T. C.

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ

DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

ÇIPLAK GEMİ KİRALAMA ALANINDAKİ GELİŞMELER VE BU KONUDAKİ NORM SÖZLEŞMELERİN TÜRK DENİZCİLİĞİNİN İHTİYAÇLARINA UYARLANMASI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mehmet Şerif DİLEK

Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı

Danışman

Prof. Dr. Necmettin AKTEN

ARALIK, 2011

T.C.

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ

DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

MEHMET ŞERİF DİLEK tarafından hazırlanmış ve sunulmuş "ÇIPLAK GEMİ KİRALAMA ALANINDAKİ GELİŞMELER VE BU KONUDAKİ NORM SÖZLEŞMELERİN TÜRK DENİZCİLİĞİNİN İHTİYAÇLARINA UYARLANMASI" başlıklı tez DENİZ EKONOMİSİ Bilim Dalında YÜKSEK LISANS Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Necmettin AKTEN

Jüri Üyesi

Prof. Dr. Sezer ILGIN

Jüri Üyesi

Prof. Dr. Barbaros GÖNENÇGİL

Jüri Üyesi

Doç. Dr. Cem SAATÇİOĞLU

Jüri Üyesi

Yrd. Doç. Dr. Birsen KOLDEMİR

Tez Savunma Tarihi: 06.12.2011

ÖNSÖZ

Son yıllarda denizcilik sektöründe yaşanan gelişmeler ve krizler ile beraber artık bu sektöre girmek isteyen farklı alanlarda faaliyet gösteren firmaların yönünü gemi kiralama yoluna çevirdiği gözlemlenmiştir. Kendi içerisinde birçok dala ayrılan gemi kiralamanın türlerinden olan çıplak kiralama yolu ile gemi kiralanması detaylı olarak incelenmiştir.

Çıplak kiralama yolu ile kiralama konusu incelenirken aynı zamanda ülkemizin kendi iç suları ve limanları arasında ihtiyaç duyulduğu durumlarda, çıplak kiralamanın ülkemize nasıl uygulanabileceği ve ülkemizin mevcut deniz ticareti ve filo durumu incelenmiştir.

Yapılan bu çalışma süresi boyunca, benden hiçbir şekilde değerli tavsiyelerini, her türlü destek, ilgi ve yardımlarını esirgemeyen saygıdeğer hocam Prof. Dr. Necmettin AKTEN'e, Tez aşamasında benden tecrübe, yardım ve bilgisini esirgemeyen Prof. Dr. Sezer ILGIN'a ve İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü bünyesinde bulunan tüm hocalarıma ve çalışanlarına teşekkür ederim. Aynı zamanda Yüksek lisans eğitimim boyunca beni destekleyen, teşvik eden ve desteklerini esirgemeyen M&M Marine Denizcilik Genel Müdürü Mehmet AKYOL'a, Kpt. Sinan ÖZTOP'a, değerli mesai arkadaşlarıma ve her zaman maddi manevi desteklerini benden esirgemeyen aileme teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER **Sayfa**

ÖNSÖZ i
ÖZET ii
ABSTRACT iii
TABLO LİSTESİ iv
ŞEKİL LİSTESİ v
FOTO LİSTESİ vi
KISALTMA LİSTESİ vii
EK LİSTESİ viii

I.GİRİŞ 1

II. DENİZ TAŞIMACILIĞI ve TEMEL UNSURLARI 4
2.1. Layner Taşımacılık 6
2.1.1 Layner Taşımacılıkta Gemiler 7
2.1.2. Layner Taşımacılıkta Ekonomi 9
2.2. Tramp Taşımacılık 10
2.2.1. Tramp Taşımacılıkta Gemiler 11
2.2.2. Layner Taşımacılıkta Ekonomi 12

III. ÇARTER SÖZLEŞMELERİ 16
3.1. Çarter Sözleşmeleri 16
3.2. Çarter Sözleşmeleri alanındaki gelişmeler 18
3.3. Deniz Ticaretinde Kullanılan Sözleşmeler 22
3.4. Uluslararası Uygulamada Çarter Sözleşmeleri 23
3.4.1. Çıplak Gemi Kiralama (Bareboat Charter /Charter by Demise) 23
3.4.2. Zaman Üzerine Çarter (Time Charter – T/C) 24
3.4.3. Sefer Üzerine Çarter (Voyage Charter) 26
3.4.4. Diğerleri 28
3.4.4.1. Ardışık Sefer üzerine Çarter (Consecutive Voyage Charter) .. 28
3.4.4.2. Miktar Sözleşmesi (Contrat Of Afrreightments – COA Charter) 29
3.5. Çarter Sözleşmelerinin ile Karşılaştırılması 31

IV. ÇIPLAK GEMİ KİRALAMA (BAREBOAT CHARTER) 35
4.1. Çıplak Gemi Kiralama 35
4.2. Çıplak Gemi Kiralama Alanındaki Gelişmeler ve Bu Konuda Kullanılan Norm Sözleşmeler 39
4.3. Çıplak Gemi Kiralamada Kullanılan "*Barecon 2001*" Norm Kiralama Sözleşmesinin İncelenmesi 42
4.3.1. Klozlar 1/2/3 – Tanımlar / Kiralama Periyodu / Teslim 42
4.3.1.1. Kloz 1 – Tanımlar 42
4.3.1.2. Kloz 2 – Kiralama Periyodu 42
4.3.1.3. Kloz 3 – Teslim 42

4.3.1.3.1. Makul Özen 43
4.3.1.3.2. Denize Elverişli olma 44
4.3.1.3.3. Gizli Ayıplar 44
4.3.2. Kloz 4 – Teslim Zamanı 45
4.3.3. Kloz 5 - Fesih 45
4.3.4. Kloz 6 – Ticaret Kısıtlaması (Sefer Bölgesi) 45
4.3.5. Kloz 7 – Teslim ve Geri Teslimde Sörveyler 46
4.3.6. Kloz 8 – Denet 46
4.3.7. Kloz 9 – Demirbaşlar, Yağlar ve Sarf Malzemeleri 47
4.3.8. Kloz 10 – Bakım ve İşletme 47
4.3.8.1. Bakım ve Onarımlar 47
4.3.8.2. Yeni Klas ve Diğer Emniyet Ekipmanları 48
4.3.8.3. Mali Teminat 48
4.3.8.4. Geminin İşletilmesi 48
4.3.8.5. Geminin İsmi ve Bayrağı 49
4.3.8.6. Yapısal Değişiklikler 49
4.3.8.7. Kullanılan Donanım, Ekipman ve Gereçler 49
4.3.8.8. Periyoduk Havuzlama 50
4.3.9. Kloz 11 – Kira 50
4.3.10. Kloz 12 – Finansal Kiralama 51
4.3.11. Kloz 13/14 – Sigorta ve Tamirler 51
4.3.11.1. Kloz 13 – Sigorta ve Tamirler 51
4.3.11.2. Kloz 14 – Sigorta, Tamirler ve Klaslama 52
4.3.12. Kloz 15 – Geri Teslim 53
4.3.13. Kloz 16 – Kanuni Rehin Hakkı Vermeyen Durumlar 54
4.3.14. Kloz 17 – Tazminat 54
4.3.15. Kloz 18 – Kanuni Rehin Hakkı 55
4.3.16. Kloz 19 – Kurtarma 55
4.3.17. Kloz 20 – Enkaz Çıkartma 55
4.3.18. Kloz 21 – Müşterek Avarya 55
4.3.19. Kloz 22 – Devir, Alt Taşıyana Kiralama ve Satış 56
4.3.20. Kloz 23 – Taşıma Sözleşmesi 56
4.3.21. Kloz 24 – Banka Garantisi 56
4.3.22. Kloz 25 – Talep / Edinme 56
4.3.23. Kloz 26 – Savaş Hali 56
4.3.24. Kloz 27 –Tellaliye 57
4.3.25. Kloz 28 – Sona Erme 58
4.3.26. Kloz 29 – Yeniden Sahiplenme 59
4.3.27. Kloz 30 –Anlaşmazlığın Çözümlenmesi 59
4.3.28. Kloz 31 – İhbarlar (Notices) 59
4.3.29. Kısım III – Yalnız Yeni İnşa Gemiler için Uygulanacak Hükümler 60
4.3.29.1. Gemi İnşa Sözleşmesi ve Teknik Şartname 60
4.3.29.2. Teslim Yeri ve Zamanı 60
4.3.29.3. Garanti Kapsamındaki İşler 61

4.3.29.4. Geminin İsmi 62
4.3.29.5. Geri Teslimde Sörvey 62
4.3.30. Kısım IV – Kira/Satın alma Anlaşması 62
4.3.31. Kısım V – Çıplak Kira Siciline Tescil Edilecek Gemilere İlişkin Hükümler 63
4.3.31.1. Tanımlar 63

V. ÇIPLAK GEMİ KİRALAMANIN HUKUKİ BOYUTU 64
5.1. Yabancı Hukuka Göre Çıplak Gemi Kiralamanın Hukuki Niteliği 64
5.1.1. Anglo – Amerikan Hukukunda 64
5.1.2. Kıta Avrupa'sı Hukukunda 66
5.1.2.1. Fransız Hukukunda 66
5.1.2.1. Alman Hukukunda 66
5.2. Türk Hukukunda 67
5.2.1. Çıplak Gemi Kiralama ile ilgili 6762 sayılı mevcut TTK ile Yeni TTK'nin Karşılaştırılması 69
5.2.2. TTK 1016. maddesi açısından değerlendirilmesi 72
5.2.3. TTK 824. maddesi açısından değerlendirilmesi 73
5.2.3.1. TTK 824. Maddesi'nin, çıplak gemi kiralamanın gemilerine uygulanması 73
5.2.3.2. 6762 sayılı TTK 824. maddesine göre Türk Bayrağı çeken ve Türk Bayrağından çıkan gemilere ilişkin uygulama talimatı .. 74
5.2.3.2.1. Geçici olarak Türk Bayrağı çekecek gemiler 74
5.2.3.2.2. Geçici olarak Türk Bayrağından çıkacak gemiler 76
5.2.4. Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu Ve Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği açısından değerlendirilmesi 78

VI. TÜRKİYE'DE DENİZ TAŞIMACILIĞI VE ÇIPLAK GEMİ KİRALAMA 80
6.1. Türkiye de Deniz Taşımacılığı ve Çıplak Gemi Kiralama 80
6.2. Yüke Bağlı Olarak Ortaya Çıkan Tonaj ihtiyacının Çıplak Kiralama yoluyla Karşılanması; Türk Kabotaj Örneği 83

VII. SONUÇ 88

KAYNAKLAR 92

EKLER 96

ÖZGEÇMİŞ 119

ÖZET

ÇIPLAK GEMİ KİRALAMA ALANINDAKİ GELİŞMELER VE BU KONUDAKİ NORM SÖZLEŞMELERİN TÜRK DENİZCİLİĞİNİN İHTİYAÇLARINA UYARLANMASI

Mehmet Şerif DİLEK

Günümüzde ticaretin artması ile beraber bu artıştan en büyük payı alan sektörlerin başında denizcilik sektörü gelmektedir. Deniz ticareti dünya coğrafyasına koşut biçimde yaygın olarak kullanılması ile beraber kendi içerisinde geniş bir yelpaze oluşturmakta, denizcilik sektörü incelenirken üzerinde durulması gereken konular arasında gemi kiralama ağırlıklı yer işgal etmektedir.

Burada ele aldığımız çarter sözleşmelerinin şekilleri ve bu şekillerden birisi olan çıplak gemi kiralama sözleşmesi denizciliğin gelişimi ile beraber çeşitlenmiş ve farklı taşıma sözleşmeleri, kiralama şekilleri ortaya çıkartmıştır. Bu kiralama şekillerinden biri olan ve ülkemizde çok sık uygulanmayan çıplak gemi kiralama konusunu ele alırken bu sözleşmenin nasıl yapıldığı, kiracı ve armatörün bu sözleşme altında yükümlülükleri, nerelerde kullanılabileceği, diğer kiralama sözleşmeleri ile arasındaki farklar ve hukukta nasıl tanımlandığı gibi hususlar ticari ve hukuku açıdan incelenmiştir.

Ülkemizde uygulanmakta olan Kabotaj Kanunu ile kendi limanları ve iç sularında taşıma yapacak olan gemilere belli sınırlamalar getirilmiştir. Kanunun getirdiği en önemli özelliklerden biriside, liman ve iç sularda taşıma yapacak gemilere Türk bayrağı taşıma zorunluluğudur. Bundan dolayı bu çalışmamızda kabotaj kanunu kapsamı altında iç sularda ve limanlarda ihtiyaç duyulduğu zaman yapılacak taşımalarda yabancı bayraklı gemilerin nasıl Türk bayrağı çekecekleri ve neye tabii olacakları ile ilgili hükümler incelenmiş ve yüke bağlı olarak ortaya çıkacak olan tonaj ihtiyacının çıplak kiralama yoluyla karşılanması yönü üzerinde durulmuştur.

ABSTRACT

DEVELOPMENT IN BAREBOAT CHARTERING AND ADAPTATION OF BAREBOAT NORM CHARTER PARTIES TO TURKISH SHIPPING NEEDS

Mehmet Şerif DİLEK

Shipping has become one of the leading sectors having increased its share in line with the trade development. Merchant Shipping Act is equally and widely used all over the world in conjunction with and has formed a wide spread segment in shipping.

The various charter parties that discussed in the study, and one of them being bareboat charter party, had been evolved, diversified and caused other transportation agreements, chartering types to emerge. When bare-boat charter party that has not been used widely in our country, namely bareboat chartering is evaluated. Study also this article analyses the subjects such as how to execute this type of charter party, what are the responsibilities of owners and charterers, in which circumstances bare-boat charter party can be used and what is the differences between bare-boat charter party and other charter party types in terms of judicial definitions and commercial aspects, in its content.

With Cabotage Law, some restrictions were brought in for vessels trading within Turkish ports and Turkish territorial waters in our country. The most important attribution of the Cabotage Law is the necessity of having Turkish flag for vessels trading within Turkish ports and Turkish inland seas. Therefore in this study, the responsibilities and prospects for the foreign-flagged vessels which will operate in Turkish waters in case of necessity are being examined under the umbrella of the Turkish Cabotage Law and covering the tonnage requirement of the cargoes with bare-boat chartering of foreigh-flagged ships method has been focused.

TABLO LİSTESİ **Sayfa**

Tablo 1. Layner ve Tramp taşımacılığının karşılaştırılması.....15

Tablo 2. Çarter sözleşmelerin karşılaştırılması 33

Tablo 3. Çıplak Gemi Kiralama ile ilgili hususlarda Yeni TTK & Mevcut TTK'nin Karşılaştırılması 70

ŞEKİL LİSTESİ **Sayfa**

Şekil 1. Çıplak Gemi Kiralama 24

Şekil 2. Zaman Üzerine Çarter 25

Şekil 3. Sefer Üzerine Çarter.....27

Şekil 4. Ardışık Sefer Üzerine Çarter 28

Şekil 5. Miktar Sözleşmesi 31

Şekil 6. "Barecon 89" Sözleşmesinde Yer Almayıp "Barecon 2001" 'De Yer Alan Yeni Kutu Ve Klozlar 41

Şekil 7. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı 1000 Grt Ve Üzeri 81

FOTO LİSTESİ **Sayfa**

Foto 1. Layner Taşıma Yapan Konteyner Gemisi 8

Foto 2. Dünyanın Belli Limanları Arasında Layner Çalışan Yolcu Gemisi 9

Foto 3. Dünyanın En Büyük Dökme Kuru Yük Gemisi 11

Foto 4. Tramp Taşıma Yapan Bir Ham Petrol Tankeri 11

Foto 5. Tramp Taşıma Yapan Bir Dökme Yük Gemisi 12

Foto 6. Maden Cevheri/Dökme Yük/Petrol Taşıyıcı Bir Gemi 20

Foto 7. Canlı Hayvan Taşıması Yapan Bir Gemi 20

Foto 8. Rusya'da Kış Sezonunda Nehir İçinde Gemilerin Seyri 21

KISALTMA LİSTESİ

BIMCO : Baltık ve Uluslar arası Denizcilik Komitesi

DWT : Dedweight Ton

IMO : Uluslar arası Denizcilik Örgütü

LMAA : Londra Deniz Tahkimler Birliği

OBO : Oil / Bulk / Ore

PMT : Per Metric Ton

RO-RO : Roll on – Roll of

GRT : Gross Ton

EK LİSTESİ

EK 1. : Çıplak gemi kiralama sözleşmesi formu (Barecon 2001)

EK 2. : Çıplak gemi kiralama sözleşmesi formu (Barecon 1989)

EK 3. : Çaldıran Kosteri

I. GİRİŞ

Denizcilik sektörü ülkelerin dünyaya açılımını ve entegrasyonunu sağlayan en önemli sektörlerden biridir. Bu açılım ve bütünleşme ne derece güçlü olursa ülkelerin ekonomik gücü de o derece yüksek olmaktadır. Günümüzde her gün artmakta olan tüketime paralel olarak ticaretin de hızlı bir artış göstermesi nedeni ile deniz ticaretine girmek isteyen çok sayıda farklı sektörlerin varlığına şahit oluyoruz. Bu talebin bu kadar artış göstermesinden dolayı dünyadaki gemi inşa sanayinde de yeni yapım gemiler için siparişler dikkati çekecek düzeyde artmaya başladığı gözlemlenmiştir. Hala devam etmekte olan küresel krizin etkilediği en büyük sektörlerin başında yer alan denizcilik sektöründe şüphesiz gemi inşa sektörü derin bir yara almıştır. Bu şartların hala devam etmesi bu sefer sektörün yönünü gemi sahibi olmak yerine gemileri kiralama yoluna çevirmelerini sağlamıştır.

Gemi çarter* konusu da, denizciliğin gelişmesi ile paralel olarak gelişmekte ve kendi içerisinde çeşitlere ayrılmaktadır. Gemi çarter sözleşme çeşitlerinden olan çıplak gemi kiralama (bareboat charter), kendine has ve farklı bir sözleşme olması nedeni ile diğer çarter sözleşmelerinden ayrılmaktadır. Çıplak gemi kiralama sözleşmesinde en yakın olan çarter sözleşmesinin zaman üzerine çarter (time charter) sözleşmesinin olduğu dikkat çekmektedir. Zaman üzerine çarter sözleşmelerinde kiralayan geminin teknik ve operasyonunu bilmesine gerek olmadan gemiyi işletebilmesi mümkün iken çıplak gemi kiralama sözleşmesinde bu tamamen farklılık göstermekte ve kiracının sorumluluk alanı geniş bir yelpazeye yayılmaktadır. Çünkü çıplak gemi kiralama sözleşmesinde hemen hemen tüm sorumluluk kiracının omuzlarındadır ve bu sözleşmelerde kiralayan gemiyi kiraya almadan önce gemi armatör ile geminin satış fiyatı üzerinde anlaşma sağlarlar, bunun sonucu olarak ta çıplak gemi kiralama sözleşmesinin bitişi sonunda kiralayan gemiyi satın alma opsiyonuna sahip olmaktadır, eğer isterse kiralayan bu opsiyonunu devreye sokabilir.

Çıplak gemi kiralama sözleşmelerinde daha önce kullanılmakta olan "*Barecon 89*" standart çıplak gemi kiralama anlaşması çıktığı dönem itibari ile kiracı ve armatörler arasında temel alınarak bunun üzerinden anlaşma yapılmaktaydı, daha sonra deniz ticaretine paralel olarak gelişmekte olan gemi kiralama sözleşmelerinde de belli başlı değişiklik, düzenleme ve

* İngilizcedeki "Charter" 'in Türkçeye çevrilerek kullanılmasıdır.

eklemeler oluşmuştur. Bunların içerisinde çıplak gemi kiralama sözleşmesi de "*Barecon 2001*" olarak tekrar düzenlenmiş, oluşturulan bu form ile artık daha önce kullanılan eski çıplak kiralama sözleşmesi olan "*Barecon 89*" formu terk edilip yerine kullanılmaya başlanmıştır.

"*Barecon 2001*" standart çıplak kiralama sözleşmesi formu 5 kısımdan oluşmaktadır. Bu formun içerisinde yer alan birinci kısımda çıplak kiralamanın taraflarca mutabık kalınan ve anlaşmanın görünen yüzü olan ilk ve ikinci sayfaları içermektedir, burada çıplak kiralama yapan taraflar detayları, anlaşmaya konu olan gemi özellikleri, geminin ne şartlar teslim edileceği, geri verileceği, nerelerde ticaret yapacağı, tarafların sorumlulukları belirten hükümlerden oluşmaktadır. Anlaşmanın ikinci kısmında ise, kiralayan (kiracı) ve gemi sahibi (armatör) üzerinde anlaştıkları birinci kısımdaki şartların ve yükümlülüklerinin neyi ifade ettiği ve nasıl anlaşılması gerektirdiği ile ilgili detaylı açıklamalar bulunmaktadır. Üçüncü kısmında, yeni inşa geminin çıplak kiralamaya konu olması söz konusu durumunda ne yapılacağı belirtilmiş. Dördüncü kısımda, geminin satın alma opsiyonun taraflarca birinci kısımda anlaşıldığı takdirde nasıl olacağını açıklamıştır. Anlaşmanın son kısmı olan beşinci kısmında ise çıplak kira siciline tescil edilecek gemilere ilişkin hükümlerin açıklaması yapılmıştır.

Çıplak kiralama sözleşmesinde incelerken aynı zamanda bu sözleşmenin yabancı hukuka göre nasıl tanımlandığı ve Türk hukukunda nasıl açıklandığına değinilmiştir. Böylece çıplak gemi kiralama sözleşmesinin hukuki boyutu olarak Borçlar Kanununa tabii olduğu açıklanmıştır. Çıplak gemi kiralamanın hukuki boyutu incelenirken mevcut TTK kapsamında hiç değinilmemekte fakat Yeni TTK'da gemi kira sözleşmeleri adı altında çıplak gemi kiralamaya değinildiği ve hüküm bulunmayan hallerde de Borçlar Kanunun uygulanacağını belirtilerek incelenmiştir.

Çıplak kiralama sözleşmesinin Türkiye'de uygulanması ile ilgili olarak ta günümüzde uygulanmakta olan kabotaj kanunu çerçevesinde Türkiye kendi iç suları ve limanları arasında taşıma yapacak olan gemilere getirdiği kısıtlamalardan dolayı sadece Türk bayrağı taşıyan gemilerin ticaret ve taşıma yapması mümkündür. Ülkemizin gemi filosunun her geçen gün artmasına rağmen maalesef gemiler yabancı bayrak çekerek kabotaj faaliyetlerinden yararlanamamaktadır.

Buradaki çalışmamızda kabotaj kapsamı altında çıplak gemi kiralama yolu ile dışarıdan ithal edilecek gemiler ile ülkemizin iç sularındaki deniz taşımacılığı daha hareketli olması, yeni bir istihdam alanı oluşturulması ile beraber denize yatırım yapmak isteyen yatırımcılara çıplak gemi kiralama ile yolu ile denizciliğe daha fazla yeni oyuncunun girmesini sağlanması ve sektörün tabana yayılması amaçlanmıştır.

I. DENİZ TAŞIMACILIĞI ve TEMEL UNSURLARI

Taşımacılık uluslar arası ticaretin en önemli konusudur. Ürünlerin ticari amaçla bir yerden başka bir yere aktarılması, kazancı doğrudan ve dolaylı olarak etkileyen maliyetlerin başında gelir. Ürünün hangi yolla ve nasıl taşınacağı, ticaret faaliyetinin başlangıcında belirlenmesi gereken bir unsurdur.

Deniz taşımacılığının günümüzde çok fonksiyonlu ve modern bir şekilde yapılmakta olduğu gözlemlenmektedir. Denizciliğin gelişim serüvenini incelediğimizde milattan 2000 yıl öncesi Akdeniz ve çevresinde dolaşan tek parça yelken ve kürekle hareket eden ağaç teknelerin yapılması ile kısa seferlerde taşıma yapmak, çevre koşullarına uygun olarak, taşıyacağı yüke göre gemilerin inşa edilmiş olduğunu görmekteyiz. Denizciliğin tarihine ve ticaretine baktığımızda şüphesiz burada dikkatimizi çeken eski çağın ilk denizcileri olan Fenikelilerin ve Mısırlıların denizciliğini incelemek olacaktır. Mısırlıların yapmış oldukları kütükten oyma kayıklar ile Nil nehrinin içinde taşıma yaparken zaman ile gelişerek taşımalarını Nil nehrinin dışına da çıkartarak uzun deniz yolculukları yaptıkları bilinmektedir. Fenikeliler ise taşımaların ilk başta Akdeniz içerisinde devam ederken zaman zaman Akdeniz'in içinde çıkartarak daha geniş alanlara Okyanuslara ve Kuzey denizine kadar açıldıkları söylenmektedir. İnsanlar yeni kıta ve ülkeleri keşfetmeden önce kendi bölgelerinde, dar kanallarda ve bulundukları sularda küçük tekneler ile taşıma yaparlardı, bunlarda çok gelişmemiş sadece yerel düzeyde kalmışsa da bazen uzak deniz yolculukları da yapmışlardır.

Coğrafi keşiflerin başlaması ile beraber insanlarda farklı bölgeleri keşfetme heyecanı sarmaya başlamıştı. Bunun gerçekleşmesi içinde cesur denizcilere ihtiyaç olduğu kadar insanları denizin üzerinde uzun mesafelere taşıyacak güçlü ve dayanıklı deniz araçlarının da olması gerekiyordu. Bu şekilde başlayan deniz maceraları zaman ile Avrupa'dan kalkan büyük teknelerin Uzakdoğu limanlarına uğrayarak oradan kendi ülkelerinde bulunmayan veya az elde edebilen bilen ürünleri taşımaya başlaması ile gelişmeye başladığı gibi dönemin gelişmiş olan fakat denizlerden faydalanmayan devletlerin deniz ticaretine yönelmelerini sağlamıştır.

Uzakdoğu limanlarına taşıma yapılırken Amerika kıtasının keşfi ile beraber Avrupa'daki devletlerin özellikle Afrika'nın batı limanlarına uğrayarak oradan elde ettikleri ürünlerini kendi ülkelerine taşımaları ve bunun yanında, keşfedilen yeni kıta ve ülkelerin zengin bir iklim ve üretim sahasına sahip olmalarından dolayı bunları kendi ülkelerine taşımakta idiler. Bunun yanı sıra bu bölgelerden taşıma yapmak için daha farklı deniz taşıma çeşitleri ile beraber tekne ve gemi tipleri inşa edilmeye başlamıştı. Bu ülkelerde emek üretimine dayalı olan topraktan elde edilebilecek çok önemli ürünler içinde Avrupa'nın ticaret yaptığı ülkelere özellikle Afrika ve Hindistan olmak üzere, bu ülkelerde yaşayan insanların köleleştirerek yeni keşfettikleri ve sahibi olduklarını iddia ettikleri topraklara tekneler ile taşımaya başlamışlardı. Bu tekneler ile köle taşımacılığı yapıldığından dolayı zamanla Okyanuslarda taşımaya dayanacak daha güçlü ve büyük tekneler inşa etmişlerdi. Yapılan köle taşımacılığının yanında bu tekneler ile keşfedilen yani kıtalardaki zenginlikler Avrupa kıtasına taşınmaya başlamıştı. Avrupa'nın köle taşımacılığı yaparak gittikleri yeni ülkeler ile beraber getirdikleri mallar ile çok zengin ülkeler haline gelmiştir. Bu taşımaların yapıldıkları Avrupa limanları dönemin ana ticaret limanları haline geldikleri gibi zenginlikleri ile de dünyanın gözde limanları arasına yer almışlardır.

Bu şekilde daha hızlı bir gelişme sağlayan uluslar arası deniz taşımacılığı yapılan deniz seferlerindeki zamanlarını daha aza indirebilmek ve taşıdıkları yük, yolcu sayısını arttıracak yeni gemiler inşa etmeye başlamışlardı. Bu gemiler ile daha önce gidilen yerlere daha kısa bir sürede gidilmeye başlamış ve daha fazla mal taşınmaya başlamıştı.

Taşımacılıkta taşıma türünü seçerken temel amaç en kısa sürede, en fazla yükü en güvenilir bir şekilde gideceği yere en ekonomik şekilde teslim etmektir. Zaman, emniyet, kazanç ve miktar açısından ele aldığımızda şüphesiz deniz taşımacılığı en avantajlı taşıma şekli olarak öne çıkmaktadır.

Deniz taşımacılığı alıcı ile satıcı arasında bağ kuran ulaşım sistemidir. Bu sistemde hizmet taşıtandır. Taşıyan gemi tarafı olurken taşıtan kiralayan olarak karşımıza çıkmaktadır. Deniz taşımacılığı hizmet yönünden çok seçenekli bir taşıma türüdür. Hizmetin düzenlilik ve süreklilik gerektirip gerektirmemesi taşınan yüklerin türü deniz ticaretinde uygulanan yasal yönlendirme v.b. değişik etmenler, değişik taşıma biçimleri meydana getirmektedir.

Deniz yolu taşımacılığında ekonomi sorunu taşıyan kadar taşıtanı da ilgilendirdiğinden dolayı deniz taşımalarında taşıma maliyetlerin olanaklı en düşük düzeyde korunması taşıtan için amaçtır. Deniz taşımacılığı başlıca iki ana sınıfa ayrılmaktadır;

1. Kabotaj taşımacılığı
2. Açık deniz (uluslar arası) taşımacılığı

Kabotaj taşımacılığı olsun, gerekse de açık deniz taşımacığı olsun kendi içinde hizmet sürekliliğine, düzenli olup olmayışına ve de yük türlerine göre iki ana gruba ayrılmaktadır;

a. Hizmet türüne göre:
    - Layner taşımacılığı (Liner Shipping)
    - Tramp Taşımacılığı (Tramp Shipping)
b. Yük taşımacılığı türüne göre:
    - Kuru yük taşımacılığı (dry cargo shipping)
    - Sıvı yük taşımacılığı (Liquid cargo shipping)

Kabotaj ve açık deniz taşımacılığı özde hizmet ve rekabet yönünden birbirinden farklılık gösterir. Ülke karasuları içerisinde yapılan, uluslararası rekabete kapalı deniz taşımacılığı türü olarak adlandırdığımız Kabotaj taşımacılığında hizmet içi piyasaya yöneliktir. Burada rekabet sadece ulusal bir boyuta kalmaktadır. Rekabetin yaşandığı asıl taşımacılık açık deniz taşımacılığı olarak adlandırılan uluslar arası taşımacılıktır. Deniz taşımacılığı hizmeti burada uluslar arası piyasa koşullarına göre yürütülür.

Deniz taşımacılığının bu şekilde önemli bir gelişme gösterdiği yıllarda küçük küçük başlayarak devam eden taşıma tiplerini ortaya çıkarmış deniz taşımacılığı; “tramp” ve “liner” olmak üzere iki kısma ayrılmış, bu taşımalar zaman ile insanların ihtiyaçlarına göre şekillenmiştir.

2.1. Layner Taşımacılık

Layner taşımacılığı düzenli ve sürekli bir hizmet şeklidir. Layner taşımacılıkta esas olan zamanlamadır (Akten ve Albayrak, 1988). Layner gemiler hangi limanlara, ne zaman uğrayacağı belli olan seferlerini ve hizmetlerini belli bir tarife uyarınca sürdürür. Bu taşımacığın en belirgin özelliği hizmetin sürekli olmasıdır.

Gemiler yeterli yük bulamadıkları zaman bile, programlarını aksatmamak için bir sonraki seferde belirtilen limanlara uğrarlar. Eğer herhangi bir durumda sefer programından

bir liman çıkartılır veya iptal edilirse yükleyicilere ve taşıtanlara bilgi verirler (Akten ve Albayrak, 1988).

Bir karşılaştırma yaparsak layner taşımacılık hizmetleri tramp taşımacılıktan daha pahalıdır. Bu da gemilerin yükten önce hizmeti esas almaları yüzündendir. Layner taşımacılıkta, liman süresinin sefer süresi içinde yüksek olması layner taşımacılığın daha pahalı olmasının en başlı sebepleri arasındadır.

Layner taşımaları, normal piyasa koşullarında daha istikrarlı kâr sağladığı bilinen bir hizmet şeklidir. Organizasyonlar iyi düşünüldüğü, limanlar iyi seçildiği, gemileri limanlarda asgari sürede tutabilmenin yolları bulunduğu sürece hizmet kârlıdır. Layner taşımaları genellikle parça yükleri kapsar.

Tramp taşımalarında yüklerin ekonomik değerce düşük oluşuna karşın, layner taşımalarında yükler yüksek ekonomik değerlidir yani tramp taşımaları hammaddelere dayalı iken, layner taşımaları genellikle yapılmış eşyayı içerir. Gemi, layner taşımacılığında verimliliği belirleyen ana öğedir, insiyatif gemilerde bulundukça üretim kâr getirir.

Layner taşımacılığını iki gruba ayırmak olasıdır;

1. Konvansiyonel layner taşımacılığı
2. Modern layner taşımacılığı

Her iki layner tümünü birbirinden ayıran fark gemilerin limanlarda kalma süreleridir. Konvansiyonel taşımacılıkta liman süresi seyir süresinden çoktur; modern layner taşımacılığında ise liman süresi seyir süresinden azdır. Modern layner taşımacılığın verimin artırılması neticesinde taşıma maliyetinin düşürülmesi fikrinden doğmuştur. Bundan dolayı layner taşımacılığında daha fazla olan liman süresi azaltılarak kazanılan zaman seyir süresine dönüştürmektedir (Akten ve Albayrak, 1988).

2.1.1. Layner Taşımacılıkta Gemiler

Bunlar "*tarifeli gemiler*" olarak da bilinir. Belirli bir hatta belirli limanlar arasında çalıştığı için ismini laynerden almıştır. Layner gemiler genellikle karışık yük taşırlar. Karışık yükler birbirinden değişik taşıma ve elleçleme özelliği taşırlar. Taşımalar sayıca birden fazla taşıtanın taşıma gereksinimlerini karşılamaya yöneliktir.

Çok fazla yükleyicinin istemleri yüklerinin değişik özen gereksinimleri ile bütünleşince liman sıra ve sayısında artma eğilimi belirmektedir. Layner gemilerinde sürat tramp gemilerine oranla daha yüksektir. Bu da tarifeyi uygulamak içindir. Yükleme ve

boşaltma donanımları daha gelişmiştir. Hizmet programların aksaksız sürdürülebilme için bunlar gereklidir (Akten ve Albayrak, 1988).

Foto 1. Layner taşıma yapan konteyner gemisi (Mv Cma Cgm Christophe Colomb).

Layner gemilerinde elleçleme hizmetlerini *"stivedorlar"*[*] yürütür. Bu hizmette masraflar yüksektir. Diğer yandan layner gemilerinin parsiyel yük (part cargo) olarak dökme yükleri de taşıdığı olmaktadır. Bu taşımalarda geminin hepsi tam kapasite olarak değil bir ya da birkaç ambarını yükleyecek şekilde yükleme yapılır. Yalnız layner navlunların tramp navlunlarından yüksek oluşu layner armatörlerini parsiyel yükler için indirimli navlun uygulamasına yönelmeye iter. (Akten ve Albayrak, 1988).

[*] Limanlarda çalışan yükleme, boşaltma ve istifleme (elleçleme) hizmetiyle uğraşan kişi veya kuruluşlar.

Foto 2. Dünyanın belli limanları arasında layner çalışan yolcu gemisi (Cruise Ship).

2.1.2. Layner Taşımacılıkta Ekonomi

Layner taşımaları normal piyasa koşullarında daha istikrarlı kâr sağladığı belirtilen bir hizmet sektörüdür. Organizasyon iyi düşünüldüğünde ve limanlar iyi seçildiğinde gemileri limanlarda asgari süre tutabilmenin yolları bulunduğu sürece hizmet kârlıdır (Akten ve Albayrak, 1988).

Layner taşımalarında ekonominin sağlanması belirli koşullara bağlıdır. Bu koşullar bir limandan ötekine, bir gemiden diğerine ve de bir taşıma bölgesinden ötekine ayrıcalık gösterir. Ancak bu taşıma türünde ekonomiyi sağlayan temel koşullar şu şekildedir (Akten ve Albayrak, 1988);

1) Layner taşımalarında liman sayısı artıkça kâr olasılığı ters orantılı olarak azalır. Bundan dolayı bir layner taşımacılığı işletmesi taşıma hizmetini sürdürürken az sayıda limanla sürdürmelidir.
2) Liman sayılarının azlığı yeterli değildir. Layner işletmelerinde aranan limanlar elleçleme hizmetleri gelişmiş, çevre limanları ile sefer bağlantı olanakları geniş hinterland hizmetleri yaygın olanıdır.

3) Layner taşıma yapan gemilerin armatörleri gemileri limanlarda az tutmaya yönelk olmalıdırlar. Liman süresi uzakça sefer giderleri de artar. Bu yüzden layner armatörleri yükleme, boşaltma kapasiteleri yüksek limanları tercih ederler.
4) Gemiler yükte ihtisaslaşmaya gitmeli ve uygun yüklere gitmelidir, amaç verimli taşıma yapmak olmalıdır.
5) Layner taşımalarında rekabet en katı bir şekilde hissedildiğinden dolayı armatörler bir araya gelerek navlun konferansları oluşturmalıdır.
6) Hizmette programlama layner taşımalarında bir unsurdur. Denizde kalış süresini maksimum düzeyde tutmak için gereklidir. Yerinde gereksiz bir iki limanın program dışı tutulması, gemiye fazladan bir sefer çevirme olanağı verir.
7) Gemiler taşıma hizmetini yürütecekleri bölgenin yük akışına, limanlarının karakterlerine uyacak biçimde seçilmelidir.

Layner taşımacılıkta yüklerin bağlanması "*booking note*"* ile olur.

2.2. Tramp Taşımacılık

Yük olan limanlar arasında hizmetin yapılması biçiminde gözükür. Layner taşımalarında hizmet iken tramp taşımalarında yük esas olunur. Tramp taşımaları ekonomik değeri düşük dökme yükleri kapsar kömür, maden cevheri, fosfat, ham petrol, tahıl, şeker, gübre, kereste, çimento bu türdendir (Akten ve Albayrak, 1988). Tramp taşımaları layner taşımacıların tersine tüm yüklemeyi amaçlar (Aybay, 1983).

Tramp taşımaları çokluk iki liman sahasında yapılır. Hizmet homojen yüklerin belli bir tarifeye bağlı olmaksızın taşınması şeklindedir. Bu yüzden armatörler nerede yük varsa orada tramp hizmeti oluşur. Tramp navlunları sıkça dalgalanma gösterirler (Akten ve Albayrak, 1988).

Navlun rakamların layner navlunlarına oranla düşük olması, armatörleri gemilerini az sayıda limana uğramaya ve tam kapasite ile sefer çevirmeye zorlar.

* Taşıtan ve Taşıyan arasında bir yükün belli yerler ya da limanlar arasında taşınmasına ilişkin olarak imzalanacak sözleşmenin koşullarını içeren belge, ön anlaşma.

2.2.1. Tramp Taşımacılıkta Gemiler

Tramp taşımacılığı tramp gemileri ile yapılır. Bunlara trampçı (tramper) da denir. Tramp gemileri konvansiyonel trampçılarla dökmecileri kapsar (Akten ve Albayrak, 1988). Tramp gemileri ye kiralama yoluyla ya da günlük piyasa bağlantıları ile hizmetlerini sürdürürler. Süreli kiralama 3 ay, 6 ay, 1 yıl, 2 yıl veya geminin teknik ömrüyle sınırlı olabilir.

Foto 3. Dünyanın en büyük dökme kuru yük gemisi – (MV Vale Brasil).

Foto 4. Tramp taşıma yapan bir ham petrol tankeri (Suezmax Crude Oil Tanker).

Tramp taşımacılıkta navlun piyasası genellikle esnek ve kararsızdır. Gemi bağlama (laid-up) dediğimiz durum, navlun piyasaların çok cazip olmadığı zamanlarda gemi armatörlerin gemilerini ucuz navlunlar ile taşımak yerine gemilerini genellikle personelsiz bir şekilde işletmeyerek, güvenilir bir rıhtıma, tersaneye veya uygun bir yere boş bir şekilde demirlemek zorunda kalmaları sonucunda başvurdukları bir yoldur.

Foto 5. Tramp taşıma yapan bir dökme yük gemisi – (Bulk Carrier Ship).

2.2.2. Tramp Taşımacılıkta Ekonomi

Deniz taşımalarında hizmetin parasal karşılığı navlundur. Navlunda fiyatlandırma, arz-talep dengesine göre belirler. Arz-talep dengesi ise, endüstriyel üretim biçimleri ile öteki hizmet türlerine göre daha karmaşıktır. Deniz taşımacılığında arz-talep dengesi, taşınacak yük ile onu taşıyan tonaj arasında oluşur. Taşıma hizmetinde arzı tonaj, talebi de yük belirler (Akten ve Albayrak, 1988).

Tramp taşımacılıkta arz-talep dengesi layner taşımacılığına göre daha esnektir. Buda navlundan kaynaklanmaktadır. Tramp taşımalarında navlunlar oynaktır, bu oynaklık gemilerin hizmet programlarını da etkiler.

Tramp taşımalarındaki ekonomiyi de büyük ölçüde belirleyen hizmet programlaması şu etkenlere bağlıdır (Akten ve Albayrak, 1988);

1) Taşıma bölgesindeki hizmeti yürüten gemilerin sayısı, hizmet sıklıkları, tipleri ve büyükleri
2) Taşıma hattındaki trafiğin hacmi karakteristiği
3) Trafikteki dalgalanmalar
4) Taşıma bölgesindeki diğer bölgelerle bağlantılı hizmet oluşturulması olanakları
5) İklim durumu
6) Taşıma bölgesindeki rekabetin durumu ve özellikleri
7) Bölgedeki terminal ve liman hizmetleri
8) Taşıma bölgesindeki ortalama sefer süresi
9) Taşıma bölgesinde görülen ulusal nitelikli politik girişimler
10) Sefer masrafları ve hizmetten elde edilen ortalama gelir

Bu faktörler iyi bir şekilde değerlendirildiği zaman tramp taşımacılığı hem ekonomiktir hem de layner taşımacılığında görülen korumacı, tekelci ve de sindirici rekabete dayalı girişimlere gibi durumlara pek tanık olunmaz (Akten ve Albayrak, 1988).

Tramp taşımacılığı kolay hizmet şeklidir. Layner taşımacılığı ile karşılaştırıldığında daha az sayıda aracı örgütün varlığını gerektirir. Armatör acente ilişkiler layner taşımalarındaki gibi sıkı değildir. Hizmetlerin doğduğu limanda ve de çokluk seferlik acente atamaları yapılır. Tramp taşımacılık yükün yakından izlenmesi, kovalanmasını gerektirir. Bu sektörde faaliyet gösteren deniz işletmeleri, dünyanın belli başlı ticaret merkezlerindeki yük kiracılarını ya da brokerleri ile sürekli haberleşme yaparak yük bağlantısına giderler (Akten ve Albayrak, 1988).

Bu taşıma şeklini yapan gemilerin uğrak limanları dünyanın herhangi bir limanını içine alabilir. Bu durum taşımaların yüke dayandırılmasından kaynaklanmaktadır. Bu yüzden tramp işletmeleri her limanda acente tutmazlar.

Deniz taşımacılığının temel unsurları olarak açıkladığımız Layner ve Tramp taşımalarda Çıplak gemi kiralama ile kiralanan gemiler çalıştırılmaktadır, burada kiralanan gemiler ile deniz taşımacılığı sektörüne giren yeni kiracılar, ticari ve teknik olarak çalıştırdıkları gemiler ile belli bir tecrübe sahibi olduktan sonra karşımıza gemi armatörü olarak çıkabilmektedirler. Kiracıların risk olarak çıplak gemi kiralama yolu ile gemi sahibi

olmaları sayesinde ilerde sahip oldukları gemilerde, geçmişte çıplak gemi kiralamada yaşadıkları tecrübeler sayesinde daha rahat bir şekilde gemileri çalıştırmasını sağlayacaktır.

Aynı zamanda sermaye sıkıntısı çeken ve gemi sahibi olmak isteyen kiracılar için çıplak gemi kiralama en uygun bir yol olarak karşımıza çıkmaktadır. Çıplak gemi kiralama ile gemiyi ticari ve teknik olarak çalıştırma imkânı verirken aynı zamanda bu süre zarfında geminin sahibi olmak isteyen kiracıya da çıplak gemi kiralama sözleşmesinin sonuna kadar gemi bedelini taksitler halinde ödeme imkânı da sağlayabilmektedir.

Tablo 1. Layner ve Tramp taşımacılığının karşılaştırılması (Akten ve Albayrak, 1988).

	Layner taşımacılık	**Tramp taşımacılık**
Hizmet	Yük olsun veya olmasın düzenli ve sürekli	Yük olmadıkça süreksiz ve düzensiz
Yük	Kırkambar yükleri, (çokluk, ekonomik değeri yüksek) çeşitçe çok sayıda, yükler heterojen; yükler çokluk parti yükler biçiminde	Dökme yükler (ekonomik değeri düşük), Çeşitçe az sayıda, yükler homojen; yükleme çokluk full yük biçiminde
Taşıtan	Taşıtan sayıca birden çok	Taşıtan, genellikle bir kişi
Gemi türleri	Konvansiyonel laynerler, ro-ro gemileri konteyner gemileri lash, seatbeebacat gibi layter taşıyıcılardır.	Dökmeciler, tankerler, kombine gemiler, konvansiyonel trampçılar.
Sefer	Genellikle birden fazla liman arasında, Liman süresi çokluk, seyir süresinden fazla	Genellikle iki liman arasında, seyir süresi genellikle liman süresinden daha fazla
Gönderilen	Sayıca birden çok	Genellikle bir kişi
Navlun piyasası	Kararlı	Esnek ve her gün değişebilmekte
Hizmet	Pahalı	Ucuz
Hizmet organizasyonları	Navlun konferansları, bağımsız taşıyanlar	Armatör birlikleri
Gemi çalıştırma	Çok sayıda çalıştırma, yeni filo kurma zorunluluğu var. Sayı hattın tonaj gereksinimlerine ve sefer sıklığına göre değişir.	Daha az sayıda gemi ile hizmet çevirme olanaklı. Hizmet taşıma hattına değil, yüke bağlı.
Kâr	Kâr düzeyi daha kararlı	Kâr marjı, piyasası gereği oynak.
Yük bağlantısı	Booking-note	Çarter sözleşmesi

III. ÇARTER SÖZLEŞMELERİ

3.1. Çarter Sözleşmeleri

İngiliz hukukunda kullanılan "Charter" kelimesi taşıma, kullanma veya kiralama karşılığı olarak kullanılan bu kelime denizyolu söz konusu olduğunda, "*Bareboat Charter", "Time Charter", "Voyage Charter"* kavramlarında çarter ibaresi görülmektedir. Kara Avrupa'sı hukukunda olduğu gibi Türk hukukunda da navlun sözleşmelerinin tiplerinin ayırt edilmesinde başına Sefer – Zaman gibi tamlamalar getirilerek kullanılmaktadır. Bareboat (çıplak gemi) ise kira sözleşmesi niteliğindedir (Muran, 2008).

Gemi kiralama (charter) eskiden beri bilinmektedir ve kullanılmaktadır. Örneğin; Bâbilliler bunu kiralama sözleşmelerinin bir çeşidi olarak sayıp, geminin tamamını kiralama veya bir kısmını kiralama şeklinde farklı iki çeşit sözleşmeyi de biliyorlardı. Birinci durumda şahıs gemiyi mallarının bir kısmını taşıyacak şekilde kiralar, her gün için gemi sahibine belli bir meblağ öderdi. İkinci durumda; malların gemide işgal ettiği yer ve taşıma mesafesi oranınca navlun öderdi. Bâbillilerin gemi kiralamadan anladığı buydu ve bu onlardan Fenikelilere, onlardan Yunanlılara ve onlardan da Romalılara intikal etmiştir (Karaaslan, 2009).

Daha önce denizlerde taşıma yaparken bu şekilde ayırım yapılmıyordu, kırkambar olarak adlandırdığımız gemilere yükleme yapılırken sadece tek bir çeşidi değil isminden de anlaşıldığı üzere farklı özellikteki yükler gemiler ile bir veya birden fazla limandan yükleme yapılarak gemiye birçok yük yüklenirdi. Gemileri genellikle kendi yükleri olan kiracılar olarak adlandırdığımız tüccarların yüklerini taşırlardır. Gemiye yükleme yapılırken bazen sadece bir kiracının gemiyi tek başına kiralayabildiği gibi birden fazla kiracı da gemiyi kiralayabilirdi.

Gemi kiralamada yapılan taşıma veya yükün durumuna göre sadece geminin bir kısmı olduğu gibi, geminin tamamı da kiralanabilir (Akten ve Albayrak, 1988).

Çarter sözleşmelerinde, gemi sahibi veya gemi işletme müteahhidi'[*]nden geminin belirlenmiş bir kira dönemi için gemiyi kiraya terk etmesidir. Kiracı, geminin ona verildiği süre boyunca kararlaştırılan navlun veya kira tutarını ödemeyi taahhüt eder.

[*] Gemi İşletme Müteahidi: Disponent Owners

Çarter sözleşmeleri hiçbir zaman statik değildir, sözleşmeler tarafların karşılıklı mutabık kaldıkları maddeler ile kabul edilir (Davis, 2005).

Çarter sözleşmeleri türleri incelendiği zaman net bir şekilde anlaşılmaktadır ki, BIMCO *(Baltic and International Maritime Council)*[*] tarafından oluşturulan standart anlaşmalar vardır; bu anlaşmalar üzerinden taraflar masaya oturur ve yapacakları iş sahasına göre kullanacakları kiralama tipi üzerinden ilgili maddelerde anlaşırlar. Burada madde veya şartlar tarafların istedikleri şekilde silinebilir, değiştirilebilir veya iptal edilebilir. İptal edilen veya değiştirilen maddelerin yerine yenileri yazılacağı gibi oluşturdukları ve müşterek kaldıkları maddeleri de yazabilirler. Çarter terimi çok geniş bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Burada kullanılacak çarter sözleşmesi formları da birçok faktöre göre seçilir. Bu faktörler kiracının yapacağı taşımadaki amacını, ticaret sahasına ve taşınacak yük türüne göre değişiklik göstermektedir (Davis, 2005).

Zamanımızda uluslar arası denizcilik kuruluşları tarafından, değişik deniz taşıma alanları için ve taşınan yükün cinsine, katı, sıvı, gaz vs. oluşuna ve çarter sözleşmesinin tipine (bare boat, time, voyage charter) göre çeşitli "*charter party formları*"[**] düzenlenmiş olup, uygulamada genellikle bu formlar kullanılmaktadır (Ilgın, 2008).

Dünyanın artık her tarafına rahatlıkla deniz taşımacılığı yapılmaktadır, yapılan bu taşımalarda hiç kuşkusuz deniz taşımacılığı karayolu ve havayoluna göre çok avantajlıdır. Bu avantajların başında da büyük kapasiteli gemileri büyük miktarlarda kütle taşıma yapmaları gelmektedir, bu şekilde yükün tek bir seferde büyük tonaj olarak taşınması malların birim başına düşen fiyatını çok cazip hale getirmektedir. Bunun yanında denizyolu ile yapılan taşımalarda, seferin karayoluna göre daha hızlı olması (havayolu ile taşıma ne kadar hızlı olsa da yükün miktarı az olduğundan dolayı birim başına malların fiyatını çok yüksek olmasına yol açıyor.) bunu çok cazip kılmaktadır. Bu şekilde yapılan taşımalar ile deniz taşımacığı çok

---

[*] BIMCO, Baltık ve Uluslar arası Denizcilik Konseyi 1905 yılında kurulmuştur. Dünyanın en büyük denizcilik örgütüdür, üyeleri arasında gemi sahipleri, broker, acente, gemi işletenleri, koruma ve tazmin kulüpleri (P&I), klas kuruluşları, bankalar ve sigorta şirketleridir. BIMCO Uluslar arası ve ulusal platformda üyesi olan grupların menfaatlerin korunması için çalışmaktadır, deniz taşımacılığında kullanılan sözleşmeleri matbu hale getirerek, dünyada sıklıkla kullanılan navlun sözleşmesi formatların hazırlamaktadır.

[**] Çarter parti (charter party)) ifadesi "Carta Partita- Charta Partita- Charta Divisa" bölünmüş senet ibaresinden gelmektedir, (AKINCI; ÇAĞA/KENDER atfen Muran 2008); Yelkenli devirlerinden kalan bir uygulama ile Navlun Sözleşmesinin bir kalın kâğıt üzerine birkaç tekrar halinde yazılarak genelde iki parçaya veya parçalara ayrılması, tahliye limanında da bunların ayrım yerlerinin birbirine olan uyumuna bakarak, (Indenture=birlikte imzalanmış senet anlamında) birleştirilip uyuma göre yükün gerçek hak sahibinin tespiti kontrol edilmekte idi. Günümüzün bir tür fotokopi taklidi ispat aracı olarak kullanılmaktaydı. İlk olarak 1539'da "Chartre de freight ou ebdenture" ifadesi ile kullanılmıştır; (Black Book of the Admiralty atfen; Muran, 2008).

ileri boyutlara giderek yüklerin durumuna göre gemiler inşa edilmeye başlanmıştır. Bunlar bazen sadece tek bir yük için özel inşa edilen gemiler, bazen de birden çok farklı tipte olan yükleri taşıyabilecek gemiler olmuştur. Örneğin; "*OBO*" olarak adlandırdığımız gemilerle tek bir yük yerine birden daha fazla çeşitteki yükleri taşımak üzere inşa edilmişlerdir ve çok büyük tonajlarda yük yükleyebilmektedirler.

Dünyada yapılan bu taşımaların belli başlı büyük firmaların elinde olmasından dolayı kendi ürettikleri ve satışını yaptıkları malların taşınması içinde gemilerle taşıma yoluna giderek kendi taşımalarını yapmaktadırlar. Burada gemi taşımacılığı çok önemli bir konuma sahiptir. Dünyada her sene taşınan milyarlarca ton hammadde gemiler ile taşıma yapılarak insanların ihtiyaçlarına cevap verilmeye çalışılmakta, bu taşımalar yapılırken sadece tek bir taşıma çeşidi ile değil konumuzun ana teması oluşturan çıplak gemi çarteri (kiralama) da kapsayan çok boyutlu ve uluslar arası bir deniz taşımacılığı sektöründen bahsedilmektedir.

Gemi taşımacılığının tarihsel sürecini ele aldığımızda, çok iyi bir gelişme gösterdiğini görebiliyoruz. Ticaret yapan insanlar zamanında sadece bir gemiyi taşıma yapmak için çarter ettikleri gibi bazen de geminin belli bir kısmını taşımak istedikleri yükleri için çarter ettiklerini biliyoruz. Bugün gemi taşımacılığının durumuna baktığımızda dünyanın belli hammadde ve yük potansiyelini elinde bulunduran veya kendi bölgesinde ciddi bir gücü olan kiracılar, gemileri istedikleri amaçlarına uygun olarak yük taşımak veya kiralamak için bazen tek veya çok seferlik çarter sözleşmelerine yanında, zaman üzerine çarter ile de gemileri belli bir sefer, dönem veya yıl bazında çarter yoluna gitmektedirler.

Zaman üzerine çarter sözleşmelerinde kiracının az bir sorumluluk alarak yaptığı çarter sözleşmeleri daha da gelişerek kiracıların gemiyi belli bir zaman kiralayıp işlettikten sonra zilyetliğinin kendilerine geçme imkânı veren çıplak gemi kiralama dediğimiz çarter sözleşmeleri yapmalarına imkân vermiştir.

3.2. Çarter Sözleşmeleri alanındaki gelişmeler

Deniz taşımacılığı zaman ile gelişerek çok boyutlu bir alana yayılmıştır. Dünyanın artık sınırlar ile ayrılmayacağını bize göstermektedir. Serbest piyasa ekonomisinin en açık uygulanan alanlarının başında yer alan deniz piyasasını ele aldığımızda çok açık bir şekilde görülmektedir ki herkese açık olan bu piyasada rekabet en önemli konudur. Bugün küreselleşme veya globalleşme olarak adlandırdığımız kavramlar ile dünyanın aslında çok

küçük olduğunu ve dünyanın herhangi bir tarafındaki insanların birbirleri hakkında bilgi edinmelerinin çok kolay bir şekilde mümkün olduğu bilinmektedir.

Artık dünyada üretilen ve bir ülkenin doğal kaynağı olan malların sadece o ülke için değil, ihtiyaç duyulan dünyanın diğer ucundaki ülkede de kullanılabilmesi için de her türlü yollar mümkündür. Bunlar küçük tonajlarda ise havayolu kullanılabilir, eğer tonaj miktarı artar ise burada denizyolu taşımacılığı devreye girmektedir. Örneğin; Avustralya'da çıkan kömür ve üretilen buğdaydan tutunda çiftliklerde beslenen, üretilen canlı hayvanlar bile dünyanın başka bir ucuna taşınmaya başlamıştır. Kömür ve buğdaylar büyük tonajlı "*Bulk Carrier*" dediğimiz dökmeci gemiler ile taşınırken, dünyada ciddi şekilde gelişmiş ve gelişmekte olan "*Livestock Carrier*" ile de canlı hayvan taşıması yapılmaktadır. Yaşadığımız dünyada ve özellikle her gün ilerlemekte olan teknoloji ile beraber gelişen denizcilik sektöründe her şeyin mümkün olduğunu söyleyebiliriz. Örnek verirsek, buzlardan dolayı daha önce girilemeyen belli ülkelerin başlıca limanlarına 1890 yıllarında yapılan gemiler ile ilk önce kılavuz eşliğinde girerken, uzun bir zamandır gemilere inşa aşamasında yapılan buz kıranlar artık kılavuz buzkıranlara gerek duymadan rahatlıkla girebilirler. Bu şekilde buzlardan dolayı girilemeyen limanlara yükleme ve boşaltma yapacak gemiler için gemiler üretilirken "*Ice Class*" sistemi yapılarak buralara girişleri sağlanmıştır. Aynı şekilde yükleme veya boşaltma yapılacak olan bazı ülke limanlarının derinliğinin az olması nedeni ile gemiler yanaşıp gerekli yükleme veya boşaltma operasyonunu yapamadığından dolayı "*Lightering*"* veya "*Limbo*"** yöntemi ile yükleme veya boşaltma yapılabilmektedir. Rusya'nın Volga ve Don nehirleri arasında taşıma yapmak için inşa etmiş oldukları nehir tipi su çekimi düşük gemiler ile yaz ve kış sezonlarında yükleme veya boşaltma için nehir içinde kalan limanlara uğrayabilmektedirler. Bu gemiler, nehir limanlarında yük akışının azalması durumunda ise diğer genel yük gemileri gibi herhangi bir limana uğrayabilmekte ve genellikle diğer gemilere nazaran ambarların kutu şeklinde olması ile ön plana çıkmaktadır.

* "Lightering" dediğimiz hafifletme ile geminin limandaki su derinliğine göre yükünün belli bir kısmının liman açığında dubalara boşaltarak daha sonra geri kalanını limana yanaşarak yapması.
** "Limbo": yükün gemiden başka bir gemi veya dubaya transfer edilmesidir.

Foto 6. Maden cevheri/Dökme yük/Petrol taşıyıcı bir gemi (Oil/Bulk/Ore carrier).

Foto 7. Canlı hayvan taşıması yapan bir gemi (Livestock Carrier).

Foto 8. Rusya'da kış sezonunda nehir içinde gemilerin seyri (River Type Vessel).

Dünyanın büyük sanayi ve üretim sahasına sahip olan belli başlı ülkeler bu taşımaları ellerinde bulunduran deniz tacirleri bu taşımaları gerçekleştirebilmek için bazen uzun vadede miktar sözleşmeleri de yapmaktadırlar. Ülkeler arasında malın durumu ve tonajına göre uzun vadede yapılan kontrat ile gemiler yükleri taşımaya başlarlar. Bu taşımalar bazen sadece tek seferlik olduğu gibi mevsimlik veya dönemlik durumlarına göre belli bir zaman müddetine göre de olabilmektedir.

Büyük veya deniz taşımacılığının tecrübeleri olan firmaları mevcut deniz piyasasında çalışan veya tersanede yeni inşa edilen gemileri personeli bile olmadan çıplak gemi kiralama dediğimiz sadece geminin kendisini kiralayarak, uzun vadede kendi yük veya yolcu taşımaları yapmalarının yanında denizcilik piyasasında da yük veya yolcu taşıması yapmaktadırlar. Taşımacılık yapılırken geminin "*Trading Area*" dediğimiz çalışacağı sefer sahası ve hangi amaç ile taşıma yapılacağı önemlidir. Bunlara göre geminin armatörü ile anlaşılan navlun veya kira tutarı kiracı tarafından armatöre ödenir.

Gemiler bir seferlik, belli bir müddet zaman üzerinden, gemi personel ve personelsiz çıplak olarak veya miktar sözleşmesi esaslı olarak ta çarter sözleşmeleri yapılabilir. Burada

taraflar olarak adlandırdığımız "*Owners*"[*], "*Charterers*"[**] ve "*Brokers*"[***]'ın kendi aralarında yaptıkları anlaşmanın türü önemlidir.

3.3. Deniz Ticaretinde Kullanılan Sözleşmeler

Deniz taşımacılığının zaman içerisindeki gelişimi ve dünyanın çok çeşitli ülkeler arasında, çok farklı ülke ve milletlere tabi kişiler aracılığı ile yapılmaya başlanılması, aynı zamanda gemilerin ve taşınan yüklerin çok çeşitlilik göstermesi, doğal olarak taraflar arasında çıkan sorunların aynı oranda artması ve çeşitlenmesi sonucunu ortaya çıkartmıştır (Deniz, 2002).

Deniz taşımacılığında kullanılan sözleşmeler;

1) Yolcu taşıma sözleşmeleri
2) Navlun sözleşmeleri
3) Deniz aşırı satış sözleşmeleri (INCOTERMS)
4) Deniz ödüncü sözleşmeleri

Çarter sözleşmeleri yukarda açıkladığımız deniz taşımacılığında kullanılan sözleşmelerden "N*avlun Sözleşmeleri*"[****]'ne girmektedir.

"*Navlun Sözleşmesi"*; taşıtan olarak adlandırılan tarafın, eşyasını (yükünü) deniz yolu ile taşıtmayı ve bunun karşılığında navlunu adını alan bir ücret ödemeyi taahhüt ettiği, taşıyan olarak adlandırılan diğer tarafın ise, navlun karşılığında bu eşyayı deniz yolu ile taşımayı ve bu taşıma sırasında yükün bakımı ve korunmasını üstlendiği iki taraflı (yani, iki tarafa da karşılıklı borç ve alacak yükleyen bir sözleşmedir (Ilgın, 2008)

Navlun sözleşmeleri Türk Ticaret Kanunu gereğince unsurları içermektedir;

Navlun Sözleşmelerinin Unsurları;

1) Deniz yolu ile taşıma
2) Gemi ile taşıma
3) Eşya taşıma taahhüdü
4) Taşımanın gemi ile yapılması
5) Taşımanın navlun karşılığında yapılması

---

[*] Owners: Donatan, Gemi sahibi, Armatör, Taşıyan
[**] Chartererers: Kiracı, Kiralayan, Taşıtan
[***] Brokers: Tellal, Aracı
[****] Kender ve Çetingil, Navlun Sözleşmesini; " Taşıyanın bir ücret karşılığında eşyayı bakım ve muhafazası altına almak suretiyle, bir gemi ile denizyolu üzerinden bir yerden başka bir yere taşıma taahhüdünde bulunmasıdır" olarak tanımlamışlardır. (Kender ve Çetingil, 2010)

6) Taşıyanının Eşya (yük) üzerindeki zilyetliği ve bu süredeki normal gözetim ve koruma yükümlülüğünün varlığı

olarak ayrılmaktadır.

Navlun sözleşmeleri çeşitleri bakımından;

1) Çarter
   a) Tam Çarter
   b) Kısmi Çarter
2) Kırkambar

olarak ayrılmaktadır.

Uluslar arası sahada çarter sözleşmeleri;

1. Çıplak Gemi Çarteri (Çıplak Gemi Kiralama) (Bareboat Charter /Charter by Demise)
2. Zaman Üzerine Çarter (Time Charter)
3. Sefer Üzerine Çarter (Voyage Charter)
4. Diğerleri
   a. Ardışık Sefer Üzerine Çarter (Consecutive Voyages Charter)
   b. Miktar Sözleşmesi (Contrat Of Affreightments – COA Charter)

olarak ayrılmaktadırlar.

Çarter sözleşmeleri yukarıda belirttiğimiz gibi sınıflandırmaya tabii tutsak da bu sınıflandırma sadece ana başlıklar şeklinde genel olarak denizcilikte bilinen ve kullanılan bir sınıflandırma olarak bilinmektedir. Günümüzde denizciliğin çok ileri bir teknoloji ile ilerlemesi sonucu farklı tipte gemiler yapılıp farklı amaç ve hizmetler için kullanılmaktadır, deniz taşımacılığına bu farklılıklar denizcilik sektörünü zenginleştirerek yeni taşıma çeşitlerinin ortaya çıkmasını sağlamaktadır.

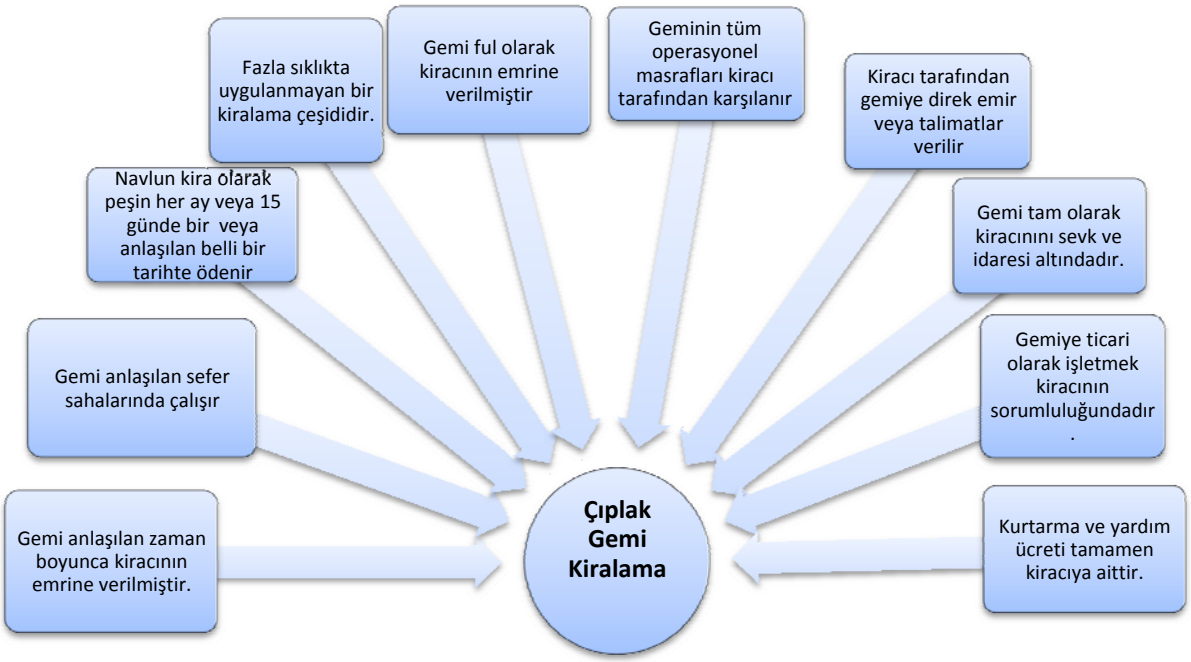
3.4. Uluslararası Uygulamada Çarter Sözleşmeleri

3.4.1. Çıplak Gemi Kiralama (Bareboat Charter /Charter by Demise)

Bu kiralama antlaşmasında Armatör, gemisini uzunca bir süre için Kiracı gemiyi çıplak olarak kiralar. Geminin personel, teknik bakım ve tutum ve ticari işletmeciliğini kendisi yapar. Kiracı bir nevi armatörü temsil eder. Kiracı gemiyi zaman esasına göre gemi kiralamada olduğu gibi sadece ticari anlamda kiralamaz. Armatör burada gemisini uzun bir süre için kira verir, genelde bu süre üç yıl veya daha fazladır (Akten ve Albayrak, 1988).

Çıplak gemi kiralama karşılığı olan "*bareboat*" yerine bazen "*demise*" sözcüğünün de kullanıldığı görülmektedir. "*Bareboat*" ile "*demise*" kiralama şekillerinde pek fazla bir fark bulunmamakla ve hatta "*bareboat*" yerine "*demise*" sözcüğünün kullanıldığı da görülmekte ise de "*demise*" durumunda geminin personeli ile birlikte kiralanabileceği ifade edilmektedir (Akdoğan, 1988).

Bazen kiracı, kira süresi sonunda geminin kendisine geçilmesini talep edebilir. Böyle bir opsiyonun kendisine tanımasını isteyebilir. Bu kiralama şekli genelde gemisini işletmeyen armatör için faydalı bir yaklaşımdır. Kiracı üçüncü kişilere karşı armatör gibi hareket etme hakkına sahiptir (Davis, 2005).



Şekil 1. Çıplak Gemi Kiralama (Bareboat Charter/Charter By Demise).

Bu kira özelliğinin temel şekli armatörün gemi üzerindeki bütün mesuliyet ve haklarını devretmesidir.

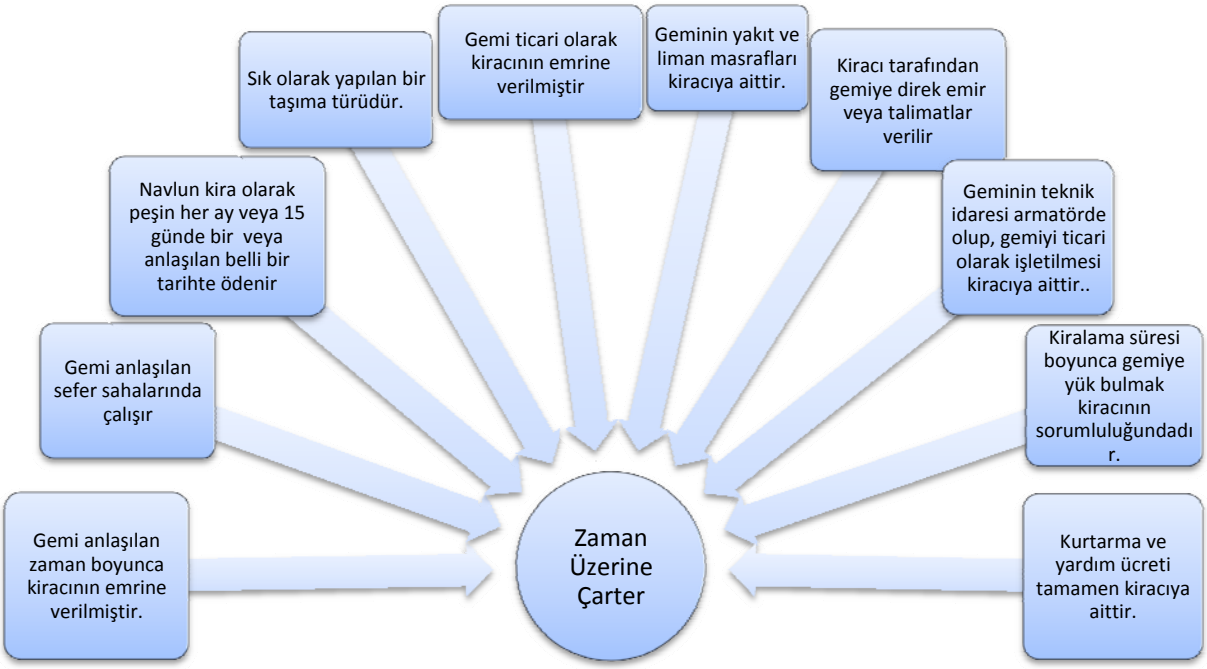
3.4.2. Zaman Üzerine Çarter (Time Charter – T/C)

Geminin belli bir süre üzerinden anlaşılarak zaman üzerine çarter edilmesidir. Kiracılar, gemileri işletmek veya yükü taşıtmak için bu tip zaman üzerine çarter sözleşmeleri yaparlar. Gemi bir müddet esasıyla kiralayana tahsis edilerek yük taşımaya taahhüt ediliyorsa ortaya zaman üzerine çarter sözleşmesi çıkar. Navlun kiracı tarafından armatöre zaman esas

alınarak ödenir. Kiracı bir nevi ilgili geminin ticari işletmeciliğini yapar. Yapılan sözleşme çerçevesinde geminin kullanım ve işletme hakkını elinde tutar.

Bu çarter sözleşmesinde kiracılar deyimi yerinde ise elini taşın altına biraz daha koymaktadır. Kiracılar bu tarz çarter sözleşmelerinde her iki uçtaki (yükleme ve boşaltma limanları) liman masraflarını ve yakıt ücretini öderler. Geminin denize elverişlilik yönünden bakımı, tutumu, yüke özen gösterilmesi, gemicilik geleneğine uygun olarak seyir yapacak durumda olması, sigortalanması ve gemi adamlarının donatılması armatöre ait olup onun tarafından yapılmaktadır.

Kira ücreti, aylık veya belirlenmiş bir süre için peşin olarak ödenir. Kira ödemeleri zamanında yapılmalıdır. Yapılmaması durumunda armatör anlaşmayı iptal etme hakkına sahip olur. Zaman üzerine çarter edilen bir gemi, yük taşıma kapasitesi, hız, yakıt harcama ve diğer şartları için armatörden teyit alınmıştır.



Şekil 2. Zaman Üzerine Çarter (Time Charter).

Kiracı, geminin ticari kullanımı ile ilgili bütün masrafları üstlenir. Yakıt, liman masrafları, yükleme/boşaltma masrafları kazan suyu v.s. bunlar arasındadır. Ayrıca geminin kullanımı esnasında oluşacak zararlardan mesuldür. Kiracı gemiyi çalıştıramadığı zamanlar için de kira ücreti ödemek zorundadır.

Gemi zaman üzerine kiraya verildiğinde, gemi kullanılırken Kiracı tarafından verilecek zarar, ziyan daima tespit edilerek gemi sahibine bildirilir. Çünkü Kiracı gemisini teslim ettiği gibi teslim almak hakkına sahiptir. Kiracı tarafından verilen zarar ziyanlar gemi sahibine tazmin edilir (Akdoğan, 1988).

Kiracının gemiyi zaman üzerine çarter sözleşmesi ile işlettiği zamanda Çıplak gemi kiralamaya göre kapsamlı bir sorumluluk olmasa bile belli bir sorumluluk altına girmektedir.

Hukuki tartışmalı olan bir çarter sözleşmesidir olduğundan hukuki mahiyeti farklı yorumlanmaktadır. zaman üzerine çarter sözleşmesinin bir navlun sözleşmesi olduğu ve TTK hükümlerine tabii olduğu gibi zaman üzerine çarter sözleşmesinin bir kira akdi olduğu ve bu yüzden borçlar kanununa tabii olduğunu savunanlar kadar bu çarter sözleşmesinin nev'i şahsına münhasır (sui generis) olduğu veya tartışmalı olması dolasıyla içeriğine bakılması gerektiği şeklinde farklı görüşler mevcuttur.

Zaman üzerine çarter sözleşmesine ilişkin bir düzenleme TTK'da yer almamakta, ancak sadece navlun sözleşmeleri bölümünde 1076'ci maddede müddet üzerine navlun ile ilgili bir hükme rastlanmaktadır (Ilgın, 2008).

Yeni Türk Ticaret Kanunu* Tasarısında göz ardı edilmemiş ve Tasarının 1131 ve 1137 maddeleri arasında, "*Zaman Çarteri Sözleşmesi*" altında özel bir Deniz Ticareti Sözleşmesi tipine yer verilmiştir.

3.4.3. Sefer Üzerine Çarter (Voyage Charter)

Tüm gemi çarter sözleşmelerinin temelini teşkil eden bu tip çarter sözleşmesinde gemi sahibi önceden üzerinde anlaşılmaya varılmış yük için gemisini bir seferlik taşımaya verir. Bir veya birkaç limandan yapılan taşımadır. Gemi bir ya da sayısı önceden tespit edilen birkaç yolculuk için kiracıya tahsisi ile yük taahhüt edilmiş ise, bu durumda yapılan sözleşmeye sefer üzerine çarter sözleşmesi denilmektedir.

Denizcilikte en çok kullanılan tip olması sebebi ile çok önemlidir. Gemi burada sadece bir seferlik veya birkaç seferlik olarak kiracının emrine navlun karşılığında verilir. Bu çarter sözleşmesi şekli ile çok kısa bir süre gemi kiracı emrine verilmiş oluyor. Kiracı gemi sahibine bir sefer için navlun ücretini öderken gemi sahibi de gemisinin tüm giderlerini karşılar (Akdoğan, 1988).

---

* Yeni Türk Ticaret Kanunu 13.01.2011 tarihinde TBMM genel kurulunda kabul edilerek 6102 sayılı yeni TTK 14.02.2011 tarihi 27846 sayılı resmi gazetede yayınlanarak 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe girecektir. (www.kgm.adalet.gov.tr, 07.09.2011).

Seferlik çarter sözleşmelerinde, gemi sahibi gemisini tam veya kısmen yüklemek üzere çarter eder. Kiracı emrine verilen gemi artık onun tasarrufundadır. Gemi bir veya daha fazla liman arasıda sefer yapmak / yük taşımak üzere anlaşılmıştır. Bu çarter sözleşmesinin şekli ile gemi, kiracı emrine verilmiş olur, çok kısa birkaç günlük olabileceği gibi bir aydan fazla olanları da vardır. Hatta bazı çok uzunları 3/4 ay bile sürer (Akten ve Albayrak, 1988).

Seferlik çarter sözleşmelerinde geminin tahsis edildiği sefer ne kadar uzun sürer ise sürsün ödenecek olan navlunda bir değişiklik olmaz. Navlun "*pmt*"* veya "*lumpsum*"** bazında ödenir. Fakat yükün yüklenmesi ve boşaltılması için taraflarca anlaşılan süre aşılmışsa "*demurrage*"*** yani sürastarya ödemesi armatör tarafından kiracı'dan talep edilir, ya da onun tersi durumunda "d*espacth*"**** meydana gelir. Taraflarların anlaşmalarına bağlı olarak genellikle dispeç ödemesi olmadan da sözleşme yapılabilir.

Şekil 3. Sefer Üzerine Çarter (Voyage Charter).

---

* Pmt: Per metric ton, yani ton başına anlamına gelir.
** Lumpsum: Götürü navlun anlamına gelir.
*** Demurrage: Yükleme veya boşaltmanın Kiracı tarafından taahüt edilen zaman süresi aşması durumunda Kiracı tarafından Armatör ile anlaşılan tutar üzerinden ödenir.
**** Despacth: Yükleme veya Boşaltmanın anlaşılan zamandan önce erken bitmesi durumunda Kiracı tarafından Armatör'den talep edilir.

Bu şekilde yapılan sefer üzerine çarter sözleşmelerinde geminin operasyon kontrolunu armatör elinde bulundurmaktadır. Böylece geminin sevk ve idaresine kendisi sahiptir. Direk armatör/işletmeci tarafından emirler gemiye verilmektedir. Liman masraflar, yakıt, sigorta, komisyon v.b. masrafları armatör tarafından karşılanır. Geminin sigorta masrafları armatöre ait olduğundan dolayı kiracı da isterse sigortacıyı atayabilir, burada sadece yük ile ilgili tüm operasyonel işlemler ve sorumluluklar kiracının sorumluluğu altında olmaktadır.

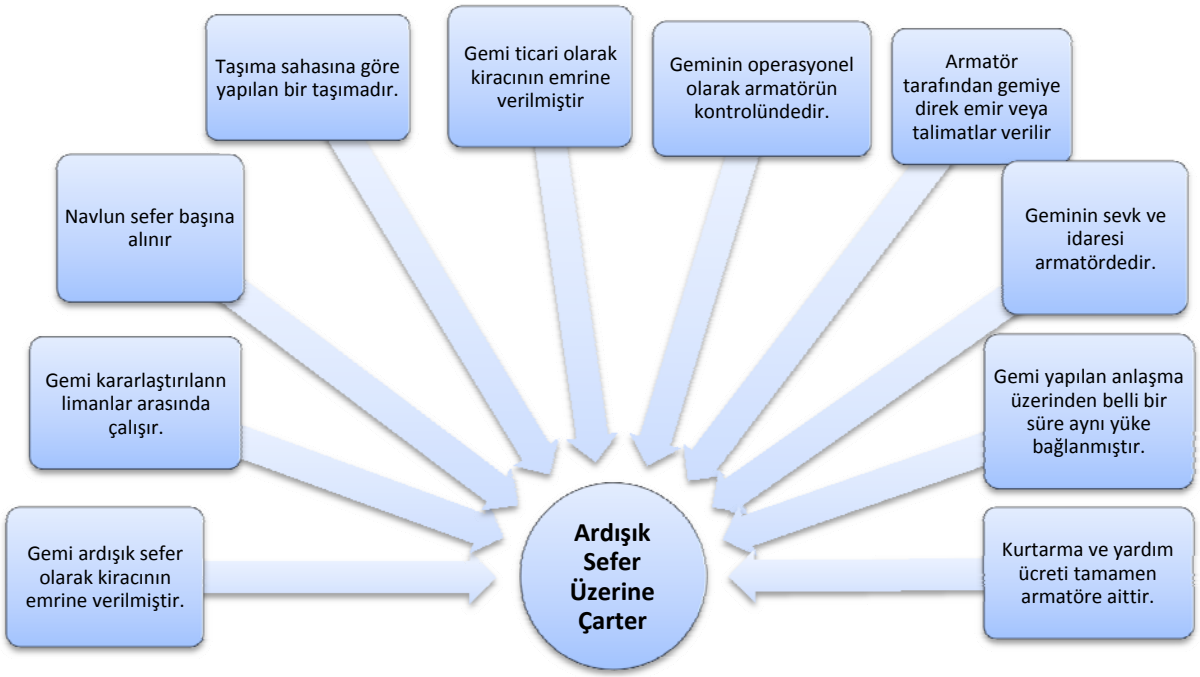
Hukuki olarak sefer üzerine çarter sözleşmeleri Türk Ticaret Kanunu hükümlerine tabiidir.

3.4.4. Diğerleri

3.4.4.1. Ardışık Sefer üzerine Çarter (Consecutive Voyage Charter)

Seferlik çarter sözleşmesinin diğer bir şekli olarakta anlaşılabilmektedir, geminin aynı liman veya limanlar arasında birden fazla sefer için yüklemek için anlaşılması ve bu seferlerin birbirinden farklı olmadan aynı seferler olması gerektiğini belirtir

Seferler birbiri arkası yani ardışık olarak yapılmaktadır, Sefer adedi önceden belirlenmiş olabilir.



Şekil 4. Ardışık Sefer üzerine Çarter (Consecutive Voyage Charter).

Bazen de kiracı opsiyonuna bırakılmış ilave seferler üzerine anlaşma yapılır. Seferlerin belirli bir zaman periyodu içerisinde bitirilmesi gerekir, bu zamanın tamamlanması halinde bitmeyen sefer bulunursa ortaya tazminat sorunu çıkabilir. Kiracı geminin arka arkaya yapacağı seferler süresince gemiyi kiralamış kabul eder (Akten ve Albayrak, 1988).

Ardışık sefer üzerine çarter sözleşmesinde yani çok seferlik çarter sözleşmesi olarakta denizcilik piyasasında bilinen bu çarter sözleşmesi, hükümleri ve genel teammülü olarak sefer üzerine çarter sözleşmesi ile çok benzerlik göstermektedir, burada kiracının dikkat etmesi gereken en önemli husus gemiye yükleme garantisi verdiği seferler boyunca gemiyi boş bırakmamaktır.

Uygulamada armatörlerin lehine olarak gözüken çarter sözleşme şeklidir ve piyasada gemisini boş bırakmaması içinde birçok armatörün öncelikli tercihli çarter sözleşmeleri çeşitleri arasında yer almaktadır. Her sefer, ilk yapılan kontrat şartlarında gerçekleştirilir. Navlun ve sürastarya tazminatının tayini, uygulamada problem yaratan konulardır, birbiri arkası yapılan eş seferlerde bazen navlun değişebilir (Akten ve Albayrak, 1988).

Hukuki olarak ardışık sefer üzerine çarter sözleşmesi, sefer üzerine çarter sözleşmesi gibi aynı şekilde Türk Ticaret Kanunu hükümlerine tabiidir.

3.4.4. Miktar Sözleşmesi (Contrat Of Affreightments – COA Charter)

Büyük miktarda dökme halde kuru ve sıvı yüklerin, önceden tespit edilen limanlar arasında belirli sıklıkta gidiş-dönüş seferleri ile eşit ve belirli miktarlarda taşınması için yapılan çarter sözleşmesi olarak tanımlanmaktadır.

İngilizcede "*ihale taşımaları*" olarak da belirtilen miktar sözleşmeleri, denizcilikte çok önemli kabul edilirler. Kiracı veya bazı durumlarda armatörün, bir malın taşınmasını üstlenmesi şeklidir. Bu taşımalarda yükün türü, miktarı ve cinsi bellidir. Miktarın belirlenmesi için bir takım mesuliyetler ortaya çıkar. Mal belirli aralıklarla taşınır. Her sefer taşınacak miktar da önceden kararlaştırılmıştır (Akten ve Albayrak, 1988). Bir sanayi kuruluşunun yıllık taşımasını aylık / sezonluk partiler halinde yaptırması gibi.

Kontrat Taşımaları olarak denizcilik alanında kullanılan "Contrat Of Affreighments" olarak bilinmektedir. Miktar sözleşmeleri genel olarak gidiş-dönüş seferi olabildiği gibi bir, iki veya 3 yıllık yapılan bir kontrat zamanını da içerebilirler.

Miktar sözleşmesinde taşımayı üstlenen taraf bu miktar taşımasını kendi gemileri ile yapmaya çalışır. Eğer kendi gemileri ile taşıma yapma konusunda yetersiz kalıyorsa zaman

esasına (time charter) göre çarter şeklini düşünerek taşımada aksaklık yaşanmamasını sağlayabilir.

Kiracı, tonajı emniyete alarak bu pazardaki değişmelerden kendini koruyup kiralayacağı gemiyi çalıştırmak üzere taşınacak yükü hazırlayabilmek için gerekli bütün bilgileri toplayarak yükü son pazarına sevk etmek gibi oldukça zor bir işin üstesinden gelmek zorundadır.

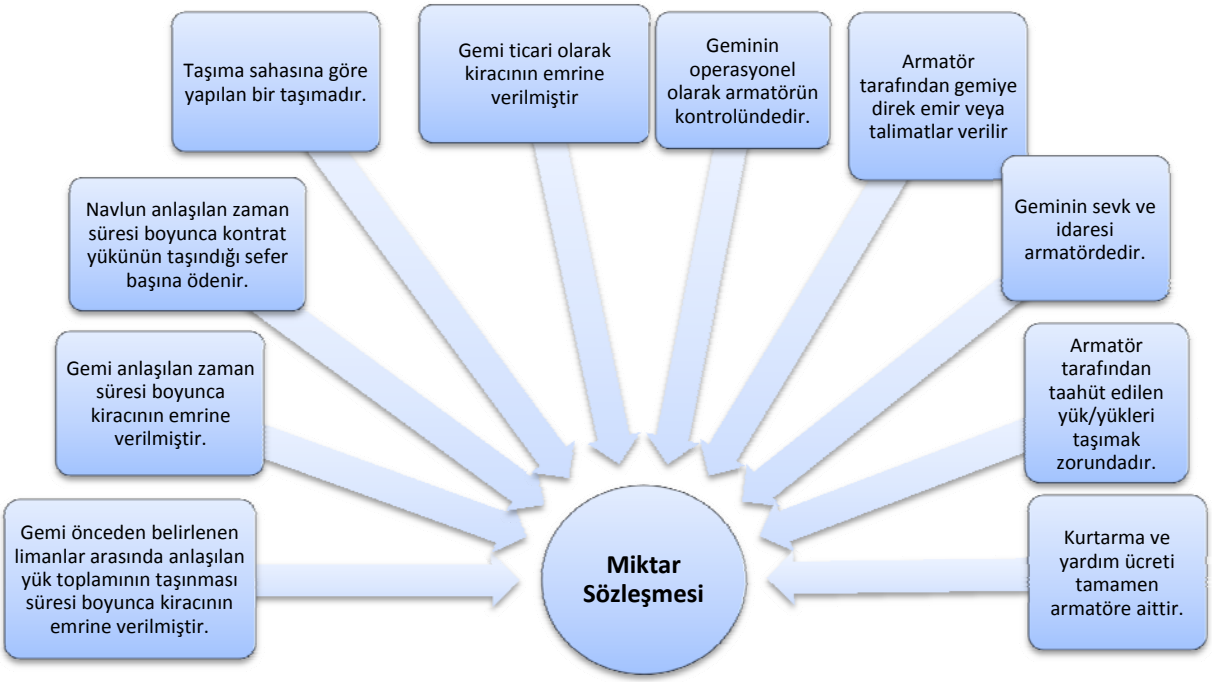
Kiracının yapmayı planladığı miktar sözleşmelerinde çok ihtiyatla davranması gerekmektedir, eğer yapılacak kontrat taşıması uzun dönem devam edecek ise piyasaların durumunu yakından takip etmeli ve piyasadan nasıl daha iyi verim alabileceğini hesaplaması gerekmektedir. Miktar sözleşmesi taşımalarında yapılacak olan kontratın önemli bir tarafı da taşımasının ne kadar süreli olacağıdır. Bu sürenin uzun veya kısa olmasına göre kiracının piyasadan yapacağı gemi bağlantısı değişiklik gösterecektir.

Kiracılar bu tip miktar taşımalarında her zaman piyasadan alternatif olarak birkaç armatörden navlun tekliflerini aldıktan sonra bu navlunlar üzerinden tekrardan inceleme yoluna gitmelidir.

COA olarak adlandırdığımız miktar sözleşmesi şeklinde çarter edilen gemiye belirli bir zaman içerisinde belirli bir sefer garantisi verilmek suretiyle bağlantı tamamlandığında kiracı, yükün temininde ki eksiklik sebebi ile önceden miktarı belirlenen yükün taşınamayan ücretlerinin bir kısmı için ölü navlun ödemekle ve yapılamayan seferleri de karşılamakla yükümlü olabilir. Aksine işler yolunda gidip üretimden ek tonaj için garanti geldiğinde Kiracının problemi ise üretiminin bu bölümünün de alınmasını sağlamakla sınırlı olacaktır (Deniz, 2002).

Daima düşen bir piyasa gözlendiği zaman sefer esasına ile gemi kiralamak sonuçta az kar getirebilir (Akten ve Albayrak, 1988).

Uygulamada bazen gemilerin bir COA çarter sözleşmesi üzerine inşası yoluna gidildiği sıkça görülmekte ve bu iş ancak kiracının bankaca kabul olması ve COA'nın ihtiyaç duyulan kredi kaynağının teminatı teşkil etmesi yeterli ve bunun bankalar için kabul edilebilir bir garanti olması ile başarabilmektedir (Deniz, 2002).



Şekil 5. Miktar Sözleşmesi (COA Charter).

Miktar sözleşmeleri, yıllık bir taşıma anlaşması gibi düşünülebilir. Navlun taşınan mal miktarına göre ödenir. Armatör deniz taşımasında olabilecek gecikme mesuliyetlerini de üstlenir ve taşınacak malın miktarı da önceden kararlaştırılmıştır. Armatörün sorumluluğu kapsamlı olduğundan dolayı yapacağı kontrat taşımasını piyasayı çok iyi inceleyerek ve ileriyi düşünerek yapmalıdır. Uzun vadeli kontrat taşımalarında armatörün verdiği sorumluluğu yerine getirmesi gerektiğinden tüm taşımayı zarar etmesi durumunda bile yerine getirmesi gerekmektedir.

3.5. Çarter Sözleşmelerinin Karşılaştırılması

Çarter sözleşmelerin çeşitlerini kendi içerisinde gruba ayırmıştık, bu taşımalar içerisinde incelemekte olduğumuz çıplak gemi kiralama diğer taşımalardan farklıdır ki bu farklılık diğer taşıma anlaşmaları arasında benzerlik olmasına rağmen farklılıklar göstermektedir.

Diğer taşıma şekillerini incelediğimizde; sefer üzerine çarter, ardışık sefer üzerine çarter sözleşmesi ve kontrat taşımalarında geminin operasyon, teknik ve işletmesi tamamen

armatörün sorumluluğundadır, burada armatör gemiyi kiracının emrine hazır bir hale getirerek, kiracıdan sadece taşıdığı yükün karşılığı olarak navlun alır (Çetin, 1997).

Zaman üzere çarter sözleşmesinde ise, geminin teknik idaresi armatördedir (Soydan, 2007). Armatör burada gemiyi işletecek şekilde personel ile de donatarak kiracının emrine tahsis eder. Kiracı gemiyi işletecek şekilde anlaşılan sefer sahası boyunca istediği şekilde çalıştırmaktadır; burada kiracı geminin yakıt ihtiyacını karşılamak ve geminin uğradığı limanlarda liman masrafını ödemek zorundadır. Kiracı ile armatörün anlaştığı zaman üzerine çarter sözleşmesine göre kira tutarı kiracı tarafından günlük veya aylık anlaşılan süre boyunca armatöre ödenir.

Zaman üzerine çarter sözleşmesi, dünyada çok sık uygulanan bir çarter sözleşmesidir. Bu taşıma genellikle kısa dönemli olduğu gibi uzun miktar sözleşmeleri için de bu çarter sözleşmesi kullanılmaktadır, çünkü burada gemiyi kiralayan taraf olan kiracı geminin teknik ve operasyon boyutuna karışmadan sadece istediği sefer sahasında gemiyi istediği gibi çalıştırabilmektedir. Burada da kiracının gemiyi teknik olarak operasyonuna girmeden gemiyi rahat bir şekilde çalıştırılmasına imkân vermesini sağlamaktadır.

Çarter sözleşme çeşitleri içerisinde yer alan çıplak gemi kiralama diğer çarter sözleşmelerinden farklı olup, içeriği itibari ile özgün bir kiralama sözleşmesidir. Aşağıda tablo 2'de gördüğünüz üzere çarter sözleşmelerinin karşılaştırılması yapılarak aralarındaki farklar belirtilmiştir.

Tablo 2. Çarter sözleşmelerinin ana özelliklerinin karşılaştırılması (Akten ve Albayrak, 1988, Ilgın, 2008 ve Gorton, 2004).

Çarter Sözleşmeleri	**Çıplak Gemi Çarteri (Çıplak Gemi Kiralama)**	**Zaman Üzerine Çarter**	**Sefer Üzerine Çarter**	**Diğerleri (Ardışık Sefer Üzerine Çarter ve Miktar Sözleşmesi)**
Zaman	Anlaşılan kiralama periyodu içerisinde gemi Kiracının sorumluğundadır.	Anlaşılan kiralama periyodu içerisinde Kiracının sorumluğundadır.	Gemi tek seferlik olarak kiracı emrine verilmiştir, geminin yüklenmesi / boşaltılması kiracının sorumluluğundadır.	Gemi önceden belirlenen limanlar arasında anlaşılan yük toplamının taşınması süresi boyunca kiracının emrine verilmiştir.
Sefer Sahası	Kiracı istediği sefer sahasında gemiyi çalıştırabilir.	Kiracı istediği sefer sahasında gemiyi çalıştırabilir.	Bir veya birkaç liman arasında yapılan taşıma türüdür.	Gemi anlaşılan zaman süresi boyunca kiracının emrine verilmiştir.
Navlun	Navlun kira olarak peşin her ay veya 15 günde bir veya anlaşılan belli bir tarihte ödenir	Navlun kira olarak peşin her ay veya 15 günde bir veya anlaşılan belli bir tarihte ödenir.	Navlun yük üzerinden ton başına veya götürü olarak alınır.	Navlun anlaşılan zaman süresi boyunca kontrat yükünün taşındığı sefer başına ödenir.
Uygulama Sıklığı	Fazla sıklıkta uygulanmayan bir kiralama çeşididir.	Sık olarak yapılan bir taşıma türüdür.	Tramp taşıma olarak bilinir, en sık uygulanan taşıma çeşididir.	Taşıma sahasına göre sık uygulanan bir taşımadır.
Geminin Kontrol Durumu	Gemi tamamen kiracının kontrolundedir.	Kiracının sadece gemiye talimat verme yetkisi vardır.	Gemi tamamen armatörün kontrolundedir.	Gemi tamamen armatörün kontrolundedir.
Operasyonel Masraflar	Geminin tüm operasyonel masrafları kiracı tarafından karşılanır.	Geminin sadece yakıt ve liman masrafları kiracıya aittir, geri kalanlar armatörün sorumluluğundadır.	Geminin tüm operasyonel masrafları armatör tarafından karşılanır.	Geminin tüm operasyonel masrafları armatör tarafından karşılanır.
Geminin Ticari Kontrolü	Kiracı tarafından gemiye direk emir veya talimatlar verilir.	Kiracı tarafından gemiye direk emir veya talimatlar verilir.	Armatör tarafından gemiye direk emir veya talimatlar verilir.	Armatör tarafından gemiye direk emir veya talimatlar verilir.
Geminin Ticari ve Teknik idaresi	Gemi teknik sevk ve idaresi kiracınının sorumluğundadır.	Geminin teknik idaresi armatördedir.	Geminin teknik sevk ve idaresi armatörün sorumluğundadır.	Geminin teknik sevk ve idaresi armatörün sorumluğundadır.
Gemiye Ticari olarak Yük Bağlamak	Gemiye ticari olarak işletmek kiracının sorumluluğundadır.	Gemiye ticari olarak işletmek kiracının sorumluluğundadır.	Gemiye ticari olarak işletmek armatörün sorumluluğundadır.	Gemiye ticari olarak işletmek armatörün sorumluluğundadır.
Kurtarma ve Yardım Masrafları	Kurtarma ve yardım ücreti tamamen kiracıya aittir.	Kurtarma ve yardım ücreti tamamen kiracıya aittir.	Kurtarma ve yardım ücreti tamamen armatöre aittir.	Kurtarma ve yardım ücreti tamamen armatöre aittir.

Tablo 2'de gördüğümüz üzere, çıplak gemi kiralama anlaşması diğer taşımalar arasında zaman üzere çarter sözleşmesi ile bir benzerlik göstermektedir. Buradaki benzerlik çıplak gemi kiralama ile taraflarca anlaşılan ve belli bir zaman üzere çarter sözleşmesinin

ortak özellikleri olan zaman durumu her iki çarter sözleşmesinde bulunmaktadır. Zaman üzere çarter sözleşmelerinde genellikle çok uzun olmadan kısa veya birkaç senelik kiralamalar için söz konusu iken, çıplak gemi kiralamada ise tam aksine gemiyi kiralayacak olan kiracının geminin tüm teknik, operasyon ve ticari işletmesini üstlendiğinden dolayı çalıştırılacak gemiler uzun dönemler için düşünülmekte ve genellikle kiralamalar üç seneden az olmamak kaydı ile yapılmaktadır. Kiracı kiralama süresinin sonunda geminin kendisine satılmasını talep edebilir. Böyle bir opsiyonun kendisine tanınması durumunda, kiralama anlaşması imzalandığı zaman bunun tarafların karşılıklı onayları ile belirtmesi gerekmektedir. (*Leasing with option to purchase).* Bunun sözleşmede taraflarca kabul edilmesi durumunda gemi bedeli önceden belirlenmiş olup, kira işlemi sonunda satış işlemi yürürlüğe girer (Akten ve Albayrak, 1988).

Çıplak gemi kiralamanın diğer bir durumunda tarafların anlaşması durumunda, geminin satış bedeli kira ücreti ile beraber ödenir. Böyle bir durumda, satın alma taksit sistemi ile tamamlanmış olur (*Charter lease or purchase on instalment*). Başka bir deyişle geminin kira müddetinin sonunda sahibine geri teslim edilmesidir ki genel teamül olarak uygulanan budur. Bu ticari ilişki genel olarak vergi ile ilgili ekonomik bir yaklaşımdır (Akten ve Albayrak, 1988)

IV. ÇIPLAK GEMİ KİRALAMA (BAREBOAT CHARTER)

Taşıma taahhüdü olmaksızın ve personelsiz olarak belirli bir kira ücreti karşılığında belirli bir süre için bir kimsenin emrine tahsis edilen sözleşmeler "*bareboat charter*" olarak tanımlamaktadır. Çıplak gemi çarteri (çıplak gemi kiralama) olarak tanımladığımız bu sözleşmelerde geminin hem teknik hem ticari idaresi kiracıya devredilmektedir. Çıplak gemi kiralama sözleşmeleri hukuki olarak Borçlar Kanununu hükümlerine tabidir.

4.1. Çıplak Gemi Kiralama

Deniz taşımacılığında kullanılan çarter sözleşmeleri içinde yer alan çıplak gemi kiralama, özgün ve farklı bir sözleşme olarak diğer çarter sözleşmeleri arasında fark edilmektedir. Bu farklılık kiracıların çıplak gemi kiralamalarında üstlenmiş oldukları sorumluluklarıdır. Çıplak kiralama sözleşmelerinde şartların altında tarafların karşılıklı anlaşmasına istinaden, geminin teknik, operasyon ve ticari işletmesi kiracının sorumluluğu altında başlamış olur. Çıplak gemi kiralama anlaşmasında kiracı gemiyi kiraya alırken artık gemi tamamen onun kontrolü altına olup, bir fiil kiracı tarafından gemiye gerekli emir, talimat ve görevler verilmektedir.

Gemi kirası ile ilgili belirtilmesi gerekli husus, bunun sonucunda geminin zilyetliğinin ve buna bağlı olarak teknik-ticari kontrolünün gemi işletme müteahhidine geçtiğidir (Ülgener, 2001-2002).

Genellikle çıplak gemi kiralama sözleşmeleri gemisini işletemeyen armatörler için faydalı bir yaklaşımdır. Gemi sahibinin gemisini çalıştırabilmek için ekonomik bir birikime sahip olması gerekmektedir. Eğer armatörün problemi ekonomik ise kredi ve nakit sıkıntısı çeker, bu duruma çare bulmak için armatörler denizcilik piyasasındaki teklifleri incelerler ve incelemeler sonucunda çıplak gemi kiralama ile ilgili bir talep gördükleri zaman onunla ilgilenmektedirler.

Armatör gemiyi çıplak kiraya verdiği zaman artık gemi üzerinde ticari ve idari karar verme hakkını yitirerek kiracıya devreder. Kiracı burada üçüncü şahıslara karşı armatör olarak hareket etme hakkına sahiptir. Buradaki yetki devri ve kullanım hakkının kullanılabilmesi için tarafların anlaşma şartlarını yerine getirmeleri çok önemlidir, aksi halde çıplak gemi kiralama sözleşmesi amacından uzaklaşmış olur (Akten ve Albayrak, 1988).

Türkçede çıplak gemi kiralama mukavelesi olarak adlandırılan bu tür charter de (*bare boat charter – Affretement en de coque nue*) personel olmaksızın sadece geminin kiralanması söz konusudur. Buradaki "*bare*" çıplak tabiri, geminin teçhizatsız olarak teknesinin kiralanması anlamına gelmeyip, teçhizatı ile bir geminin sadece personelsiz olarak kiraya verilmesi anlamındadır. "bareboat charter" 'de gerek teknik ve gerekse ticari yönetimi konusunda owner'in (donatan) bir yetkisi bulunmamakta bu yetkiler charterer'e (kiracıya) bırakılmaktadır (Ilgın, 1988).

Geminin kiracıya geçmesi ile beraber, armatörün kira sözleşmesi süresince kullanılmaya hazır halde tutma yükümlülüğü yoktur.

Çıplak gemi kiralama sözleşmelerinde gemisini kiraya veren malikin buradaki amacı; zamanında kira parasını tahsil etmek ve geminin sözleşmeye uygun bir şekilde kullanılıp kullanılmadığını izlemektir. Bu bakımdan malikin elindeki en önemli koz geminin sözleşmedeki şartlara uygun olarak kullanılmadığını ileri sürerek sözleşmeyi fesih edebilmektir (Ülgener, 2001-2002).

Çıplak gemi kiralama sözleşmesinin en önemli ve temel özelliği, armatörün gemi üzerindeki bütün sorumluluk ve haklarını kiracıya devretmesidir. Bu devir işlemi, belli bir zaman için düzenli bir ücret karşılığında tarafların anlaşması ile yapılır. Kiracı burada donatan olarak kabul edildiğinden dolayı bundan sonra geminin personelinin donatılması ve çalıştırılması için gereken bakımın yapılması kiracının sorumluğu altındadır. Kiracı gemiyi çalıştırır, yani armatörün kendisi gibi hareket eder, ticari olarak ta çalıştırılmasını da kiracı tarafı üstlenmiş olur. Geminin operasyonu kiracının en önemli görevi arasındadır (Akten ve Albayrak, 1988).

Deniz taşımacılığında çıplak gemi kiralama ile gemi kiralayan kiracı, daha önce tecrübeli olan kiracı firmaları tarafından daha sıklıkla ile başvurularak yapılmaktadır. Kiracı zamanında seferlik veya zaman üzere çarter sözleşmeleri yaptığından veya başkasına yaptırdığından bu konuda zorluk çekmeden gemiyi teknik ve ticari olarak işletme tecrübesine sahiptir. Aksi takdirde kiracının çıplak olarak kiraya alacağı bir gemide, daha önce tecrübesi yok ise bu kiralama işini ilk kez yapıyorsa burada zorluk çekeceği gibi ekonomik olarak ta sıkıntıya düşme durumu vardır.

Çıplak gemi kira sözleşmesinde, gemi maliki ile kiracı arasında yapılan sözleşme sonucunda kiracı zilyetliğini devralmış olduğu gemiyi kendi adına kullanma hakkına sahip olmaktadır, buna göre;

- Gemi işletme müteahhidi sözleşme süresi dâhilinde geminin ticari ve teknik olarak her türlü kontrolünü üstlenmekte, her türlü sigortasını yaptırmaktadır.
- Bu sırada gemi işletme müteahhidi gemiye isim verebilmekte, kendi baca simgesini kullanabilmektedir.
- Bunun yanında gemi kirasının başlıca özelliklerinden olarak gemi işletme müteahhidi gemideki personelin işvereni durumuna geçmektedir.
- Kendisi bu şekilde gemiyi istihdam etmekte, ancak bu sırada bakım ve tamirlerini de yaptırmaktadır.
- Çıplak gemi kira sözleşmelerinde, zaman üzerine çarter sözleşmelerinden farklı olarak kiralama süresi dâhilinde gemideki arızalardan dolayı herhangi bir şekilde kirasının ödemesinin durduğu (off hire) bir düzenleme bulunmamaktadır (Ülgener, 2001-2002).

Dünya denizciliğinde çıplak gemi kiralamanın kimler tarafından yapıldığını incelediğimizde burada karşımızı gemi kiralama konusunda tecrübeli olan firmalar çıkacaktır. Kiracılar bazen kiraladıkları gemilerde kendileri sadece ticari işletme olarak geminin yük bağlantıları yaparken teknik ve operasyon boyutu için kendi bünyeleri altında bulunan veya farklı olarak sadece gemilere teknik ve operasyon hizmeti veren uzman ve tecrübeli firmalar ile çalışarak gemileri kiralamaktadırlar.

"*Bareboat charter*" de, owner, mukaveledeki süre zarfında gemisini kendi yönetiminde çalışması halinde kazanabileceği gelirin yanı sıra yükle ilgili olarak veya mürettebat için ödeyeceklerin dışında yaptığı yatırım masraflarını (ödeme taksitleri, faizleri, beklediği yatırım geri dönüşleri dahil) karşılayabilecek uygun bir charter ücreti (kira bedeli) almayı amaçlar (Ilgın, 1988).

Burada dikkat edilmesi gereken kiralanan geminin hangi amaç için ve ne kadar süre ile kiraladığı önemlidir. Örnek olarak; büyük bir tahıl ve demir çelik grubu kendi yüklerini taşımak için çıplak olarak gemi kiralama yoluna giderek, bu süre zarfında geminin teknik, operasyon, idari ve ticari yönden gemiyi çalıştırmaları karşılığında gemi armatörü ile anlaştıkları kiralama ücretini öderler. Çıplak gemi kiralama sözleşmesi sonucunda eğer kiracı

geminin performansından memnun kalmışsa daha önce gemi armatörü ile anlaştıkları gemi bedeli üzerinden gemiyi satın alarak geminin mülkiyetini kendi üzerine geçirebilirler. Bunun için çıplak gemi kiralama bazı norm sözleşmelerde kiracıya dönem sonunda gemiyi satın alma hakkı vermektedir, ancak bir kira / satın alma sözleşmesi yapılarak gemi fiyatı belirlenir ve geminin çıplak kiralama dönemi sonunda kiracı satın alma opsiyonunu hakkı doğmuş olur (*bakınız ek 1 part IV*). Kiracı ve armatörün anlaştıkları gemi satış fiyatı dikkate alınarak satın alma opsiyonu kiracının opsiyon hakkını kullanması durumunda devreye girer, bazen önceden anlaşılan satın alma bedeli için tarafların anlaştıkları kira bedeli sadece kira ücretini değil anlaşılan satış bedelini de kapsayıp, çıplak kiralama dönemi içerisinde yayılan taksitlere bölünebilir. Geminin önce kiraya alınması, sonrasında satın alma opsiyonu kiracıda olması, kiracının geminin performansını ölçerek ona göre karar verme imkânı tanımasını sağlamaktadır.

Kiracının, çıplak gemi kiralama yolu ile gemiyi satın almak niyetinde ise kiralama sözleşmesi yapılırken "*purchase condition*"* veya "*purchase option*"** şeklinde belirtmesi gerekmekte ve armatör ile kiralama sözleşmesi sonunda gemi satış fiyatı ve satın alma şartlarında önceden mutabık kalması kiracının lehine olmaktadır.

Genel koşulları ile "*bare boat charter*", az ana para veya kredi imkanları ile gemi çalıştırılabilmesi için iyi imkan olduğu gibi ayrıca "*bare boat charter*" ile gemi çalıştırırken bu gemiyi satın alma imkanı sağlayan ve çartererlikten malikliğe geçişi mümkün kılan iyi bir fırsat olarak ta düşünülebilir (Ilgın, 1988).

"*Bareboat charter*" bağlantıları owner'a pratik olarak, geminin çalışmasına ve idaresine iştirak ve karar hakkı vermez. Buna karşılık, charterer'in ona karşı parasal yükümlüklerini yerine getirmesi koşuluyla, owner'ın yatırımında daha az riskli bir hale geldiği ve bir anlamda güvence altında olduğu söylenebilir (Ilgın, 1988).

Çıplak gemi kira sözleşmesi mevzuat bakımından incelendiği takdirde, uygulanacak olan hükümlerin Borçlar Kanununun adi kira sözleşmesi ile ilgili olan maddeleri olduğunu

---

* Satın alma şartı
** Satın alma opsiyonu

belirtmekteyiz (BK. madde 248-249). Çıplak gemi kira sözleşmesinin hukuki boyutunu tezin beşinci bölümünde detaylı olarak inceleyeceğiz.

4.2. Çıplak Gemi Kiralama Alanındaki Gelişmeler ve Bu Konuda Kullanılan Norm Sözleşmeler

1970'lerin ortalarına çıplak gemi kiralama ile ilgili standart bir form oluşturulamamıştır. Özel olarak hazırlanan formlar kullanılırdı, bu formların içinde bazı devletlerin 2.dünya savaşı esnasında acele ile geliştirmiş oldukları olanlar dâhildir (Davis, 2005).

1974'te çıplak gemi kiralama için BIMCO tarafından "*Barecon A*" ve "*Barecon B*" olarak 2 doküman hazırlandı.*"Barecon A"* çıplak gemi kiralamada geminin ipotek ve ipoteksiz olarak kiralanması için hazırlandı; "*Barecon B*" ise yeni inşa edilen gemilerin finanse edilerek ipotek yolu ile kullanılması için düzenlendi.[*] Aynı zamanda BIMCO tarafından *"Barecon A"* ve *"Barecon B"* formları "*Documentary Comittee of the Chamber of Shipping of the United Kingdom*"[**] tarafından kabul edilip benimsendi.

Böylelikle, doktrinde uzun yıllardır devam eden gemi kirası sözleşmesinin mahiyeti ve zaman çarter sözleşmesi arasındaki farklar konusunda yapılan tartışmalar açıklığa kavuşturuldu (Ülgener, 2010).

Her iki dokümanda tüm dünyada hızlı bir şekilde elde edilerek tanındı ve denizcilik piyasasında operasyonel bir doküman olarak amaçlananı açıkça tahsis ederek hâkim bir rol oynadı. 1989'da "*Documentary Comittee of Bimco*"[***] tarafından her iki formda (Barecon A ve Barecon B) birleştirilerek "*Barecon 89*"[****] (*bakınız ek 2)* formu meydana getirildi ve buna ilave olarak ta sadece yeni inşa edilen gemiler isteğe bağlı olmak şartı ile kabul edildi.

Aradan geçen 15 yıllık geliştirmeler sonucunda "*Bareboat Charter Regi*ster"[*****] kuruldu ve bunun sonucu olarak gemi sahiplerini ülkeleri dışında başka bir bayrağın altında kayıtlı olan gemi sayılarında da artışlar oldu. "*Bareboat Charter Regi*ster" kurulması ile

---

[*] 1974 yılında BIMCO'nun düzenlemiş olduğu bu dokümanlar, uygulamada kullanılarak gemi kirası tip sözleşmeleri halini almıştır.

[**] Documentary Comittee of the Chamber of Shipping of the United Kingdom: İngiltere Deniz Ticaret Odası Belgelendirme Komitesi

[***] Documentary Comittee of Bimco: Baltık ve Uluslar arası Denizcilik Konseyi Belgelendirme Komitesi

[****] Barecon 89 formu resmi olarak "Documentary Comittee of Bimco" tarafından 29 Mayıs 1989'da Hamburg'ta yapılan bir toplantıda düzenlenmiştir.

[*****] Bareboat Charter Register: Çıplak Gemi Kiralama Sicili

beraber "*Barecon 89*" tarafından ortaya çıkarılan gemi sahibinin ülkesi dışındaki başka bir bayrağın altında gemisini kayıtlı etmesi ile bununla sağlanan hükümler ipotek alacaklısını koruması ile onun bu durumunu tehlikeye düşmesi durumunda gemiyi kayıt ederken ipotekli olmasının uygunluğu sağlanmış oldu (Davis, 2005).

BIMCO 1989'da "*Barecon 89*" formunun yenilenmesini garanti eden kararını vererek "*BIMCO Sub-Commitee*"[*]'nin gözden geçirme süresi boyunca "*Barecon 89*" formunun gözden geçirilmesine karar verildi.

Ayrıca daha geniş çevreler tarafından benimsenmesi için fesih ve geri alma ile ilgili belirli hükümlerin sunumda dâhil edilmesi için "*Documentary Committe of Bimco"* tarafından Kasım 2001'de yeni bir form ve kod ismi olarak "*Barecon 2001*" taraflarca benimsendi. Daha önce kullanılan "*Barecon 89*" formu ekleri ile beraber 31 Kasım 2001'de iptal edildi (Davis, 2005).

Bu şekilde "*Barecon 2001*" (*bakınız ek 1*) formu standart çıplak gemi kiralama formu olarak "*Barecon 89*" formunun yerine koyuldu. "*Barecon 2001*" formu dünyada geniş bir çoğunluk tarafından operasyonel olarak çıplak kiralamada kullanılmaktadır.

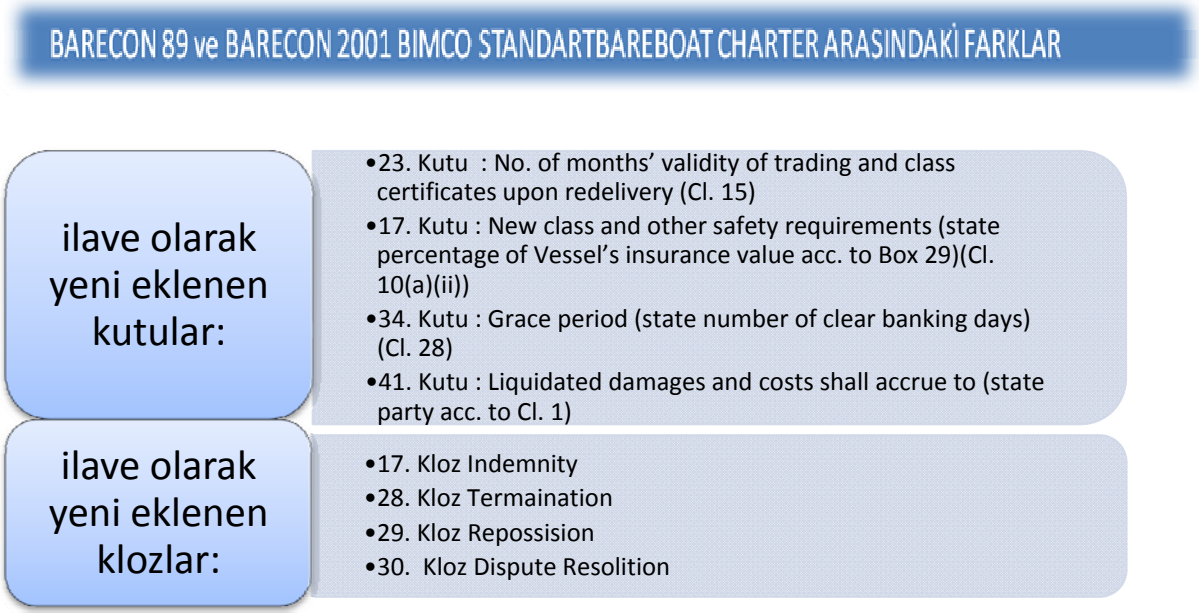
BIMCO'nun "*Barecon 89*" için uyguladığı geleneksel düzenlemeyi "*Barecon 2001*" formunun düzenlenmesi içinde takip ederek, "*Barecon 2001*" formun 5 kısımdan oluşturdu "*Barecon 2001*" formunda her maddenin özet açıklaması ile beraber bunun içeriğinin doldurulmasını içermekte olup, ilgili maddeler matbu kiralama antlaşmasına bir referans olmaktadır (Davis, 2005).

"*Barecon 2001*" formunun 1.kısmında "*Barecon 89*" formunda olmayan 4 adet yeni içerik kutusu eklendi. Şöyle ki 17.kutu da geminin geri teslimde ticari olarak ne kadar süre çalıştırılması ve klas sertifikaların geçerliliği ile ilgili olup, 23.kutu da yeni klas ve diğer emniyet gerekliliklerine değinmekte; 34.kutu da kiracının herhangi bir kira ödemedeki kusurunda çözmesi için verilen ödemesiz periyot – mühlet olarak tanımlanan "*Grace Period*" (ilgi kutuda kaç banka olduğu açıkça belirtilmelidir.) ile ilgili olarak değinmektedir ve 41.kutu da "*Liquidated Damages*" olarak belirtilen tam olarak hesaplanabilen ya da değer biçilen zarar ziyan ve her iki tarafın sözleşmenin bozulması durumunda ödemeyi üstlendikleri meblağ olarak belirtilen sadece yeni inşa edilecek gemilerden alınması ile ilgilidir (Davis, 2005).

---

[*] BIMCO Sub-Commitee: Baltık ve Uluslar arası Denizcilik Konseyi Alt Kurulu

"*Barecon 2001*" formunun 2.kısmı standart maddeleri içermektedir. Açıkça belirtmektedir ki 1.kısım hükümleri 2.kısma ilave edilen hükümler anlaşmazlığa daha fazla düşürmemek için 1.kısım hükümleri yürürlükte olmak kaydı ile ek olarak BIMCO dört yeni kloz eklemiştir. Şöyle ki; 17.kloz tazminat, 28.kloz bitiş tarihini, 29.kloz yeniden geri alma ve 30.kloz anlaşmazlıkların çözümü olarak yeni klozlar şeklinde eklenmiştir (Davis, 2005).



Şekil 6. "*Barecon 89*" sözleşmesinde yer almayıp "*Barecon 2001*" 'de yer alan yeni kutu ve klozlar.

"*Barecon 2001*" çıplak gemi kiralama anlaşması formunun 3. Kısmı ise sadece yeni inşa edilen gemiler (*bakınız ek 1 part III*) için geçerli olduğu kabul edilmiş olup, böyle bir durum var ise formda belirtilmesi gerekmektedir.

Standart "*Barecon 2001*" çıplak gemi kiralama "*Barecon 2001*"'in 4.kısmı yine aynı şekilde 3.kısım gibi isteğe bağlı olarak çıplak kiralama bitiminde satın alma opsiyonu antlaşmasını (*bakınız ek 1 part IV*) içermektedir. Burada da eğer kiracı geminin çıplak kiralama zamanı bitiminde satın alacağını belirtmek isterse anlaşma formunda (*bakınız ek 1 part I, 42.Kloz*) belirtmesi gerekmektedir.

Standart "*Barecon 2001*" Çıplak Gemi Kiralama antlaşmasının son kısmı olan 5.kısmı geminin "*Bareboat Charter Registry*" (*bakınız ek 1 part V*) altında bayrak değiştirmesi ile ilgili olup, isteğe bağlı bir tercihtir. Gemiyi çıplak kiraya alacak olan kiracı eğer geminin bayrağını değiştirmek isterse bunu aynı şekilde anlaşmada belirtmesi gerekmektedir.

4.3. Çıplak Gemi Kiralamada Kullanılan "*Barecon 2001*" Norm Kiralama Sözleşmesinin İncelenmesi

Kiralama sözleşmelerinin hiçbir zaman statik olmadığını belirtmiştik, sözleşmelerde kullanılan amaç taşıma türüne göre de değişiklik göstermektedir. Çıplak gemi kiralamada standart kiralama anlaşması olan "*Barecon 2001*" formu 5 kısımdan oluşmaktadır. Burada günümüzde kullanılan Standart "*Barecon 2001*" Çıplak Gemi Kiralama anlaşmasını (*bakınız ek 1 "Barecon 2001" formu*) inceleyeceğiz.

4.3.1. Klozlar 1/2/3 – Tanımlar / Kiralama Periyodu / Teslim

4.3.1.1. Kloz 1 – Tanımlar

Çıplak gemi kiralama anlaşması "*Barecon 2001*"'in 2.kısmında (bakınız ek 1 part II) tanımlar başlığı altında çıplak kiralama anlaşmasındaki armatör, kiracı, gemi ve finansal araçları kavramları hakkında gerekli açıklama yapılarak hangi anlamlara geldikleri ile ilgili bilgiler vermektedir. Bu bilgiler çerçevesinde çıplak kiralama anlaşmasında tarafların nasıl ve ne olarak anılacağı belirtilmektedir.

Daha önce kullanılan "*Barecon 89*" çıplak kiralama anlaşması formunda armatör ve kiracı ile ilgili açıklama yapılırken "*Barecon 2001*" formunda buna ilave olarak finansal araçlar hakkında da düzenleme yapılmıştır. Bahsi geçen finansal araçlar kavramı ile "*Barecon 2001*" formunda yer alan 12.klozdaki finansal kiralama (mortgage) ve 13.klozdaki sigorta ve tamirler için finansal araçlar olarak bahsedilmektedir (Davis, 2005).

4.3.1.2. Kloz 2 – Kiralama Periyodu

Armatör ve kiracı tarafından mutabık kalınan kiralama periyodu yazılır. Kiralama periyodu "*Barecon 89*" formunda yer almamasına rağmen madde olarak "*Barecon 2001*" formuna eklenerek herhangi bir yanlışa mahal vermemek için kiralama periyodu olarak açıklık getirilmiştir.

4.3.1.3. Kloz 3 – Teslim

Çıplak kiralama şartları altında gemi kiracıya teslim edilmeden önce armatör tarafından makul özen "due diligence"* gereği yerine getirilmiş ve "seaworthy"** denize elverişlilik olarak kiracıya teslim edilmelidir. Bu armatörün gemiyi tekne ve makine ekipmanları bakımından kararlaştırılmış kirama periyodu için hazır edeceğini gösterir.

---

* Armatörün gemiyi çıplak kiralama ile kiracıya teslim etmeden önce gereken özveri ve itinayı göstermesi gerektiği bu ifade ile anlaşmada belirtilmektedir.

** Geminin çıplak kiraya verilmeden önce Armatör tarafından denize elverişli bir şekilde teslim edilmesi

Armatör ve kiracının çıplak kiralama anlaşmasında mutabık kaldıkları emniyetli bir limanda az önce bahsettiklerimiz göz önünde bulunup dikkate alınarak armatör tarafından gemi kiracıya teslim edilir.

Gemi, anlaşma formu 5.kutuda belirtilen gemi detayları kayıt edilmiş olduğu bayrak hukukuna göre ve 10.kutuda belirtilen klas durumu ile birlikte 12.kutuda geminin klas sertifikaların geçerliği ile ilgili açıklanan bilgiler doğrultusunda teslim edilecektir.

Gemi, çıplak kiralama sözleşmesi gereği kiraya verildikten sonra geminin armatörü tarafından işletilmesi yapılırken nasıl performans gösteriyor ise gösterdiği gerekli performansı kiracının işletmesi altında bulunduğu zaman da gösterecektir. Kiracı tarafından gemi çıplak kirası altında bulunurken, geminin kondisyon ve performansı ile ilgili armatöre herhangi bir dava açamaz veya hak iddia edemez; fakat daha sonra ortaya çıkan "latent defects"* olarak adlandırılan durumlarında ihtiyaç duyulan tamir ve yenileme masrafları armatörün sorumluluğundadır. Tamir süresi ise kiracının hesabına olacak şekilde taraflar anlaşır. Burada geçen durumun koşulu ise geminin kiracıya teslim edildikten itibaren 12 ay içerisinde olmak şartıyla oluşan durumlar için geçerli veya armatör ve kiracının anlaştıkları süreyi çıplak kiralama formunda 32.kutuda belirtmesi gerekmektedir.

Gemi tesliminden öncede geminin armatör tarafından anlaşılan tarihte kiracının emrine denize elverişli bir şekilde teslim edilmesi önemlidir.

Eğer Çıplak Kiralamaya konu olacak gemi yeni inşa bir gemi ise o zaman teslim yeri ile söz konusu olan 3.madde geçersiz olmaktadır.

4.3.1.3.1. Makul Özen

Çıplak Kiralamada geçen ve önemli olan bu kavram geminin armatör tarafından kiracıya teslim edilmeden önce gereken özveri ve iyi niyeti göstermiş olduğundan bahsetmektedir (Bimco Bulletin, 2002). Armatör bunu göstermek zorundadır. Gemiyi hem denize elverişli hale getirmek hem de teslime hazır getirmek için gerekli özveri ve iyi niyeti göstermek durumundadır.

Bu bağlamda armatör, gemiyi kiracıya teslimi esnasında denize elverişli bir şekilde hazır etmelidir. Eğer armatörün gemiyi denize elverişli hale getirme ve bakımının yapılması esnasında gemide çalışanlardan veya acenteden kaynaklanmışsa da olsa herhangi bir kusur durumunda armatör sorumlu olmaktadır (Davis, 2005).

---

* Geminin kondisyon ve performansı ile ilgili olarak daha sonra ortaya çıkan gizli kusurlar.

Armatör gemiyi belirtilen teslim tarihinde kiracıya teslim edememiş ise o zaman anlaşmanın 15.kutusunda yer alan iptal tarihinde önce gereken özveri ve iyi niyeti göstererek gemiyi denize elverişli bir şekilde kiracıya teslim etmelidir.

4.3.1.3.2. Denize Elverişli Olma

Geminin çıplak kiralama yolu ile kiracıya tesliminde önemli kavramlardan birisi olan deniz elverişlilik, armatör tarafından gemi teslim edilmeden önce geminin denize elverişli halde olması anlamındadır. Buradaki denize elverişlilik kavramı ile gemi yapacağı sefere başlamadan önce tüm donanım ve ihtiyaçları bakımından armatör tarafından hazır edilmeli ve gereken ne varsa önceden yapılmalıdır. Armatör basiretli ve ihtiyatlı bir şekilde davranarak gemiyi denize göndermeden önce ona gerekli olan ne var ise onları düşünmeli ve planlamalıdır. Armatör gemiyi, kiracıya daha önce anlaşılan tarih ve yerde uygun ve denize elverişli bir şekilde teslim etmelidir; eğer teslim edemez ise kiracının gemiyi kabul etmeme yani kiradan düşürme hakkı vardır (Davis, 2005).

4.3.1.3.3. Gizli Ayıplar

Geminin çıplak kiralama sözleşmesi altında kiracıya teslim edildikten sonra kirada bulunduğu süre zarfında gemide sonradan ortaya çıkan gizli ayıplar olarak adlandırdığımız kondisyon ve performans ile ilgili problemlerden dolayı kiracının armatör ile yaşayacağı hukuki durumları bu kavram altında açıklamaktadır.

Kiracı gemiyi işletirken armatörün aldığı verimi gemiden aynı şekilde almak isteyecektir, geminin tesliminden sonra ortaya çıkan performans ve kondisyon ile ilgili gizli kusur durumlarında kiracı direk olarak armatörü suçlayıp herhangi bir hak iddia edemez, geminin tesliminden sonra ortaya çıkan gizli kusur "*Barecon 89*" formunda 18 ay olarak belirtilmişken günümüzde kullandığımız "*Barecon 2001"* formunda ise bu süre 12 ay olarak belirtilmiştir. Tabii ki bu süre geminin teslim tarihinden itibaren dikkate alınacaktır. Bu süre içerisinde ise geminin gerekli tamir ve yenileme masrafları armatör tarafından karşılanacak olup, bu süre zarfında kaybolan zaman ise kiradan sayılarak kiracının hesabına olacaktır. Çıplak kiralama anlaşmasının 32.kutusunda belirtilen gizli kusur başlığı altında da eğer kiracı ve armatör 12 ay değil de farklı bir süre üzerinden anlaşmak isterler ise bunu anlaşmada belirtmeleri gerekmektedir.

Gizli kusurlar için taraflarca anlaşılacak süre geminin kiralama periyodu süresinin uzunluğuna, geminin yaşına ve kondisyonuna, geminin klas kayıtlarının ve denetlemesinin yapılmasına bağlı olarak değişmektedir (Davis, 2005).

Çıplak kiralama anlaşması eğer yeni inşa bir gemi için söz konusu ise o zaman geminin inşa aşamasında denetlenmesi rahat olabildiği için tarafların gizli kusur için anlaştıkları süre daha kısa olabilmektedir. Bu şans yaşlı gemiler için daha azdır.

4.3.2. Kloz 4 – Teslim Zamanı

Çıplak kiraya verilecek geminin ne zaman teslim edileceğini belirtir. Kiracının rızası olmaksızın anlaşmada belirtilen tarihten önce gemi teslim edilmemeli ve armatör 15.kutuda belirtilen iptal tarihinden sonra olmayacak şekilde gereken özveri ve iyi niyeti göstererek gemiyi teslim etmelidir. 18.kutunun aksine belirtilmedikçe armatör gemiyi kiracıya teslim etmeden arka arkaya 30 gün önce başlangıç ihbarı ve arka arkaya 14 günden az olmamak kaydı ile kiracıya geminin ne zaman teslime hazır olacağını kesin ihbar olarak bildirmesi gerekmektedir. Armatör geminin pozisyonu ile ilgili değişiklikler konusunda kiracıyı yakından haberdar etmelidir.

4.3.3. Kloz 5 - Fesih

Geminin belirtilen tarihlerde armatör tarafından kiracıya teslim edilememesi durumunda anlaşma, kiracıya gemiyi feshetme yani kiradan düşürme hakkı vermektedir. Kiracı geminin çıplak kiradan düşürdüğünü yani iptali ile ilgili ihbarı 15.kutuda belirtilen fesih tarihinden sonra 36 saat içerisinde armatöre ihbar vermelidir. Eğer bu iptal durumu kiracı tarafından yapılmaz ise o zaman kiracının gemi ile ilgili sorumluluğu devam eder.

Eğer armatör tarafından geminin anlaşılan tarihten önce ve o tarihte, geminin teslimi ile ilgili bir gecikme söz konusu olursa bununla ilgili kiracıya gecikme nedeni ile beraber açıklayıcı bilgi ve hangi tarihte hazır olacağını ile ilgili ihbar mesajı vermelidir. Kiracı tarafından bu mesaj alındığı andan itibaren gemiyi fesih etme veya armatörün belirttiği tarihte kabulü ile ilgili 168 saat (7 gün) içerisinde veya anlaşılan iptal tarihinden 36 saat önce olabiliyorsa daha erken armatöre bilgi vermelidir.

4.3.4. Kloz 6 – Ticaret Kısıtlaması (Sefer Bölgesi)

Geminin çalışacağı sahayı belirtmiş olup, bu sahada ticaret yaparken geminin yasalara uygun olarak yasal malları taşıması gerektiğini belirtmiştir.

4.3.5. Kloz 7 – Teslim ve Geri Teslimde Sörveyler

Çıplak kiraya giren gemi için kiracı tarafından kiraya girmeden önce geminin kondisyonunu görmek için yapılan denetler ve geminin anlaşılan kira periyodunun bitişine müteakip armatör tarafından teslim alınmadan önce gemiye yapılan denetler ile ilgilidir, hem kiracı hem de armatör gemiye yapılacak denetlemelerde kendi sörveylerini gönderirler.

Geminin kiraya girişinde yapılan denetleme masrafları ve harcanan zaman süresi armatörün sorumluluğunda olup, geminin kiradan çıkışında yapılacak olan denetleme masrafları ve harcanan zaman kiracının hesabınadır.

4.3.6. Kloz 8 – Denet

Geminin çıplak kiraya geçişi ile beraber büyük sorumluluğun sahibi kiracı olmasına rağmen armatörün geminin kondisyon ve performansını hem teknik ve operasyonel, hem de ticari olarak denet konusunda hakkı vardır. Geminin kiraya geçişi ile beraber armatör tarafından istenildiği zaman kiracıya verilecek makul bir ihbar ile armatör kendi adına göndereceği sörveyör ile gemiyi kontrol edebilir.

Armatör tarafından geminin kondisyon ve performansının yapılıp yapılmadığı ile ilgili yapılan denetlemede masraf ve sörveyör ücreti armatör tarafından ödenecektir; ancak geminin kondisyonun sağlanması için kiracı tarafından geminin ihtiyaç duyduğu bakım ve tutum yapılmamış bulunursa o zaman denetleme masraf ve sörveyör ücretleri kiracının hesabınadır.

Armatör tarafından yapılan denetleme sonucunda 10. kloz (g) anlaşıldığı şekli ile eğer kiracı tarafından geminin havuzu "*dry dock*"* yapılmamış ise armatörün atadığı sörveyör ücreti ve denetleme masrafları kiracının hesabınadır.

Armatör tarafından herhangi ticari bir sebep gerekçe gösterilerek (geminin mevcut ticari operasyonunu engellenmemesi şartı ile) yapılan denetleme masraf, ücret ve sörveyör ücreti armatörün hesabına olup, onun tarafından karşılanır.

Armatör tarafından denetleme, kontrol ve tamir için kullanılan tüm zaman kiracının hesabına olup kiralama periyodundan sayılmaktadır.

Kiracı aynı zamanda armatör ne zaman isterse geminin jurnallerini incelemesine izin vermelidir ve armatör tarafından ne zaman istenirse geminin herhangi ciddi olmayan veya diğer kazaları veya gemideki zararları gereken tüm bilgileri sağlayarak armatöre vermelidir.

---

* Havuzlama: genellikle ticaret gemilerinde 2,5 yılda bir geminin yaşına ve kondisyonuna göre değişen bir denetlemedir, geminin klas kuruluşu nezaretinde yapılması zorunludur. Diğer türdeki gemilerde farklılık göstermektedir.

4.3.7. Kloz 9 – Demirbaşlar, Yağlar ve Sarf Malzemeleri

Geminin çıplak kiralamaya geçtiği zaman itibari ile kiracı ve armatörün birleşimi ile gemide bulunan tüm ekipman ve teçhizatların bunların yedek parçalarının, tüketilebilir stoklarlardaki araç gereçlerin hepsinin sayım çizelgesi tamamlanmalıdır. Kiracı ve armatöre her biri ayrı şekilde, yani geminin kiraya girmesi ile beraber kiracının kullanımına ve kira periyodunun bitişine müteakip de armatörün kullanımına girecektir.

Geminin kiraya girmesi ile beraber gemide bulunan tüm yakıtlar, yağlama yağları, müstehlik malzemeleri, boyalar, halatlar ve diğer tüketilebilir sarf malzemeleri (yedek parçalar hariç) armatöre mevcut pazardaki fiyatları üzerinden armatöre ödenecektir. Aynı şekilde geminin tekrar kiraya periyodunun bitişi ile beraber bunların karşılığı armatör tarafından kiracıya ödenmelidir.

Kiracı gemiyi teslimi beraberinde tüm yedek parçaların envanter çizelgesinde listelendiğini sağlama almalıdır ve kiralama periyodu boyunca kullanabilir, geminin tekrar tesliminden öncede masrafları ödemek üzere yenileri ile değiştirebilir.

4.3.8. Kloz 10 – Bakım ve İşletme

4.3.8.1. Bakım ve Onarımlar

Gemi, kiralama periyoduna geçmesi ile beraber kiracının sahipliği ve sorumluluğu altına girmektedir. Kiracı geminin bakımını devam ettirir, geminin makinesi, kazanları, yedek parçalarının iyi bir durumda olmasını sağlamalı, ticari bakım pratiğine göre geminin operasyonel kondisyonunu iyi tutmalıdır. Çıplak kiralamanın doğası gereği gemi kiralama periyodu içerisinde bulunduğu süre zarfında armatör geminin sahipliğini ve kontrolünü kiracıya devretmektedir. Kiracının olağan planlama sorumluğu altında geminin tamir, bakım, tutum ve geminin operasyonu ile ilgili tüm masraf ve maliyetler kiracının katlanması gereken hususlardır.

"*Barecon 89*" formuna göre kiracının çıplak kiralamanın doğası gereği zorunlu olarak bir tamir durumunda hemen müdahale edip makul bir zamanda bu tamiri için gereği yapması gerekmekteydi, kiracının bunu ihmal etmesi durumunda ise armatöre koz vermekte; kiracıya ihbar vermeden gemiyi geri alma hakkı veriyordu. Bu ibare "*Barecon 2001*" formunda kaldırılarak onun yerine kiracının zorunlu olarak geminin kondisyonunu devam ettirmesi için

şu ibare konmuştur: *"in accordance with good commercial maintenance practice"*[*]. Bu zorunluluk ile kiracının "*reasonable time*"[**] tabiri ile geminin durumuna göre makul bir zamanda ihtiyaç duyulan tamiri tamamlaması için razı olması sağlanarak kiracının sorumluluğu "*Barecon 89*" formundakinden değişmemiş oldu. Eğer kiracı tarafından bu kloz kapsamında yapılması gereken tamir, bakım, tutum ve diğer emniyet ekipmanları ile ilgili eksikleri yerine getirmez ise armatör tarafından kiracıya yazılı bir ihbarda bulunarak kiracının anlaşma şartlarına uymadığını 28.klozun (a) (iii) kapsamında ileri sürerek geminin kiralama periyodunu dondurarak geri almak için garanti altına almış olur.

4.3.8.2. Yeni Klas ve Diğer Emniyet Ekipmanları

Yeni klas ve başka emniyet teçhizatları için gemi için yapılacak herhangi bir geliştirme, yapısal değişiklik, geminin operasyonel olarak çalıştırılması için gerekli olan teçhizatlar veya zorunlu yasal maliyetler (kiracının kaybettiği zaman hariç) anlaşmanın 23.kutusunda yazılan oranın üzerinde olursa veya eğer 23.kutu boş bırakılırsa 29.kutuda (*bakınız ek 1 part I*) yer alan gemi sigorta değerinin yüzde 5'i geçmesi durumunda ilgili taraflar arasında makul bir dağılıma ulaşması için kiracı ve armatör arasında paylaştırılır.

Kiralama anlaşmasının uzun süre kalmasından dolayı bu şekilde bir anlaşma eksik kalırsa 30.maddedeki anlaşmazlıkların çözümü yöntemine başvurulacaktır.

4.3.8.3. Mali Teminat

Kiracı, geminin sahipliğini ve operasyonunu elinde bulundurması nedeni ile 3.şahıslara karşı, ulusal veya uluslar arası yasal olarak gerekenleri sağlamalıdır, bunun için ne gerekiyorsa hazırlığını ve planlamasını yapmalıdır.

Daha önce "*Barecon 89*" formunda kiracının sorumluluğu sadece 3.şahıslara karşı çevre kirliliği ile ilgili sınırlı kalırken "*Barecon 2001*" formunda daha da genişletilerek 3.şahıs kavramı içerisine hükümet, devlet, bayrak devleti ve belediye, kanuni diğer otoriteler de kapsama altına girdi.

4.3.8.4. Geminin İşletilmesi

Geminin operasyonu kiracının kendi maliyeti ve sorumluluğu altındadır. Bu sorumluluk ve masraflar tedarik ettiği personel, kumanya, seyir, işletme, ikmal yapılan yakıt

---

[*] Ticari iyi bakım anlaşması olarak "*Barecon 2001*" formunda yer almaktadır.

[**] Makul bir zaman, burada bundan maksat geminin emniyet ve operasonel olarak dikkate alınıp geminin bulunduğu pozisyonuna bağlı olarak bir sonraki liman veya bir sonraki kuru havuz denetlemesinde yapılması gerektiğidir.

ve geminin kiralama periyodu içerisinde her zaman tamir için ihtiyaç duyulanlar her ne olursa olsun geminin operasyonu için tüm masraf ve borçlar bunu içerisinde yıllık bayrak devleti vergileri, yabancı genel belediye vergileri veya harçları dahil olmak üzere tesadüfi olsun veya olmasın gemi çıplak kiralama altında kiracıda bulunduğu sürece tümü kiracının hesabı ve sorumluğundadır.

Kaptan, zabitler ve gemi personeli ne olursa olsun armatör tarafından atanmış bile olsa kiracının hizmetinde olacaklardır. Gemi zabiti ve personeli için geminin bulunduğu bayrak veya başka uygulanabilir hukuka göre kiracı ilgili yönetmeliklere uymalıdır.

4.3.8.5. Geminin İsmi ve Bayrağı

Kiracı geminin rengini istediği şekilde boyatma, herhangi bir şey kurmak, bacalarda bulunan fors ve nişanları kaldırmak ve kendi ülkesinin bayrağını çekmek konusunda masrafları kendisi tarafından karşılanmak üzere istediği gibi özgürdür. Kiracının boyaması, boyaların kaldırılması, cihaz yerleştirmesi, kaldırması ve bacalardaki fors ve nişanları kaldırması esnasında kira periyodu devam etmektedir.

"*Barecon 89*" formunda yer almayan ve "*Barecon 2001*" formunda yeni eklenen madde ile gemi çıplak kirada bulunduğu süre zarfında kiracıya armatörün rızası alınarak gemiye istediği ismi verme bayrağı çekme hakkını vermektedir (Davis, 2005). Bayrak ve isim değişikliği için tescil ve tescilin terki gibi tüm masraflar kiracı tarafından karşılanacak olup kira süresi saymaya devam etmektedir.

4.3.8.6. Yapısal Değişiklikler

Geminin çıplak kiralama periyodu içerisinde bulunduğu süre içerisinde kiracı geminin yapısında, makinesinde, kazanlarda ve yedek parçalarda armatörün onayı alınmadan bir değişiklik yapamaz. Armatörün onayı alındıktan sonra kaybedilen zaman ve harcanan masraflar kiracının sorumluluğunda olmak şartı ile kiracı tarafından yapılabilir. Daha önce de belirtildiği gibi klas regülasyonuna göre gemide ihtiyaç duyulan bir yapısal değişikliğe gidilecek ise bunun için kiracının armatörden izin almasına gerek yoktur.

4.3.8.7. Kullanılan Donanım, Ekipman ve Gereçler

Geminin kiralama periyoduna girmesi ile beraber kiracı gemide bulunan tüm teçhizat, ekipman ve araç gereçleri kullanma hakkını almaktadır, geminin armatöre tekrar tesliminde aynı şekilde gemi üzerinde teslim edilmektedirler. Gemide bulunan teçhizat, ekipman ve araç gereçler gemi kiraya girdiği zaman nasıl iyi bir kondisyonda çalışıyorlar ise tekrar geminin

armatöre geri tesliminde bu şekilde teslim edilmelidir. Kiralama periyodu içerisinde zaman zaman bazı ekipmanların hasarlandığı, yıprandığı ve kullanılamaz hale geldiği durumlarda kiracı hasarlı olanların tamirinin yapılması ve/veya yenisi ile değiştirmesi yıpranan, kaybolan parça veya ekipmanların kiracı tarafından gereğinin yapılması gerekmektedir.

Kiracı kiralama periyodu içerisinde gemiye ilave olarak ekipman donatımı yapmak hakkına sahiptir, tabii ki harcanan zaman ve maliyetler kiracının hesabınadır fakat geminin armatöre tekrar tesliminde, armatör tarafından talep edilirse kiracının gemiye ilave olarak donattığı ekipmanları kaldırmalıdır bu işlem yapılması süresince harcanan zaman ve maliyetler kiracının hesabınadır.

4.3.8.8. Periyodik Havuzlama

Kiracı, gemiyi havuzlatacak, temizleyecek ve onun su altını kısımlarını her ne zaman gerekiyorsa aynı şekilde boyayacaktır ama 19.kutuda (*bakınız ek 1 part I*) anlaşılan süreden az olmamak veya 19. kutu boş bırakılmışsa teslimden sonra 60 takvim ayında bir veya klas kuruluşunun ya da idarenin gerekli göreceği diğer zamanlarda olmak koşulu gerekmektedir.

4.3.9. Kloz 11 – Kira

Gemi teslim edildiği an itibari ile kiracının sahipliğine ve operasyonel olarak kontrolüne geçer. Bunun karşılığında geminin tekrar kiradan çıkıp geri teslimine kadar (yani gemi çıplak kiralama periyodunda bulunduğu süre zarfında) anlaşmada belirtilen kira tutarı kiracı tarafından armatöre ödenir.

Kiracı, kira anlaşmasına göre zamanında dakik olarak belirlenen esas zamana göre armatöre kira tutarını ödemelidir. Kiracı, anlaşmada 22.kutuda belirtilen tutarı, her 30 günde bir peşin olarak bu süreyi geçirmeden amatöre ödemelidir. İlk peşin ödeme geminin kiracıya teslim edildiği tarih ve saate ödenmelidir.

Kira ödemesi yapılırken herhangi bir indirim olmadan 25.kutuda (ödemenin ne olarak yapılacağı) belirtilen şekli ile 26.kutuda (ödemenin nereye yapılacağı) belirtilen yere ödenmelidir.

Nihai kira ödemesinde, eğer geminin geri teslim periyodu 30 günden az olursa o zaman kira tutarı orantılı olarak geminin geri teslim tarihine kaç gün kalmış ise ona göre hesaplanarak peşin bir şekilde ödenmelidir.

Gemi kaybolmuş veya hala bulunamayıp haber alınamıyorsa, kira tutarı gemi kaybolduğu zaman en son ne zaman ve tarihte haber alınmış ise ona göre belirlenir. Geminin

kaybolmasından itibaren 10 gün sonra haber alınıyorsa, buna göre rapor edilen tarih ve zaman dikkate alınır, geminin kaybolduğu tarih ve zaman dikkate alınmaz. Herhangi bir kira bu zaman dikkate alınarak eğer oluşmuş ise ödenmelidir.

Kira ödemesinde herhangi bir gecikme söz konusu olursa, armatöre 24.kutuda anlaşılan faiz oranını uygulama hakkı tanınmış olur. Eğer 24.kutu boş bırakılmışsa "*LIBOR"*[*]'un %2 faiz oranı 25.kutuda belirtilen para birimi üzerinden, kiracı tarafından kira ödemesinin yapılmadığı gün üzerinden yapılır.

Yukarıdaki faiz ödemesi armatör tarafından hazırlanan faturaya istinaden 7 gün içerisinde veya fatura düzenlenmemiş ise müteakip kira ödeme tarihinde birlikte kiracı tarafından ödenmesi gerekmektedir.

4.3.10. Kloz 12 – Finansal Kiralama

Geminin ipotek altında çıplak kiraya verilmesi ile ilgili bir madde olup, burada 28.kutuda eğer geminin armatörü tarafından gemi ipotek altında ise ilgili kutuya finansmancının ismi ve yerleşik adresi yazılmaktadır. Geminin ipotek altında kiracıya çıplak gemi kiralama yolu ile verilmesi durumunda kiracının geminin çalışma durumu, operasyonu, tamir ve bakım ile ilgili isteyeceği belge veya evrakı kiracı tarafından temin edilmelidir. 28.kutunun boş bırakılması durumunda herhangi bir ipotek söz konusu değildir. Kiracı ilgili kutunun dışında herhangi bir finansman kuruluşu için ipotek ettirme durumu olmayıp eğer çıplak kiralama döneminde amatör tarafından ipotek bahse konu olursa ilk önce kiracıdan rızasına başvurmalıdır.

4.3.11. Kloz 13/14 – Sigorta ve Tamirler

4.3.11.1. Kloz 13 – Sigorta ve Tamirler

Geminin çıplak kiralama süresi altında bulunduğu müddet boyunca kiracının sorumluluğu altında gemiyi tekne ve makine, savaş, koruma ve tazmin sigortası yapmakla yükümlüdür (bunun içerisinde geminin aynı zamanda operasyon, bakım ve mali sorumluluk yönünden sigortalı olması da zorunlu olarak dahil edilmelidir.) Bu sigortaların planlanması kiracı tarafından olup kiracı, armatör ve ipotekli alacaklının haklarını da korumalıdır. Kiracı istediği sigorta ile anlaşabilme konusunda bağımsızdır.

---

[*] LIBOR: London Interbank Offered Rate, Londra bankalar arası para piyasasında kredibilitesi yüksek bankaların birbirlerine ABD doları üzerinden borç verme işlemlerinde uyguladıkları faiz oranıdır.

Kiracı sigorta kapsamı dışında meydana gelecek tamiratlardan ve tamiratların yerine getirilmesi için yapılacak gider ve masraflardan sorumlu olduğu kadar sigorta kapsamındaki muafiyet ve indirimleri aşmayan masraflardan da sorumludur.

Bu tamirler ve sonradan ortaya çıkan gizli kusurlar için kullanılacak zaman kiracının hesabınadır.

Kiracı veya armatör çıplak kiralama süresi boyunca anlaşmada belirtilen 30. ve 31.kutulardaki ilave sigorta yaptırma hakları olup bunu birbirlerine bildirmelidirler.

Kiracı, armatörün sigorta hükümlerini yerine getirmesi için ondan talep edeceği bilgi ve belgeleri en kısa sürede temin etmelidir.

Sigorta hükmünce geminin tam ziya olması durumunda sigorta ödemeyi armatör ve kiracı arasında çıkarları doğrultusunda yapar.

Geminin tam ziya olması durumunda kiracı, armatör ve kreditöre gerekli ihbarda bulunmak ile sorumludur. Armatörde böyle bir durumda kiracının, sigortacı nezdinde talep edeceği belgeleri temin edecektir.

Geminin tekne makine ve savaş riski sigortası kapsamı altında geminin değerini belirtmek amacı ile 29.kutuya geminin değeri yazılır.

4.3.11.2. Kloz 14 – Sigorta, Tamirler ve Klaslama

İsteğe bağlı olup, anlaşmadaki 29.kutuda eğer 13.klozun silinmiş olduğu kararlaştırılıp yazılmış ise bu madde geçerlidir. Bu maddede çıplak kiralama periyodu süresi boyunca geminin tekne makine ve savaş sigortası armatör sorumluluğu ve masrafı altında olacaktır. Armatör ve/veya sigortacı kayıplardan veya gemiye ve geminin makinesi ve ek olarak kullanılan malzemelerindeki hasarlardan dolayı kiracıdan herhangi bir şekilde kayıplarını telafi etme yoluna gitme hakları yoktur. Sigorta poliçesi armatör ve kiracının çıkarlarını korumalıdır.

Bu madde altında çıplak kiralama periyodu içerisinde geminin koruma ve tazmin sigortası kiracının hesabınadır (bunun içerisinde geminin aynı zamanda operasyon, bakım ve mali sorumluluk yönünden sigortalı olması da zorunlu olarak dahil edilmelidir.)

Kiracının sigortayı hükümsüz bırakacak her hangi bir hareket veya ihmalkârlılığı ihtimaline karşı armatörün tüm kayıp ve zararlarını ödemekle yükümlüdür.

Kiracı, armatör veya armatörün sigortacısının onayına tabii olarak tüm sigortalı tamiratlar ve kiracının üstelenmiş olduğu çeşitli tamir ile ilgili masraflar, vergiler ve

sorumluluklar yukarda bahsedilen ve armatör tarafından yapılan tekne makine ve savaş sigortasının kapsamı altında sağlandığından kiracı masraflarını armatör veya armatörün sigortacısından telafi etme yoluna gitmelidir.

Bir önceki maddede bahsettiğimiz gibi kiracı sigorta kapsamı dışında meydana gelecek tamiratlardan ve tamiratların yerine getirilmesi için yapılacak gider ve masraflardan sorumlu olduğu kadar sigorta kapsamındaki muafiyet ve indirimleri aşmayan masraflardan da sorumludur.

Bu tamirler ve sonradan ortaya çıkan gizli kusurlar için kullanılacak zaman kiracının hesabına olup kiralama süresinin bir parçası olarak sayılacaktır. Geminin ihtiyaç duyduğu tamir için gemide yapılan operasyon sırasında meydana gelecek tesadüfi olaylardaki masraflar armatör hesabına değildir.

Daha önceki maddede belirtildiği şekli ile kiracı veya armatör çıplak kiralama süresi boyunca anlaşmada belirtilen 30. ve 31.kutulardaki ilave sigorta yaptırma hakları olup bunu birbirlerine bildirmelidirler.

Sigorta hükmünce geminin tam ziya olması durumunda sigorta ödemeyi armatör ve kiracı arasında çıkarları doğrultusunda yapar.

Kiracı, bu madde altında geminin gerçek, hükmi, anlaşmalı veya mutabakatlı tam ziya olduğu tarihte çıplak kiralama sözleşmesini sona erdirir.

Kiracı, armatörün sigorta hükümlerini yerine getirmesi için ondan talep edeceği bilgi ve belgeleri en kısa sürede temin etmelidir.

Böyle bir durumda, sigortacının gemiyi hükmi tam ziya olarak düşürerek gemiyi armatöre terki için talep edeceği belgeleri kiracı tarafında hızlı bir şekilde armatöre temin etmelidir.

Geminin tekne makine ve savaş riski sigortası kapsamı altında geminin değerini belirtmek amacı ile 29.kutuya geminin değeri yazılır.

Bu madde altında armatör 10.kutuda yazılı klasın tüm sorumluluk ve masraflarını üstlenmektedir, geminin klasının güncellenmesi ve tüm sertifikaların geçerliliği için tüm gerekli bakımı yapmakla yükümlüdür.

4.3.12. Kloz 15 – Geri Teslim

Kiralama periyodunun bitişine müteakip kiracı gemiyi 16.kutuda gösterilen güvenli bir liman da veya emniyetli ve buz olmayan bir yerde armatöre teslim etmekle yükümlüdür.

Armatör gemiyi kiracıya teslim etmeden arka arkaya 30 gün önce başlangıç ihbarı ve arka arkaya 14 günden az olmamak kaydı ile kiracıya geminin ne zaman teslime hazır olacağını kesin ihbar olarak bildirmesi gerekmekte olup, geminin pozisyonu ile ilgili değişiklikler konusunda kiracıyı yakından haberdar etmelidir.

Geminin armatöre geri teslim tarihinde kiracı tarafından kiralama periyodunda geri teslim edilmez ise, kiracı anlaşmada belirtilen günlük kira tutarı ile birlikte ilave olarak % 10 veya piyasa faiz oranı üzerinden armatöre ödemek ile yükümlü olup, diğer tüm şartlar daha önce anlaşıldığı şekli ile kabul edilmiş olacaktır.

Geminin armatör tarafından teslim edildiği iyi durum, kondisyon, yapı ve klas durumundaki gibi kiracı tarafından armatöre geri teslim edilmekle yükümlüdür. Anlaşmanın 17.kutusunda belirtilen klas sertifikaların son geçerli tarihi ve sörveylerin güncel hali ile geri teslimi yapılmalıdır.

4.3.13. Kloz 16 – Kanuni Rehin Hakkı Vermeyen Durumlar

Kiracının, çıplak kiralama periyodu içerisinde gemi üzerinde kanuni rehin uygulamaya hakkı yoktur.

4.3.14. Kloz 17 – Tazminat

"*Barecon 2001*" formunun yeni bir maddesi olarak eklenmiştir, daha önceki "*Barecon 89*" formunda başka bir madde altında geçmekteydi. Bu maddede gemi, kiralama periyodu içerisinde kiracının çalışması altındayken geminin armatöre karşı sebep olduğu kayıp, hasar ve masraflar kiracı tarafından armatöre tazmin edilecektir, buna kiralama periyodu içerisinde doğadan kaynaklanan herhangi bir olay veya haciz de dâhildir. Eğer kiralama periyodu içerisinde gemi herhangi bir dava veya operasyonundan dolayı hacizden tutuklanır veya alıkonursa kiracı masraflarını karşılamak üzere gereken tüm makul güvenilir adımları atarak geminin makul bir zaman içerisinde geminin serbest bırakmak için gerekeni yapmalıdır. Bunun içerisinde kiracının ödediği kefalet ücreti de dâhildir.

Aynı şekilde armatörden kaynaklanan her hangi bir davadan dolayı geminin tutuklanması veya alıkonulmasında armatör masraflarını karşılamak üzere gereken tüm makul güvenilir adımları atarak geminin makul bir zaman içerisinde geminin serbest bırakmak için gerekeni yapmalıdır. Bunun içerisinde armatörün ödediği kefalet ücreti de dâhildir.

Bu gibi durumlarda kiracının tüm kayıp, hasar ve oluşan masraflarını armatör tazmin etmek zorundadır (bunun içerisinde kiralama altındaki kira tutarı dâhil).

4.3.15. Kloz 18 – Kanuni Rehin Hakkı

Armatöre veya kiracıya "*Barecon 2001*" anlaşması bu kloz altında kendi haklarını emniyete almak için kanuni rehin hakkı vermektedir. Armatörün çıplak kiralama periyodu içerisinde tüm yüklere, üçüncü kişilere ait kira tutarları veya navlunlara kiracıya veya 3.şahıslara karşı kanuni rehin hakkı vardır ve aynı şekilde kiracıda geminin kira tutarını peşin ödediği paralar için kanuni rehin hakkı talep edebilir.

Burada kanuni rehin hakkı, armatör ve kiracının çıplak kiralama altında kendilerinin olan haklarını emniyete almak için başvurdukları bir yoldur (Davis, 2005).

4.3.16. Kloz 19 – Kurtarma

Kurtarma, başka bir gemiyi mevcut durumundan veya umulan bir kazadan kurtarmak için ödenen bir ödüldür (Davis, 2005).

Çıplak gemi kiralama anlaşması altında gemi tarafından yapılan tüm kurtarma ve çekme işlemleri kiracının yararına olup hasara sebebiyet veren tamir masrafları da kiracının hesabınadır.

4.3.17. Kloz 20 – Batık Çıkartma

Gemi batmış ve sefere engel teşkil edecek bir duruma gelmiş ise kiracı bunu armatöre karşı tazmin edecek olup, geminin enkaz ve sefere engel teşkil eden durumu sonucunda maruz kalınan tüm masrafları da armatör tarafından sorumlu olunacaktır.

4.3.18. Kloz 21 – Müşterek Avarya

Armatör müşterek avaryaya müdahil olmayacaktır, müşterek avarya dediğimiz kavram; gemi ve yükü birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla yapılan makul bir hareket tarzında olmak kaydıyla bilerek bir fedakârlık yapılması veya bir masrafa katlanılması durumunda doğrudan doğruya sonucu olan zarar veya masraflar müşterek avaryadır. Bundan dolayı müşterek avarya kurulumu yolculuk sırasında gemi ve yükü ortak bir şekilde tehdit eden bir tehlikenin bertaraf edilmesi amacıyla yapılan olağanüstü bir fedakârlık veya masrafın sonradan taraflar arasında hakkaniyet ölçüsünde dağıtılması güdülmektedir.

Yukarıda açıkladığımız bir müşterek avarya ile ilgili durumda geminin fiili kullanımını üstlenmemiş bundan dolayı armatör hiçbir şekilde müdahil olmayacaktır.

4.3.19. Kloz 22 – Devir, Alt Taşıyana Kiralama ve Satış

Çıplak kiralama periyodu içerisinde kiracı, armatörün öncelikli yazılı onayı dışında gemiyi ne devredecek ne de başka bir alt taşıyana kiralamaya verecektir, armatörün onayı durumunda onun şartları ve koşulları kabul edilecektir.

Geminin başka bir alt taşıyana (kiracıya) kiraya verilmesi durumunda, mevcut orijinal kiracı ile armatör arasında yapılan çıplak kiralama anlaşması gereğince armatöre karşı orijinal kiracı mesul olup, yeni çıplak kiralama kiracısının (sub-bareboat) armatöre karşı herhangi bir anlaşmalı yükümlülüğü bulunmamaktadır.

Armatör gemiyi çıplak kiralama periyodu içerisinde öncelikli kiracının yazılı onayı alınmadan gemiyi satamayacaktır ve alıcının gemiyi kiralama altında devrini kabul etme koşulu olacaktır.

4.3.20. Kloz 23 – Taşıma Sözleşmesi

Kiracı, kiralama periyodu içerisinde yaptığı taşıma sözleşmesi gereğince düzenlenen tüm dokümanlarının "*Paramount Clause*", "*Hague-Visby Rules*", "*New Jason Clause*", "*Both-to-Blame Collision"* Klozların şartları ve koşullarına uygun olduğuna dair gerekli kanıtları sağlamakla yükümlüdür.

Kiracı yaptığı yolcu taşımacılığı için yolcu ve onların bagajların sorumluluğu taşıyanda olup, gerekenleri temin etmesi gerekmektedir.

4.3.21. Kloz 24 – Banka Garantisi

İsteğe bağlı bir klozdır, eğer kiracının kıymetli bir mülkü yoksa ve tek başına ise, armatörün olağan bir isteği olarak kiracıdan gemi tesliminde önce bu sözleşme altındaki yükümlülüklerini ifa etmek için birinci sınıf bir banka garantisi veya 27.kutuda yazılı olan tutar karşılığında senedi delil olarak göstermekle yükümlüdür.

4.3.22. Kloz 25 – Talep / Edinme

Bu kloz da geminin harp zamanında veya acil durumda devlet veya devlet düzeyindeki yetkili otoriteler tarafından kira için talep edilme durumundan bahsetmektedir. Böyle bir bir durum ile karşılaşıldığı zaman kiracının kiralama periyodu boyunca sorumluluğu devam etmekte olup, sona erdirme hakkı yoktur.

4.3.23. Kloz 26 – Savaş Hali

Burada savaş rizikosunun gerçekleşmesi veya gerçekleşme tehlikesinin olması durumlarına değinmektedir. Savaş halinden maksat savaş nedeni olan sivil savaş, çarpışma,

devrim, isyan, iç savaş, askeri hareketler, mayın döşemeleri, korsan eylemleri, terörist eylemleri, düşman hareketleri veya kötü niyetli zararlar ve ablukalar bunların herhangi bir grup, kişi veya devlet tarafından gemiye, onun yüküne, personeline veya gemide bulunan herhangi birine karşı tehlikeli olması veya böyle tehlikeli bir durumuna ortaya çıkabilme ihtimalinin olmasından bahsedilmektedir. Armatörün ilk önce yazılı rızası alınmadıkça, gemi herhangi bir savaş riskinin olması durumunda sefere devam etmeyecek, bir yere, limana, kanala veya bölgeye de gitmeyecektir. Geminin tehlikenin olduğu veya olabilme durumunu olabileceği bir liman, kanal veya bölge gibi yerlere girmesinden sonra armatörün gemiyi oradan ayrılmasını istemeye hakkı vardır.

Gemi herhangi bir kaçak mal yüklemeyecektir veya kuşatma altında bulunan, kuşatmanın tüm gemilere, belirli bayrak taşıyan gemilere, yüküne veya personellerine uyguladığı yerlerden geçmeyecektir.

Savaş riski sigortası yapılmışsa ve 14. madde çıplak kiralamada kabul edilmiş ise, geminin kiracı emri altında savaş riskinin olduğu bir bölge veya yere gitmesinden dolayı oluşacak olan ekstra ek sigorta primi kiracı tarafından armatöre bir sonraki kira tutarı ile beraber ödenecektir.

"*Barecon 2001*" formunun kapak sayfasında bulunan kutulardan 36.kutuya yazılan ülkeler arasında çıkacak bir savaş durumunda armatör ve kiracının karşılıklı olarak kiralamayı iptal etmeye hakları vardır. Kiracı bu durumda armatöre 15.kloz'a göre armatöre gemi geri teslim edecektir. Geminin üstünde yük olması, olmaması veya alıkonulması gibi durumlarından dolayı anlaşılan geri teslim limanında teslim edilemiyorsa o zaman armatör tarafından verilecek yeni, açık ve emniyetli bir limanda gemi geri teslim edilecektir. Tüm bu gibi durumlarda geminin geri teslimine kadar 11.kloz kapsamında kira tutarı işlemeye devam edecektir.

4.3.24. Kloz 27 – Tellaliye

Armatör tarafından 33.kutuda belirtilen ticaret aracısı tellal'a (broker) belirtilen tutar ile birlikte ödenecektir. "*broker*" tarafları bir araya getiren ve bu işten belirli bir tellaliye ücreti alan kişidir (Ilgın, 2008). Eğer herhangi bir rakam belirtilmemiş ise armatör komisyoncuya gerçekçi masraflarının ve çalıştığı işi için makul bir ücret ödeyecektir.

Kiranın tam ödenmemesinden dolayı tarafların anlaşmaya aykırı olarak davranması durumunda, taraflar komisyoncunun komisyon ücreti kayıplarının tazmin etmekle

sorumludurlar. Eğer taraflar anlaşmayı iptal etmek için anlaşırlarsa armatör komisyoncunun komisyondan olan kayıplarını tazmin etmekle sorumlu olacaktır ama böyle durumlarda komisyon ücreti bir yıllık kira tutarını aşmayacaktır.

4.3.25. Kloz 28 – Sona Erme

Burada kiracının veya armatörün hatasından dolayı taraflara tanınan mühletinin dolmasından sonra taraflara çıplak kiralama anlaşmasını sona erme hakkı vermektedir.

Kiracının eğer aşağıda armatörün verdiği yazılı ihbarlardan sonra yükümlülüklerini yerine getirmemiş ise armatöre gemiyi kiracının hizmetinden geri çekme ve kiralama anlaşmasını sona erdirme hakkını vermektedir;

- Kiracının 11.kloz da anlaşılan kira tutarını ödemesinde başarısız olması ve bunun ile birlikte kira ödemesinin dikkatsizlik, ihmalkârlık, hata veya unutmadan dolayı zamanında kiracı veya onların bankası tarafından yapılamaması durumunda kiracının, armatörden yazılı alacağı ihbardan sonra anlaşmanın 34.kutusunda belirtilen banka günü süresi içerisinde hatanın düzeltilmesi ile ilgili kiracı tarafından gereği yapılmaz ise, amatör daha fazla ihbarda bulunmadan gemiyi kiracının hizmetinden geri çekecek olup kiralama anlaşmasını sona erdirebilecektir.
- Kiracı tarafından aşağıdaki gereksinimlerin yerine getirilmemesi durumunda,
  - Kloz 6 -: Ticaret Kısıtlaması
  - Kloz 13- (a): Sigorta ve Tamirler

Armatör sahip olduğu "*isteğe bağlı*" şartıyla, kiracıya verilen mühlet (gün sayısı) açıkça belirtilecek ve bu süre içerisinde kiracının hatasını düzeltmesini isteyecektir. Eğer kiracı böyle bir ihbardan sonra gereğini yapmamış ise armatöre gemiyi geri alarak anlaşmayı sona erdirme hakkını vermiş olmaktadır.

- Kiracının 10(a)(i) Bakım ve Tamirler klozu gereğince geminin sigorta kapsamı altında olmayan herhangi bir durumdan dolayı armatör tarafından talep edilmesinden sonra hemen mümkün uygun olarak kiracı tarafından gerekli bakım ve tutumun ile ilgili hatanın düzeltilmemesinde.

Eğer armatör herhangi bir hareket veya ihmalinden dolayı anlaşma altındaki yükümlülüklerini yerine getirmese bu kiracının gemiyi kullanmasına muhtaç ederek ona uzanıyorsa, kiracı tarafından armatöre verilecek yazılı ihbardan 14 gün sonra bu gibi ihlal

devam ediyorsa kiracının bu kiralama anlaşmasını sona erdirerek hemen armatöre yazılı ihbarda bulunma hakkını vermektedir.

Geminin kaybı; eğer gemi tam ziya olursa veya yararlı olduğu bildirilirse veya uzlaşılmış veya tam ziya için anlaşılmış ise bu kiralama sona erdirilmiş varsayılacaktır.

Eğer taraflardan birinin firmasının sona erdirilme, bozulma, birleştirilme veya tasfiyesi gibi durumlar ile karşılaşması halinde de ilgili tarafın vereceği yazılı ihbardan sonra kiralama sona erdirilmiş varsayılacaktır.

4.3.26. Kloz 29 – Yeniden Sahiplenme

Çıplak kiralama sözleşmesinin bu klozunda daha önce açıklanan 28.kloz kapsamında geminin sahipliliğinin sona erdirilmesi durumunda gemi sahipliği yeniden armatöre geçme hakkı doğmakta olup, geminin mevcut pozisyonu veya sonraki limanı veya uygun olduğu liman veya yerde kiracı, mahkeme ve yerel makamların müdahale veya engeli olmadan geminin sahipliği armatöre geçecektir.

Bu süreçte geminin fiziki olarak yeniden sahipliği askıya alınarak kiracı tarafından yedieminde tutulacaktır. Anlaşmanın sona ermesine müteakip armatör makul sınırlar içerisinde gemiye çıkmak için yetkili temsilci atayacaktır. Armatörün yetkilisinin gemiye çıkması ile beraber geminin yeniden sahipliği armatöre geçmiş olarak kabul edilecektir. Kaptan, zabitler ve personelin yerleşme ücretleri, gemiden ayrılış ve ülkeye geri dönüş ile ilgili masrafları yalnız kiracının sorumluluğu altındadır.

4.3.27. Kloz 30 –Anlaşmazlığın Çözümlenmesi

Kiracı ve armatör arasında işbu sözleşme ile ilgili herhangi bir anlaşmazlık durumunda İngiliz hukuku devreye girecek ve oradan yönetilip çözümlenecektir. Taraflar arasında mutabık kalınan bir rakam yok ise o zaman eğer dava 50.000 $ geçmiyorsa LMAA* küçük anlaşmazlıkların çözümü altında oluşturdukları hakem kurulu tarafından yürütülecektir.

Bu kloz kapsamı altına kiracı ve armatör anlaşırlarsa mutabık kaldıkları ülkenin hukuk kuralarına göre anlaşmazlık çözümlenecektir (İngiliz hukuku, Amerika hukuku veya mutabık kalınan ülkenin hukuku).

4.3.28. Kloz 31 – İhbarlar

Tarafların birbirine vereceği herhangi bir ihbar yazılı olacak bir şekilde ve fax, telex, kayıtlı veya kaydedilmiş mail veya kişisel iletişim olmalıdır. Yapılacak haberleşme için

* LMAA: London Maritime Arbitrators Association (Londra Deniz Tahkimler Birliği)

tarafların iletişim detayları çıplak kiralama formunun ön sayfasında 3. ve 4. Kutularında belirtilmelidir.

4.3.29. Kısım III – Yalnız Yeni İnşa Gemiler için Uygulanacak Hükümler

4.3.29.1. Gemi İnşa Sözleşmesi ve Teknik Şartname

Anlaşmada yer alan 3.kısım sadece yeni inşa gemi konusunda geçerli olacaktır. Armatör ve gemi inşacı (tersane) arasında yapılan gemi inşa sözleşmesi gereği gemi inşa edilecektir. Kiracı tarafından onaylanan planlar ve şartlar gereğince inşa edilecektir.

Kiracının rızası ve onayı alınmadan gemi inşa sözleşmesi, planları veya şartlarında herhangi bir değişiklik yapılmayacaktır.

Gemi tersanede inşa edilirken kiracının geminin durumunu görmek için kontrol amaçlı gemiye temsilci göndermeye hakkı vardır.

Gemi inşa sözleşmesinde belirtildiği gibi yapılıp tamamlandığında gemiyi teslim tarihinde kiracıya teslim ederek, daha önce anlaşılan tarafların (kiracı ve armatör) anlaştıkları şartlar üzerine gemiye teslim almakla yükümlüdür. Kiracının gemiyi kabul etmesi ile beraber bundan sonra geminin performans ve özellikleri veya kusurları ile ilgili armatöre karşı hak talebinde bulunamaz.

Buna rağmen geminin tesliminden sonra 12 ay içerisinde ortaya çıkacak kusurlar için tamir, değiştirilmesi herhangi bir kusurun düzeltilmesi veya iyileştirilmelerin yapılması için armatör gemi inşacıyı zorlayıp bunları yapması için mecbur edecek olup tamir, değiştirme ve yenileme için oluşan masrafları karşılayacaktır.

Armatörün sorumluluğu kiracıya karşı sınırlı olup, armatör gemi inşa sözleşmesinde gemi inşacıya geçerli bir iddia var olduğu ölçüde olacaktır. Armatör bu kloz altında makul olacak iyileştirmeleri yapacaktır ve armatöre karşı dava açılamaz. Tamir için yapılan masraflar, değiştirmeler veya kusurlardan dolayı yenilemeler veya oluşan herhangi bir zaman kaybı kiracının yükümlülüğü altındadır.

4.3.29.2. Teslim Yeri ve Zamanı

Geminin inşa sözleşmesinde anlaşıldığı gibi tecrübe seyirleri dâhil tamamlanması ile armatör geminin gerekli olan tüm evraklarını hazırlayarak gemiyi yüzülebilir veya emniyetli ulaşılabilir bir liman limanda veya kiracı ile anlaşacakları bir yerde gemiyi hazırlayacak ve kiracı gemiyi teslim alacaktır. Gemi inşacı tarafından geminin tecrübe seyirleri de hesaplanarak gemi inşa sözleşmesinde belirtilen tarihten önce veya sonra bile de tahmini

armatöre teslim edilecek tarihte, aynı şekilde armatörde kiralama anlaşması gereği kiracıya geminin hazır olacağını bildirecektir. Armatörden böyle bir ihbar kiracıya verildikten sonra kiracı reddetme hakkına sahip olmayacaktır. Kiracı, armatöre karşı geminin herhangi bir kondisyon, beyan ve taahhütler ile ilgili geminin denize elverişli olması veya tesliminde gecikme ile ilgili olsa bile dava açma hakkına sahip olmayacaktır.

Armatör tarafından varsayılanlar dışında, gemi inşacı tarafından gemi inşa sözleşmesi kapsamı altında hak kazandığı herhangi bir nedenle gemiyi armatöre teslim etmezse, armatör de kiracıya yapımcının hak kazandığını yazılı ihbarda bulunması üzerine, geminin kiracıya tesliminde muaf olmaktadır. Kiracının böyle bir ihbarı armatörden alması üzerine kiralama anlaşmasının etkisi ortadan kalkacaktır.

Eğer herhangi bir sebepten dolayı gemi inşa sözleşmesinde gemiyi reddetme hakkına sahip olursa armatör kiracıya başvurarak bunun sonucu olarak;

- Eğer kiracı gemiyi teslim almak istemiyorsa, armatörden yazılı kiralama sözleşmesinin etkisinin kalktığı ile ilgili ihbarı aldıktan sonra 7 gün içerisinde armatöre yazılı ihbar ile bildirecektir.
- Eğer kiracı gemiyi teslim almak isterse, armatöre 7 gün içerisinde yazılı ihbarda bulunmak suretiyle, armatörün yapımcı ile şartlar üzerine pazarlık ederek geminin teslim alınmasını ve/veya kendi hakları üzerinden sakınarak kabul etmesini isteyebilecektir. Armatör böyle bir ihbar alması üzerine pazarlığa başlamalı veya gemiyi yapımcıdan teslim alarak, onu kiracıya teslim etmelidir.
- Hiçbir koşulda armatör gemi inşacıdan reddetmedikçe kiracının gemiyi reddetme hakkına sahip olması söz konusu değildir.

Fiziksel zafiyetler veya eksiklikler için 41. kutuda (*bakınız ek 1 part I*) yazılı olan uzlaşılmış zararların kimler tarafından karşılanacağı kısmının doldurulduğu takdirde sorumlu taraf olacaktır. İlgili kutunun boş bırakılarak doldurulmaması durumunda taraflar arasına eşit paylaştırılacaktır. Aynı şekilde gemi inşacıya karşı açılan herhangi bir dava veya davanın takip masraflarını da 41. Kutu (a) kısmında belirten taraf sorumlu olacaktır.

4.3.29.3. Garanti Kapsamındaki İşler

Aksi karşılaştırılmadıkça, armatörün yetkisi ile kiracı, gemi inşa sözleşmesi şartlarına göre geminin garanti kapsamındaki işlerini planlayacak ve bu süre boyunca kira işlemeye

devam edecektir. Kiracı, armatörün isteği durumunda geminin performans ölçümü hakkında bilgi vermek zorundadır.

4.3.29.4. Geminin İsmi

Geminin ismi kiracı ve armatör arasında yapılacak müşterek karar doğrultusunda kararlaştıracaktır. Geminin renginin boyanması, bacalara arma takılması veya boyanması ve gemiye bayrak takılması kiracının insiyatifindedir.

4.3.29.5. Geri Teslimde Sörvey

Geminin tekrar geri tesliminde armatör ve kiracı kendi sörveyörlerini atayarak geminin kondisyonunu yazılı olarak saptarlar. Tüm denetleme masraf ve ücretleri kiracının hesabınadır. Aynı şekilde geminin havuzlanma ihtiyacı varsa tamirler dâhil kiracı hesabına olup, oluşan kayıp zaman süresi boyunca da kira işlemeye devam edecektir.

4.3.30. Kısım IV – Kira/Satın alma Anlaşması

Bu kloz isteğe bağlı olup, eğer taraflar 42.kutuda anlaşır ve bunu doldurur ise o zaman çıplak kiralama sözleşmesinin bitiminde, kiracı anlaşmadaki yükümlülüklerini yerine getirmiş ve anlaşılan nihai kira ödemesini yapmış ise, kiracı gemiyi satın alınmış olacak ve gemi tümü ile kiracıya ait olacaktır.

Kiracı gemiyi satın aldığından dolayı "*Alıcı*" armatörde "*Satıcı*" olarak anılacaktır. Satıcı geminin tesliminde alıcı gerekli garantiyi vererek geminin deniz haczinin, bayrak borcunun ve ipoteğin olmadığını garanti edecektir. Geminin tesliminden önce gemiye karşı açılacak herhangi davalar ve bunların sonuçları satıcı sorumluluğu altında olup, alıcıya tazmin etmeyi taahhüt edecektir. Geminin alıcı tarafından satın alınarak bayrak devletine kayıt edilmesi, konsolosluk ve oluşan tüm gider ve vergiler alıcının hesabına olup, aynı şekilde geminin kaydının silinmesi, konsolosluk ve oluşan gider ve vergiler satıcının hesabınadır.

Son ay kira taksitinin ödenmesi karşılığında satıcı satış anlaşmasını tasdikli ve yasal onaylı olarak kayıtlardan çıktığını gösteren evrakları ile beraber alıcıya sunacaktır. Geminin alıcıya teslimi ile beraber, satıcı geminin kayıtlardan silinmesi için gereken yapacak olup, ilgili silindiğine dair sertifikayı gemi teslimi ile beraber alıcıya teslim etmelidir.

Satıcının gemiyi çıplak kiralama ile alıcıya teslim etmesi ile beraber satıcı tarafından atanan gemideki kaptan, zabitler ve diğer personelinin yurtların geri dönüş masraflarını karşılamak zorundadır.

4.3.31. Kısım V – Çıplak Kira Siciline Tescil Edilecek Gemilere İlişkin Hükümler

4.3.31.1. Tanımlar

Bu klozda çıplak kiralama konu olacak gemi için "*The Bareboat Charter Registry*" yani kiracının çıplak kiralama süresi boyunca geminin tescil edileceği ve bayrağını taşıyacağı ülke devletine kayıt edilmesini açıklanmaktadır. "*The Underlying Registry*" ile de gemi armatörün kayıtlı olduğu, kontrol ve yargı yetkisini geminin çıplak kiralama anlaşması sona erdiği zaman kayıtlı olacağı sicilden bahsetmektedir.

Geminin bu kiralama altında finansal olarak kiralandığını ve 12 (b) klozların hükümleri uygulanacaktır.

Eğer gemi 44.kutuda yazılan çıplak kiralama kaydına göre kiralanmış ise ve eğer armatörün 28.kutuda belirtilen finansal kiralama altında varsayılan herhangi bir ödeme yapıyor ve finansör tarafından eğer armatörden tekrar geminin 45.kutuda belirtilen kayıt altında gösterilmesi ihtiyaç duyuluyorsa bunları kiracı yapacaktır. Geminin 44.kutudaki çıplak kiralama kaydı altında armatörün finansal kiralama altında varsayılan herhangi bir ödemeden dolayı, kiracı hemen bu kiralamayı sona erdirme hakkına sahip olacak ve armatöre karşı herhangi bir önyargı ve davada bulunamayacaktır.

"*Barecon 2001*" formu 5.kısımda çıplak kira siciline tescil edilecek gemilere ilişkin hükümler ülkemizde çıplak gemi kiralama yolu ile Türk bayrağı çekecek gemilerde Denizcilik Müsteşarlığının tutacağı özel bir sicile kaydı yapılarak uygulanmaktadır.[*]

[*] TTK 824.m "*Bu maddenin ikinci fıkrasında belirtilen gemiler, Denizcilik Müsteşarlığınca tutulacak hususi bir sicile kaydolunur*." (Yeni TTK 941- (3))

V. ÇIPLAK GEMİ KİRALAMANIN HUKUKİ BOYUTU

Çıplak gemi kiralamayı geniş düşünürsek hemen tüm ülkelerin hukuklarında ortak bir ibare olarak geminin operasyon, işletme ve teknik olarak armatörün idaresinden çıkıp kiracının kontrol ve sahipliğine geçmesi olarak anlayabiliriz. Çıplak kiralamanın İngiliz hukukuna atfetmesinden ve onun gölgesi altında şekillenmesinden dolayı bu kiralama sözleşmesinin altına imza atmak için gerekli hukuk bilgisine sahip olmak veya danışmak gerekmektedir.

Deniz hukukunda çarter sözleşmelerinin tarihsel gelişimi incelendiğine; ilk başlarda bu sözleşmelerin hukuki mahiyetini açıklamak için kira kavramına başvurulmuştur. Fenikeliler zamanında kira sözleşmesi olarak görülmüş ama yük hasara uğradığında veya yük varma limanında ulaştırılamadığında henüz navlun ödenmemiş ise navlun borcundan kurtulma kabul edildiğinden ilk defa kira sözleşmesinden ayrılmıştır.

Roma hukukunda ise;

- *Locatio Navis*: Gemi Kirası ve
- *Locatio Opus Faciandi*: Taşıma sözleşmesi olarak bilinmektedir.

16 yy. başlarında navlun sözleşmelerinde kira, taşıma ve charter olarak üçlü bir ayrım gözükmektedir. Buna karşın Fransız Deniz Hukukunda bu üçlü dikkate alınmamış charter sözleşmeleri hukuken kira olarak nitelenmiş, aynı zamanda çarter parti'siz navlun mukavelesi düşünülmüştür.

Sonuç olarak tarihte bu sözleşmelerin konusu;

- Yük olduğunda: *Locatio Navis*
- Gemi olduğunda: *Locatio Opus Faciandi* olarak adlandırılmıştır (görüşme; Ilgın, 2011).

5.1. Yabancı Hukuka Göre Çıplak Gemi Kiralamanın Hukuki Niteliği

5.1.1. Anglo – Amerikan Hukukunda

İngiliz hukukunda kiralama sözleşmeleri, armatörün gemi üzerindeki yetkilerinin kiracıya devir veya intikalinin söz konusu olmasına göre sınıflandırılmaktadır. Armatörün gemi üzerindeki yetkilerini kiracıya devir eden kiralama sözleşmeleri "*charter by demise*" şeklinde tanımlanır ve "*bareboat charter*" bu bölüm içerisinde değerlendirilir. "*charter by*

demise" sözleşmesi gereğince, kiracıyı gemiyi personelin hizmet sözleşmelerini devir almak suretiyle ve personeli sonradan kendisi tayin edebilir, aynı şekilde çıplak kiralama sözleşme süresi içinde geminin tüm kontrolü kiracıya geçer ve dış ilişki de çıplak gemi kiracısı olarak armatör sıfatına sahip olur ve gemi kaptanı ve gemi adamları aracılığıyla gemiyi elinde bulundurur (Scrutton, 1984; Carver, 1971, atfen: Algantürk Light, 2005).

Aynı zamanda İngiliz hukukunda armatörün gemi üzerindeki yetkilerinin devir ve temlikinin olmadığı kiralama sözleşmeleri ise, "*charter not by demise*" şeklinde tanımlanmaktadır ve "*zaman esasına göre kiralama*" (time charter) ve "*seferlik kiralama*" (voyage charter) bu bölüm içerisinde değerlendirilir (Scrutton, 1984; Carver, 1971, atfen: Algantürk Light, 2005).

Çıplak gemi kiralama sözleşmesi olmayan sözleşmelerde gemi armatörü gemi kaptanı ve gemi adamları aracılığıyla gemisine konan yükün taşınması hizmetini, kiracı için veya kiracı adına kabul eder (Scrutton, 1984).

Çıplak kiralama sözleşmeleri, Anglo-Amerikan kira sözleşmelerine ilişkin hükümlerine tabi olup geminin uğradığı hasar nedeniyle kiracının sorumluluğu, "*Common Law*"'un genel hükümlerine tabidir (Scrutton, 1984, atfen: Algantürk Light, 2005).

"*Demised Ship*"'deki kaptan owner'in değil, charterer'in görevlisidir, ayrıca bütün charter'de kaptanın veya mürettebatın eylemlerinden dolayı owner çarterere veya çartereri bilmeseler dahi yükleyicilere karşı sorumlu değildir. Yine bu çarter mukavelesinde kaptan tarafından imzalanan konşimento, owner'i değil çartereri bağlar ve mukaveledeki çarterer 1924 tarihli "*carriage of goods by sea act*" anlamında (carrier) taşıyandır (Ilgın, 1988).

Yine bu tür çarterlerde; çarter altındaki bir gemi bir kurtarma yardım ücreti kazandığı takdirde bu ücret çarterer'e ait olmaktadır (Ilgın, 1988).

İngiliz hukukunun etkisinde kalan uluslararası uygulamada kiralama sözleşmelerinin, beş grupta sınıflandırıldığı ancak ana ayırım zaman ve seferlik kiralama şeklinde olduğu görülmektedir.

- Zaman esasına göre kiralama (Time Charter)
- Sefer esasına göre kiralama (Voyage Charter)
- Kontrat/miktar taşımalı kiralama (Contrat of Affreighment-COA)
- Çok seferlik gemi kiralama (Consecutive Charter - seferlik kiralamanın alt türü)

- Süreye tabii yolculuğa göre kiralama (Trip charter - zaman esasına göre kiralamanın alt türü) (Carver, 1971; Ülgener, 2010; Ilgın, 2008, atfen: Algantürk Light, 2005).

5.1.2. Kıta Avrupa'sı Hukukunda

5.1.2.1. Fransız Hukukunda

Fransız Hukukunda "*Navlun Sözleşmeleri ve Deniz Yoluyla Tasıma Hakkında 18 Haziran 1966 tarihli Kanun*" ile düzenlenen navlun sözleşmesi, gemiyi konu alarak taşıma sözleşmesinden açık bir şekilde ayrılmıştır ve taşıma sözleşmesinin konusu yük olarak belirlenmiştir, Fransız Hukukunda navlun sözleşmeleri, geminin yönetim durumuna bakılarak sınıflandırılmaktadır. Bu sınıflandırma gereğince;

- Seferlik kiralama sözleşmesi (voyage charter): Geminin hem teknik hem de ticari yönetimi donatandadır.
- Zaman esasına göre kiralama sözleşmesi (time charter); Geminin teknik yönetimini donatan, ticari yönetimini ise kiracı üstlenmektedir.
- Çıplak gemi kiralaması; (bareboat charter) geminin yönetimi tamamen kiracının üzerindedir (Çakalır, 1985).

Fransız Hukukunda, çıplak gemi kiralama (bareboat charter) sözleşmesinde, "*bareboat charter*" gemi sahibi olmayan ama çıplak kiralama yolu ile armatörlük kazanan ve "*bareboat charter*" sözleşmesinin de kira sözleşmesi niteliğinde olduğunu kabul etmektedir (Çakalır, 1985).

Fransız Navlun ve Denizde Taşıma Kanunun 7. ve 10. maddeleri gereğince, "*bareboat charter*" navlun sözleşmelerindendir. Armatör gemisini başlangıçta denize elverişli durumda teslim etme asli borcunu üstlenmektedir (Çakalır, 1985).

5.1.2.2. Alman Hukukunda

Alman Ticaret Kanunun (HGB) 556. maddesinde taşıma sözleşmesi bir yandan sözleşmenin geminin tamamına veya belli kısmına veya belli bir yerine, diğer yandan belli malların gönderilmesine ilişkin olmasına göre ikiye ayrılır (Ülgener, 2010). Alman Ticaret Kanunu'nun (HGB), taşıma sözleşmesinden çok kiralama sözleşmeleri, tam kiralama ve özellikle seferlik kiralama (voyage charter) temel alır. Alman Ticaret Kanunu (HGB), zaman esasına göre kiralama (time charter) ile gemi kiralama sözleşmelerini düzenlememektedir (Çağa ve Kender, 2010; Çakalır, 1985; Ülgener, 2010).

Alman Hukuku doktrininde, Alman Ticaret Kanununda (HGB) "zaman esasına göre kiralama benzeri" olarak adlandırılan ve navlunun zaman esasına göre kiralama ile aynı esasa göre hesaplanan bir sözleşme şekli bulunmakta olduğunu kabul eden görüş bulunmaktadır (Çakalır, 1985; Ülgener, 2010). Bu görüşe göre, bu tip sözleşme türünde gemi bir veya bir kaç belirli bir sefer için taşıtana tahsis edilmekte, ancak navlun sefer ya da taşınan yük miktarına göre değil, zaman esası üzerinde belirlenmektedir (Ülgener, 2010).

Alman Hukukuna göre, gemi kirası sözleşmesi, gemi adamları üzerindeki hâkimiyeti el değiştirecek şekilde, bir başka ifade ile gemi üzerindeki zilyetliğin (locatio navis) devredilmesi halinde söz konusu olduğu kabul edilir (Çakalır, 1985; Ilgın, 1988). Gemiyi kullanan kimse, İngiliz Hukukunda olduğu gibi kiracı donatan durumundadır (Akten ve Albayrak, 1988).

Gemi işletme müteahhidinin gemiyi bizzat veya kaptan marifetiyle idare etmesi ve geminin kendi emir ve idaresi altında bulunması gereklidir. Kaptan, yalnız onun emir ve talimatlarına bağlıdır (Çağa ve Kender, 2010).

5.2. Türk Hukukunda

Türkçede geminin çıplak olarak kiralanması anlamında olan "*bareboat charter*", gemi armatörünün yaptığı kira sözleşmesi uyarınca gemisini münhasıran personelsiz olarak kiralamasıdır (Çağa ve Kender, 2010); Bu ilişkide, başkasına ait olan gemiyi kendi adına çalıştıran şahsa, "*kiracı veya kiracı donatanı veya gemi işletme müteahhidi*" (bareboat charterer) adı verilmektedir.

Çıplak gemi kiralaması (bareboat charter) sözleşmesinde, geminin asli zilyetliği ve geminin tüm kontrolü belirli bir süre için gemi işletme müteahhidine geminin teçhizatı ile birlikte devredilmektedir. Bu durumda, geminin teknik ve gerekse ticari yönetimi konusunda donatanın bir yetkisi bulunmamaktadır ve bu yetkiler gemi işletme müteahhidine (bareboat charterer) bırakılmaktadır (Algantürk Light, 2005).

Türk Ticaret Kanununda gemilerin kiralanmasına ilişkin düzenlemeye iki maddede yer verilmektedir. Bunlardan ilki, 890.maddedir. Bu madde gereğince, "*sicile kayıtlı gemilerin kiralanmasında Borçlar Kanunun gayrimenkul kiralarına müteallik hükümleri kıyas yolu ile tatbik olunur*" 2.ikinci ise, 946. maddenin ikinci fıkrasında yer alan, "*kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına deniz ticaretinde bizzat veya kaptan marifetiyle kullanan kimse, üçüncü şahıslarla olan münasebetlerinde donatan sayılır.*" şeklindeki düzenlemedir. Bu madde,

çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi açısından değerlendirildiğinde, gemi işletme müteahhidi (bareboat charterer) üçüncü şahıslarla olan ilişkilerinde donatan olarak kabul edilir. Bir başka ifade ile üçüncü şahıslara karşı donatanın hak ve borçlarına haizdir (Çağa ve Kender, 2010). Örneğin geminin kullanılmasından doğan hak ve borçlar, kurtarma ve yardım ücreti, müşterek avaryada gemiye düşen pay ve çatmadan doğan tazminat alacaklısı veya borçlusu gemi işletme müteahhididir, gemi işletme müteahhidi (bareboat charterer), gemiyi kullanmaktan doğan bu borçların aynı zamanda sorumludur (Çağa ve Kender, 2010). Sınırlı ayni sorumluluğa tabi borçlarından örneğin müşterek avarya garame payı, kurtarma yardım ücretinden gemi ve deniz servetine giren navlun ile sorumludur. Nitekim Türk Ticaret Kanunun 946. maddesininin 2.fıkrasında yer alan "*malik geminin işletilmesinden dolayı gemi alacaklısı sıfatıyla bir talepte bulunan kimseyi, bu işletme malike karşı haksız ve alacaklı da kötü niyet sahibi olmadıkça, hakkını istemekten men edemez*." şeklindeki düzenleme gemi malikinin "*işletmenin kendisine karşı haksız olduğunu*" ve "*alacaklının kötü niyet sahibi bulunduğunu*" ispat etmedikçe gemi alacaklısı hakkı sahiplerine alacaklarını gemiden almalarına engel olamayacağını açıkça belirtmektedir.[*]

Türk Hukuk doktrininde uzun yıllar, deniz hukukuna özgü bu sözleşmelerin hukuki mahiyetinin Borçlar Kanunun kira sözleşmeleri veya istisna sözleşmeleri ile ve Türk Ticaret Kanunun esasları doğrultusunda Borçlar Kanunundan yararlanmak suretiyle açıklamaya çalışılmıştır (Akıncı, 1968; Ilgın, 1988; Tekil 2008, atfen: Algantürk Light, 2005).

Çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi, kanunun adi kira sözleşmesi ile ilgili olan 248-269 maddelerine uygulanabildiği ölçüde ve Türk Ticaret Kanunu esaslarına tabi olmalıdır (Çağa ve Kender, 2010; Ülgener 2010). Örneğin bir çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesinde, donatanın gemiyi bütün akit süresinde kullanmaya elverişli bulundurma yükümlülüğü bulunmamaktadır (Algantürk Light, 2005). Bu özelliği itibariyle çıplak gemi kiralama sözleşmesi, Türk Borçlar Kanunun 249. maddesinde düzenlenen kira sözleşmesi kavramından farklıdır.[**] Zira çıplak gemi kiralama sözleşmesinde, kararlaştırılan sefere elverişli bir geminin teslimi ile gemi kira süresince gemi işletme müteahhidinin

---

[*] Bu iki durumun ispat edilmesi halinde dahi gemi alacaklısı hakkı doğar anacak gemi alacaklısı, bu hakkını armatöre karşı ileri süremez. (Çağa ve kender, 2005)

[**] Borçlar kanunun 249/1. maddesi gereğince adi kira sözleşmesinde, "*kiralayan kiralananı akde göre kullanmaya elverişli bir surette kiracıya teslim etmek ve ilaveten kira müddeti zarfında bu halde bulundurmak yükümlülüğü altındadır.*"

vasıtasız zilyetliğinde bulunur ve her türlü bakım ve tamir mükellefiyetleri "*bareboat charterer*" yani kiracıya (gemi işletme müteahhidi veya kiracı donatanı olarak ta bilinir) geçer. *

Borçlar Kanunun genel hükümlerdeki emredici kuralları istisna olmak üzere, kira sözleşmesi ile ilgili hükümlerinin emredici olmamaları nedeniyle çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmelerinde taraflar arasındaki ilişkiye öncellikle "*bareboat charter*" formlarında düzenlenen hükümlerin" uygulanması gereklidir (Algantürk Light, 2005).

01 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe girecek olan Yeni TTK dördüncü kısım deniz ticareti sözleşmeleri birinci bölümünde gemi kiralama sözleşmeleri adı altında çıplak gemi kiralama sözleşmesi düzenlenmiştir. Günümüzde kullanılan Türk Ticaret Kanununda mevcut olmayan tamamen yeni maddelerden oluşmaktadır. Yukarıda açıkladığımız gibi şu an yürürlükte olan Türk Ticaret Kanununda çıplak gemi kiralama ile ilgili olarak yer alan 890.maddede** çıplak belirtildiği gibi gemi kiralama durumunda Borçlar Kanununa atıf yapılarak devreye gireceği belirtilmiştir. Yeni TTK' da çıplak gemi kiralama sözleşmesi ile ilgili bilgiler yer almakta ve tarafların getireceği farklı düzenlemelerde hüküm bulunmayan durumlarda Borçlar Kanununun uygulanacağı belirtilmiştir.

Şu anda Borçlar Kanunumuzun kira sözleşmesi düzenlemelerine tabii olan "Çıplak Gemi Sözleşmeleri" Yeni TTK' da özel nitelikli, diğer bir deyişle isabetli şekilde navlun sözleşmeleri dışında tutularak, madde 1119–1130 arasında yer verilmiştir***. Madde 1119'da tanımlanan gemi kirası sözleşmesinin ikinci fıkrasına göre; "gemi adamlarının kiracının emrine verilmesi" yöntemi tercih edilerek de bir gemi kiralaması yapılabilecektir (Muran, 2008).

5.2.1. Çıplak Gemi Kiralama ile ilgili hususlarda 6762 sayılı mevcut TTK ile Yeni TTK'nin Karşılaştırılması

Yürürlüğe girecek olan Yeni TTK'da mevcut TTK'da yer almayan yeni maddeler ile düzeltmelere gidilerek gemi kiralama sözleşmesi olan çıplak gemi kiralamaya

---

* Barecon 89 Kloz9 (a), Barecon 2001 Kloz 10 (a)

**890.madde: "*sicile kayıtlı gemilerin kiralanmasında Borçlar Kanunun gayrimenkul kiralarına müteallik hükümleri kıyas yolu ile tatbik olunur*"

*** "*Gemi Kira Sözleşmeleri" tasarı madde 1119'da; "(1) Gemi kira sözleşmesi öyle bir sözleşmedir ki; bununla kiralayan belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstelenir.*
(2) Kiralayanın, gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlenmesi sözleşmenin niteliğini değiştirmez" cümleleri ile verilmiştir; www.kgm.adalet.gov.tr, (07.09.2011);

açıklık getirilmiştir. Tablo 3'te mevcut ve yeni TTK arasında nerelerin yeniden eklendiği ve nerelerde düzeltme yapıldığı incelenmiştir.

Tablo 3. Çıplak Gemi Kiralama ile ilgili hususlarda Yeni TTK & Mevcut TTK'nin Karşılaştırılması (Sebilcioğlu, 2011).

KARŞILAŞTIRMALI YENİ TTK & MEVCUT TTK **Gemi Kira Sözleşmeleri** **A) Tanımı ve türleri**	
YENİ TTK	**MEVCUT TTK**
Madde 1119- (1) Gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşmedir. (2) Kiraya verenin, gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlenmesi, sözleşmenin niteliğini değiştirmez.	6762 sayılı mevcut Türk Ticaret Kanununda karşılığı bulunmamaktadır.
B) Gemi kira senedi	
Madde 1120- (1) Gemi kira sözleşmesinin taraflarından her biri, giderini vermek koşuluyla, sözleşme şartlarını içeren ve gemi kira çarter partisi olarak adlandırılan bir gemi kira senedi düzenlenmesini ve kendisine verilmesini isteyebilir.	6762 sayılı mevcut Türk Ticaret Kanununda karşılığı bulunmamaktadır.
C) Sicile şerh	
Madde 1121- (1) Sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça, taraflar, gemi kira sözleşmelerinin Türk Gemi Siciline veya 941 inci maddenin üçüncü fıkrası gereğince Denizcilik Müsteşarlığı tarafından tutulan özel sicile şerhini isteyebilirler. (2) Bu şerh, sonraki maliklere, kiracının gemi kira sözleşmesindeki koşullar çerçevesinde, gemiyi kullanmasına izin vermek zorunluluğunu yükler.	6762 sayılı mevcut Türk Ticaret Kanununda karşılığı bulunmamaktadır.
D) Hüküm ve sonuçları	
I- Geminin kullanılmasından doğan istemler	
Madde 1122- (1) Kiracı, üçüncü kişilerin, geminin işletilmesinden dolayı, kiraya verene karşı yöneltecekleri tüm istemleri karşılamak yükümlülüğü altındadır.	6762 sayılı mevcut Türk Ticaret Kanununda karşılığı bulunmamaktadır.
II- Geminin Teslimi	
Madde 1123- (1) Kiraya veren, kiralanan gemiyi kararlaştırılan tarihte ve yerde denize elverişli ve sözleşme ile güdülen amaca uygun bir şekilde kullanmaya hazır olarak kiracıya teslim etmekle yükümlüdür.	6762 sayılı mevcut Türk Ticaret Kanununda karşılığı bulunmamaktadır.
III- Giderler	
Madde 1124- (1) Geminin ayıplarından doğan tamirler ile bu yüzden değiştirilen parçaların giderleri kiraya verene aittir.	6762 sayılı mevcut Türk Ticaret Kanununda karşılığı

(2) Geminin, ayıbından dolayı yirmidört saatten fazla bir süre hareketsiz kalması hâlinde, aşan süre için kira bedeli ödenmez, ödenmiş ise geri verilir. (3) Geminin bakımı ve birinci fıkra kapsamına girmeyen tamirleri ile parçalarının değiştirilmesi ve işletilmesinden doğan giderler, kiracıya aittir.	bulunmamaktadır.
IV- Gemiyi kullanma hakkı	
Madde 1125- (1) Kiracı, gemiyi tahsis amacına uygun olarak sözleşme hükümleri çerçevesinde dilediği gibi kullanabilir. (2) Kiracı, kiraya verenin geminin donatımı için sözleşme hükümlerine göre gemide bıraktığı her tür malzeme ve teçhizatı, sözleşmenin bitiminde aynı nitelik ve nicelikte teslim etmek şartıyla kullanma hakkına sahiptir.	6762 sayılı mevcut Türk Ticaret Kanununda karşılığı bulunmamaktadır.
V- Sigorta	
Madde 1126- (1) Kiracı, geminin iadesine kadar doğacak denizcilik ve sorumluluk rizikolarına karşı sigorta yaptırmak ve sigorta sözleşmesinin kurulduğunu kiraya verene önceden bildirmekle yükümlüdür. Sigorta sözleşmesinde ve poliçesinde, kiraya verenin ismen bildirilmesi ve sigortanın "kimin olacaksa onun lehine" yaptırılması zorunludur.	6762 sayılı mevcut Türk Ticaret Kanununda karşılığı bulunmamaktadır.
VI- Gemi adamlarının çalıştırılması	
Madde 1127- (1) Gemi adamlarının çalıştırılmasından doğan bütün borç ve yükümlülükler kiracıya aittir. Geminin gemi adamlarıyla birlikte kiracının emrine verildiği kira sözleşmelerinde, gemi adamlarının çalıştırılmasından doğan bütün borç ve yükümlülüklerden kiraya veren, kiracı ile birlikte ve müteselsilen sorumlu olur.	6762 sayılı mevcut Türk Ticaret Kanununda karşılığı bulunmamaktadır.
VII- Kira ödeme borcu ve teminatı	
Madde 1128- (1) Kira bedeli, sözleşmede kararlaştırılan zamanda, bu hususta anlaşma yoksa geminin zilyetliğinin sözleşme şartları çerçevesinde kiracıya devredildiği günden başlamak üzere aylık olarak ve peşin ödenir. (2) Kiraya veren, gemi kira sözleşmesinden doğan bütün alacakla için kiracıya ait taşınır ve kıymetli evrak üzerinde Türk Medenî Kanununun 950 ilâ 953 üncü maddeleri uyarınca hapis hakkına, kiracıya ödenecek navlun ve diğer alacaklar üzerinde aynı Kanunun 954 ilâ 961 inci maddeleri uyarınca alacak rehnine ve kiracıya ödenecek navlunu teminat altına almak üzere 1201 inci maddeye göre tanınan hapis hakkına sahiptir; şu kadar ki, borçlular, alacak rehni kendilerine bildirilmediği takdirde kiracıya yapacakları ödemeyle borçlarından kurtulurlar.	6762 sayılı mevcut Türk Ticaret Kanununda karşılığı bulunmamaktadır.
VIII- Geminin iadesi	
Madde 1129- (1) Kiracı, sözleşme bitiminde gemiyi, teslim aldığı hâliyle geri verir. Kiracı, gemide ve tesisatında, normal bir	6762 sayılı mevcut Türk Ticaret Kanununda karşılığı

kullanım tarzı sonucu meydana gelen eksiklik, değişiklik veya aşınmadan sorumlu değildir. (2) Sözleşmenin bitiminde gemiyi iadede geciktiği takdirde kiracı, geciktiği sürenin ilk onbeş günü için kira bedeli üzerinden ve sonraki günler için kira bedelinin iki katı üzerinden hesaplanacak bir tazminatı ödemekle yükümlüdür; meğerki kiraya veren, daha yüksek bir zarara uğradığını ispat etmiş olsun.	bulunmamaktadır.
E) Uygulanacak hükümler	
Madde 1130- (1) Bu Bölümde hüküm bulunmayan hâllerde Türk Borçlar Kanununun adi kira sözleşmeleri hakkındaki hükümleri nitelikleri elverdiği ölçüde uygulanır.	Madde 890- Sicile kayıtlı gemilerin kiralanmasında Borçlar Kanununun gayrimenkul kiralarına mütaalik hükümleri kıyas yolu ile tatbik olunur.

Mevcut TTK ve Yeni TTK arasındaki fark incelendiğince, Yeni TTK'nın 1130. maddesinde, bu bölümdeki hükümlerin yedek hukuk kuralı niteliğinde olduğu ve tarafların sözleşmede farklı düzenleme getirebileceğini, hüküm bulunmayan hallerde, TTK'nın 1130. madde gereğince Borçlar Kanunun adi kira sözleşmesine ilişkin hükümleri tamamlayıcı olarak uygulanacağı belirtilmektedir (Algantürk Light, 2006).

5.2.2. TTK 1016. maddesi açısından değerlendirilmesi

Türk Ticaret Kanunun 1016. maddesinde, navlun mukavelesiyle taşıyan, navlun karşılığında;

1. Geminin tamamını veya bir cüz'ünü yahut muayyen bir yerini taşıtana tahsis ederek eşyayı denizde taşımayı taahhüt eder ki, buna "*çarter mukavelesi*";
2. Parça mal olan muayyen eşyayı denizde taşımayı taahhüt eder ki, buna da "*kırkambar mukavelesi*" (TTK,1016.m).

denir, şeklindeki düzenlemeleri ile "*denizde eşya taşıma taahhüdü*" Türk Ticaret Kanununa göre navlun sözleşmelerini bir unsuru olarak kabul edilmektedir. Oysa inceleme konumuzu oluşturan çıplak gemi çarteri bu unsuru içermediğinden navlun sözleşmesi sayılmaktadır.

Türk Ticaret Kanunun 1016. maddesi yürürlüğe girecek olan Yeni Türk Ticaret Kanununun 1138.maddesinde[*] belirtilmiş olup yeni TTK' da "*navlun mukavelesi*" yerine

[*] Yeni TTK 1138.maddesi : *"(1) Taşıyan, navlun karşılığında; a) Yolculuk çarteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek; b) Kırkambar sözleşmesinde ayırt edilmiş eşyayı, denizde taşımayı üstlenir*."

"*navlun sözleşmesi*" ve "*çarter mukavelesi*" tabiri yerine de "*yolculuk çarteri sözleşmesi*" olarak bahsedilmektedir.

5.2.3. TTK 824. Maddesi açısından değerlendirilmesi

5.2.3.1. TTK 824. Maddesi'nin, çıplak gemi kiralamaya konu olan gemilere uygulanması

Yabancı bayraklı bir geminin, Türk gemisine sahip olma hakkı bulunan bir gerçek veya tüzel kişiye kendi namına işletilmek üzere bırakılması, örneğin bu "*bırakmanın*" taraflar arasındaki bir çıplak gemi kiralama sözleşmesine tabi olması halinde, bu gemilerin Türk Ticaret Kanunun 824. maddesinde belirtilen bayrak çekme hakkından yararlanabilmesi için öncellikle Türk Bayrağı çekme izninin alınması ve daha sonra maddenin üçüncü fıkrası gereğince, Denizcilik Müsteşarlığınca tutulan özel bir sicile kaydolması gereklidir.[*] Türk Ticaret Kanunun 824. maddesinin II. fıkrası gereğince, çıplak gemi kiralama olan gemilere Türk Bayrağı çekme izninin verilme şartları şunlardır;

- Yabancı geminin, Türk Ticaret Kanunu'nun 823. Maddede[**] yazılı niteliklere sahip olan kişilere kendi namına işletilmek üzere en az bir yıl süreyle bırakılması
- Gemi malikin muvafakatinin alınmış olması
- Türk mevzuatının kaptan ve gemi zabitleri hakkındaki hükümlerine riayet olunmak,
- Yabancı kanunlarda da bunu engelleyen bir hüküm bulunmamak şartıyla
- Denizcilik Müsteşarlığı, geminin bırakma süresince Türk Bayrağı çekmesine izin verebilir. İzin alan kişi her iki yılda bir izin için gerekli şartların mevcudiyetini sürdürdüğünü ispatlamakla yükümlüdür (TTK, 824/II.m).

---

[*] TTK 822/II.m "*Bayrak, gemi sicili ve inşa halinde gemiler üzerindeki haklara müteallik hükümler, yabancı bir devlet veya onun tebaası hesabına Türkiye'de inşa olunan gemilere dahi tatbik olunur.*" TTK 840.m "*Gemi siciline 823.madde gereğince Türk Bayrağını çekme hakkını haiz ticaret gemileri 2.fıkrasının 1 ve 3 numaralı bentlerinde yazılı gemiler kaydolunur.*"

[**] TTK. 823. Madde gereğince, "*Her Türk gemisi Türk Bayrağı çeker. Yalnız Türk vatandaşlarının malı olan gemi Türk gemisidir. Birlikte mülkiyet esaslarına göre birden fazla kişilere ait olan gemiler, pay çokluğunun Türk vatandaşlarına ait olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar. Türk kanunları uyarınca kurulup da; 1. Tüzel kişiliği haiz olan teşekkül, müessese, dernek ve vakıfların malı olan gemiler idare organını teşkil eden kişilerin çoğunluğu Türk vatandaşı olmak, 2. Türk Ticaret şirketlerinin malı olan gemiler, şirketi idare ve temsil etmeye yetkili ortakların çoğunluğu Türk vatandaşı olmak ve şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğu Türk ortaklarda bulunmak, anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde ayrıca payların çokluğunun nama yazılı ve bir başkasına devri şirket yönetim kurulunun iznine bağlı bulunmak, şartıyla Türk gemisi sayılırlar. Türk ticaret siciline tescil edilen donatma iştiraklerinin malı olan gemiler; paylarının yarısından fazlası Türklere ait ve iştiraki idare ve temsil etmeye yetkili müşterek donatanların çoğunluğu Türk vatandaşı olmak kaydıyla Türk gemisi sayılırlar.*"

Bir Türk gemisinin, Türk Ticaret Kanunun 823. maddesinde yazılı niteliklere sahip olmayan, yabancı gerçek veya tüzel kişiye kendi namına işletilmek üzere bırakılması örneğin bu "*bırakmanın*" taraflar arasındaki bir çıplak gemi kiralama sözleşmesine tabi olması ve bu gemiye yabancı bir bayrak çekilebilmesi için Türk Ticaret Kanunun 824.maddesinin birinci fıkrasında belirtilen şartların gerçekleşmiş olması gerekir;

- Bir Türk gemisinin, Türk Ticaret Kanunu'nun 823. maddede yazılı niteliklere sahip olmayan kişilere en az bir yıl süreyle kendi namına işletilmek üzere bırakılması
- Gemi malikinin talebi
- Yabancı bayrak çekmesine o memleket kanunlarının müsait olması halinde,
- Denizcilik Müsteşarlığı en çok iki yıl süreyle geminin yabancı bayrak çekmesine izin verebilir.

5.2.3.2. 6762 sayılı TTK 824. maddesine göre Türk Bayrağı çeken ve Türk Bayrağından çıkan gemilere ilişkin uygulama talimatı

5.2.3.2.1. Geçici olarak Türk Bayrağı çekecek gemiler

Yabancı bir gerçek veya tüzel kişiye ait bir geminin, Türk Ticaret Kanunun 823. maddesinde yer alan şartlara uygun bir Türk gerçek veya tüzel kişiye çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi gereğince bırakılması halinde, bu gemiye geçici olarak Türk Bayrağı çekilebilmesi için Denizcilik Müsteşarlığı tarafından talep edilen belgeler "*6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunun 824. maddesine göre Türk Bayrağı çeken ve Türk Bayrağından Çıkan Gemilere ilişkin Uygulama Talimatı*" ile düzenlenmektedir. "Uygulama Talimatı" gereğince, geçici olarak Türk Bayrağı çekecek gemilerden talep edilen belgeler şunlardır[*];

- En az 1 yıl olmak üzere kiralamanın yapılacağı süreyi belirten dilekçe.
- Yurtdışından kiralanacak geminin bayrak ülkesi mevzuatının uygun olduğuna dair o ülke yetkili makamlarından alınan apostilli veya ilgili ülkedeki Türk Konsolosluklarından onaylı izin belgesi aslı. (bu belgenin İngilizce dışında bir yabancı dilde hazırlanmış olması halinde Türk Konsolosluklarından veya yeminli tercüme bürolarından onaylı tercümesinin aslı).

[*] http://www.istanbulliman.gov.tr/tr/dokumanlar/bare-boat_tescil-terkin.pdf

- İki şirket arasında yapılan gemi kira sözleşmesinin aslı. (bu belge İngilizce dışında bir yabancı dille hazırlanmış ise, yeminli tercüme bürosundan veya Türk Konsolosluklarından onaylı tercümesinin aslı.)
- Deniz Müsteşarlığı tarafından tanınan klas kuruluşları tarafından verilmiş ve geçerli olan gemi klas sertifikası.
- Türk Ticaret Kanunun 824. maddesine göre, gemi kiralama talebinde bulunan gerçek kişi veya tüzel kişilerin durumunun Türk Ticaret Kanunu'nun 823. maddesinde belirtilen hükümlere uygunluğunu gösteren Ticaret Sicil Gazetesi.
- Şirketi temsil ve ilzama yetkili (birinci derecede) kişilerin noter tasdikli imza sirkülerinin aslı
- Adi ortaklıklarda; ortaklık sözleşmesi, her bir ortağın ticaret sicil kaydı, sözleşmede şirketi temsil ve idareye yetkili ortak/ortaklar belirlenmiş ise bunların belirlenmemiş ise tümünün imza sirküleri ve oybirliğiyle verilmiş ortaklar kararı.
- Geminin mali mesuliyet (P&I) sigorta poliçesi.
- Geminin hususi sicile tescili için kiralandığı ülkenin bayrağından geçici olarak kaydının silindiğine dair belge. Bu belge tescil esnasında sicil memurluğuna ibraz edilecektir, bu belge ibraz edilemiyor ise, 2 ay içerisinde ibraz edileceğine dair taahhütname verilmesi gereklidir. Bu sürede terkin belgesinin getirilmemesi halinde izin iptal edilecektir.

"*6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunun 824. Maddesine Göre Türk Bayrağı Çeken ve Türk Bayrağından Çıkan Gemilere ilişkin Uygulama Talimatı*" gereğince yapılacak değerlendirmede öncellikle geçici olarak Türk Bayrağı çekecek gemilerin, yabancı bayraklı gemiyi kiralama talebinde bulunan gerçek veya tüzel kişilerin durumları Türk Ticaret Kanununun 823.maddesine uygun olmalıdır. "*Uygulama Talimatı*" gereğince kiralama talebi[*], Denizcilik Müsteşarlığı tarafından değerlendirilerek, kiralanacak geminin ülkemiz filosunda ihtiyaç duyulan tipte ve tonajda olup olmadığı dikkate alınır. Denizcilik Müsteşarlığınca talebin uygun bulunması halinde ilgili sicil memurluğuna ve talep sahibine

[*] Uygulama Talimatı'nda Türk bayrağı çekme hakkı ile geminin kiralanması hususları birbirine karıştırılmıştır. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından kiralama talebinin değil, yurtdışından kiralanan geminin Türk bayrağı çekme hakkının bulunup bulunmadığının incelenmesi gereklidir. Nitekim yurtdışından kiralanan geminin bayrak ülkesi mevzuatının uygun olması halinde, başka bir ülkenin bayrağını çekmesi de mümkündür. (Algantürk Light, 2005)

durumu bildirerek, bayrak çekme işlemlerinin tamamlanması için yazının çıkış tarihinden itibaren 2 aylık bir süre verir. Bayrak çekme işlemlerin verilen bu 2 aylık süre içinde tamamlanamaması halinde bir defaya mahsus olmak üzere 2 aylık ek bir süre daha verilir. Bu ek süre sonunda da işlemin tamamlanamaması halinde verilen izin otomatikman iptal edilir.

Bayrak çekme müsaade süresi, ilgili sicil dairesinin tescil tarihi ile başlar. Kira süresi olarak, kiralayanın talebi de göz önüne alınarak 1 yıldan az olmamak üzere kira sözleşmesinin bitiş tarihi esas alınmakta olup, izin alan gerçek veya tüzel kişiler her iki yılda bir izin için gerekli şartların mevcudiyetini sürdürdüğünü ispatlamakla yükümlüdür. Tescil işleminden sonra bayrak şahadetnamesinin bir örneği sicil memurluğunca Müsteşarlığa gönderilir. Sözleşme tarihi biten gemilerin sicilden kaydı silinir. İki şirket arasında yapılan anlaşmanın normal süresinden daha önce sona erdirilmesi halinde ise, doğrudan sicil memurluğuna müracaat edilerek gemi Türk sicilinden terkin edilmesi gereklidir. Kira sözleşmesinin devamına karar verildiği takdirde, gereksiz terkin ve tescil işlemlerine sebebiyet verilmemesi için taraflar arasında yeni bir sözleşme yapılarak, diğer belgeler ile birlikte önceki izin süresinin bitmesinden en az 10 gün önceden müracaat etmesi gereklidir. Aksi takdirde, sözleşme tarihi sonunda geminin sicil kaydı terkin edilir ve terkin tarihinden itibaren yeni izin verilene kadar Türk bayrağı çekmeye devam edildiği hallerde Türk Ticaret Kanunun 832. maddesine göre işlem yapılmak üzere yetkili Cumhuriyet Başsavcılıklarına başvuruda bulunur.*

5.2.3.2.2. Geçici olarak Türk Bayrağından çıkacak gemiler

Bir Türk gemisinin, yabancı bir gerçek veya tüzel kişiye bir çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi gereğince bırakılması ve bu gemiye geçici olarak Türk Bayrağı'ndan çıkma talebinde bulunulması için Denizcilik Müsteşarlığı tarafından talep edilen belgeler "6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunun 824. Maddesine Göre Türk Bayrağı Çeken ve Türk Bayrağı'ndan Çıkan Gemilere ilişkin Uygulama Talimatı" gereğince düzenlenmektedir. Bu düzenleme gereğince**:

- En az 1, en çok 2 yıl olmak üzere kira sözleşmesinin yapılacağı süreyi belirten dilekçe.

* http://www.istanbulliman.gov.tr/tr/dokumanlar/bare-boat_tescil-terkin.pdf
** http://www.istanbulliman.gov.tr/tr/dokumanlar/bare-boat_tescil-terkin.pdf

- Yurtdışına kiralanacak geminin kiralanacağı ülkenin mevzuatının uygun olduğuna dair, o ülkenin yetkili makamlarından alınan belgenin aslı (bu belge İngilizce dışında bir yabancı dilde hazırlanmış ise Türk konsolosluklarından veya yeminli tercüme bürolarından onaylı tercümesinin aslı).
- İki Şirket arasında yapılan kira sözleşmesinin aslı. (belge İngilizce dışında bir yabancı dille hazırlanmış ise, yeminli tercüme bürosundan veya konsolosluktan onaylı tercümesinin aslı.
- Gemiyi kiraya veren şirketi temsil ve imzaya yetkili (birinci derecede) kişilerin noter tasdikli imza sirkülerinin aslı
- Şirketin tescil edildiğine dair Ticaret Sicil Gazetesi
- Adi ortaklıklarda, ortaklık sözleşmesi, her bir ortağın ticaret sicil kaydı, sözleşmede şirketi temsil ve idareye yetkili ortak/ortaklar belirlenmiş ise bunların belirlenmemiş ise tümünün imza sirküleri ve oybirliğiyle verilmiş ortaklar kararı.

"*Uygulama Talimatı*" gereğince, geçici olarak Türk Bayrağı'ndan çıkacak gemilere ilişkin kiralama talebi, Denizcilik Müsteşarlığı'na yapılır ve Müsteşarlık gerek duyması halinde ilgili kurum ve kuruluşların da görüsünü alarak değerlendirme yapar. Denizcilik Müsteşarlığı'nca talebin uygun bulunması halinde ilgili sicil memurluğuna ve talep sahibine durumu bildirir ve işlemlerin tamamlanması için 2 aylık bir süre verir. Eğer bu işlemlerin 2 aylık süre zarfında tamamlanamaması halinde, Müsteşarlık bir defaya mahsus olmak üzere 2 aylık ek bir süre daha verebilir. Ek süre sonunda da işlemin tamamlanamaması halinde verilen izin kendiliğinden iptal edilir. Kira süresi olarak, kiraya verenin talebi de göz önüne alınarak 1 yıldan az 2 yıldan çok olmamak üzere kira sözleşmesinin bitiş tarihi esas alınır. İki şirket arasında yapılan sözleşmenin normal süresinde veya daha önce sona erdirilmesi halinde geminin kiraya verildiği ülke makamlarından geminin kaydının silindiğine dair apostilli veya konsolosluktan onaylı belge ile doğrudan sicil memurluğuna müracaat edilmesi halinde gemi Türk siciline kayıt edilmektedir (Demirkıran, 2002).

Kira süresi biten geminin şahıs veya şirket tarafından yeniden kiralanmak istenmesi durumunda, bu talep, ilk müracaat olarak değerlendirilir. Talep edenin, kira süresinin bitmesinden en az 10 gün önce başvurusunu yapması gerekir.

5.2.4. Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği açısından değerlendirilmesi

Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu* ve bu kanunun uygulaması kapsamına giren gemi yat ve özel maksatlı, özel yapılı gemilerin sicil işlemlerine ilişkin esasları belirlemek ve uygulanması amacıyla çıkarılan Türk Uluslararası Gemi Sicil Yönetmeliği** ile çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesinin tanımı verilmiştir (Çağa ve Kender, 2010; Ülgener, 2010). Türk Uluslararası Gemi Sicil Yönetmeliğinin 4. maddesinin (j) bendinde "çıplak gemi kiralama (bareboat charter) sözleşmesinin tanımı yapılmaktadır. Bu tanım gereğince, "bareboat (çıplak gemi kiralama) "bir ülke bayrağındaki geminin, bir donatan/işletici sorumluluğunda başka bir ülke bayrağına geçici bir süreyle geçmesini sağlayan, geminin giderlerinin kimin tarafından hangi ölçüde karşılanacağı özel anlaşmalara tabi olan kiralamayı ifade eder."

Yönetmeliğin, 12. maddesinin, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunun 5. Maddesi ile uyum içerisinde olmadığını ve yönetmelik ile kanunun getirmiş olduğu hakların yabancı uyruklu gerçek kişiler açısından sınırlandırıldığı görülmektedir. Şöyle ki, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunun 5. maddesinin birinci fıkrası gereğince, "Türkiye'de mukim Türk ve yabancı uyruklu gerçek kişiler ile Türkiye'de Türk mevzuatına göre kurulmuş şirketlere ait gemiler ve yatlar Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil ettirebilirler." 5. maddenin üçüncü fıkrasında, Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişilerin 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunun gemi siciline ilişkin hakları saklıdır (TTK. 840.m).

Bu durumda, geriye bir tek Türkiye'de mukim yabancı uyruklu gerçek kişiler kalmaktadır ki, Türkiye'de mukim yabancı uyruklu kişiler, çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi tahtında kiraladıkları gemilerini Türk Uluslar arası Gemi Siciline tescil ettiremeyeceklerdir, Türkiye'de mukim yabancı uyruklu gerçek kişilere, bu imkânın verilmemesinin kanunun amacına uygun bulmamaktayız (Algantürk Light, 2005).

Ayrıca, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunun 5. maddesinin ikinci fıkrası gereğince, "Yurt dışından finansal kiralama yoluyla temin edilecek gemilerin ve yatların Türk Uluslararası Gemi Sicilinin özel bir sütununa kaydolunur" şeklinde imkan verilmişken, çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesi tahtında kiralanan gemilerin Türk Uluslararası Gemi

---

* Resmi Gazete tarih ve sayısı 21.12.1999, S.23913
** Resmi Gazete tarih ve sayısı 23.06.2000, S.24088

Sicil Kanunun 5. maddesinde ki şartlar mevcut olmasına rağmen, bu imkanın verilmemesi de kanunun amacına uygun değildir (Algantürk Light, 2005).

VI. TÜRKİYE'DE DENİZ TAŞIMACILIĞI VE ÇIPLAK GEMİ KİRALAMA

6.1. Türkiye de Deniz Taşımacılığı ve Çıplak Gemi Kiralama

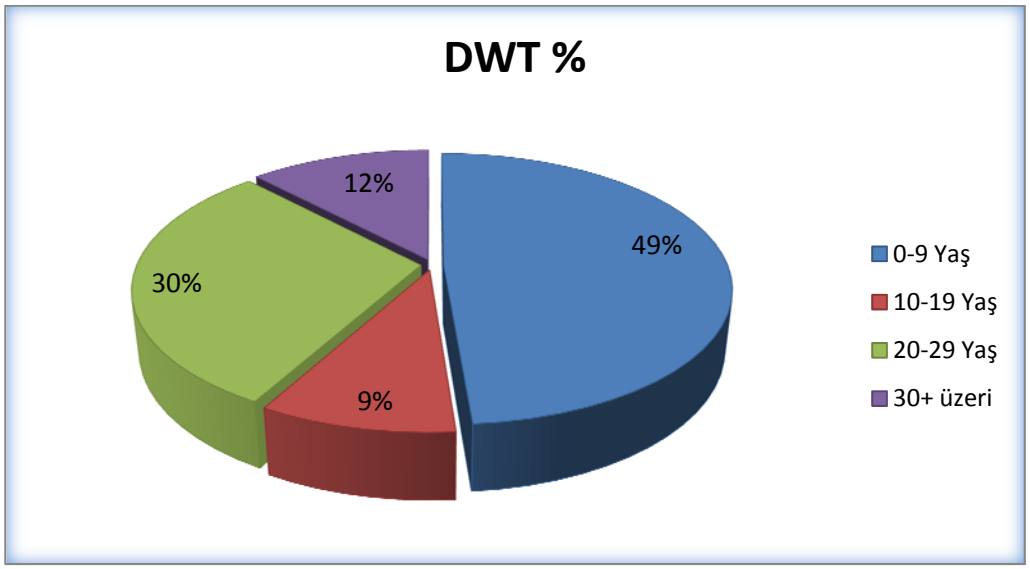
Türkiye'de deniz taşımacılığı çok önemli bir potansiyel sektör olmasına rağmen, bundan yeteri kadar istifade edilememektedir. Son zamanlarda denizcilik sektörüne birçok yabancı girişimcinin girmiş olması önemli ise de 2009 başlarında başlayan ve halen etkisini sürdüren küresel ekonomik krizden dolayı denizcilik sektörüne girmiş bulunan ve sermayelerinin önemli bir kısmını gemilere yatıran firmaların sektörden ayrılmasına veya finansal olarak kendi sermayelerine dayanarak ayakta kalmaya çalıştıklarına tanık olmaktayız. Örneğin; Tekstil sektöründe faaliyet gösteren ve krize girmeden önce, denizciliğe yatırım yaparak gemi armatörü olan firmalar hiç beklemedikleri bir kriz ile karşı karşıya kalınca finansman yönünden zor durumda kalarak denizcilik sektöründen geri çekilmeyi tercih ettiler. Denize yatırım yapmak isteyenler için çıplak gemi kiralama yolunu göstermek ve bu yol ile gemi kiralamak hem risk boyutu küçültecek hem de kiralama süresi boyunca gemilerin ticari ve teknik işletilmesi konusunda tecrübe sahibi olmalarını sağlayacaktır.

Ülkemizin mevcut deniz ticaret filosunun ithal ve inşa durumlarını sayısal ve tonaj durumunu incelediğimizde toplam 655 adet geminin 259 adedi ithal, 396 adedi ise inşa yoluyla edinilmiştir. Yani İthal gemilerin dwt'u 5,2 milyon dwt iken, inşa gemilerin dwt'u ise 2,4 milyon dwt'dir (DTO, 2010).

Türkiye'nin mevcut gemi filosunun yetersizliği ve gemi yaşlarının ortalama yaşlı olmasından dolayı deniz taşımacılığında zayıf kalmaktadır. Ülkemiz iç sularında kabotaj kapsamı altında yaptığı yük/yolcu taşımalarındaki bu zayıf ve eksik tarafı olan gemi tonajını yurtdışından çıplak gemi kiralama yolu ile edinilen gemilere Türk bayrağı çekerek kabotaj kapsamı altına çalıştırma yoluna gidilmesini sağlamış ve bir çözüm olarak ta zaman zaman başvurulan bir yöntem olmuştur.

Aşağıda Türk deniz ticaret filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı incelendiğinde, toplam 655 adet ve 7.564.441 Dwt'luk filonun,

- 3.688.964 Dwt'luk 227 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 703.251 Dwt'luk 89 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 2.256.199 Dwt'luk 180 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 916.027 Dwt'luk 159 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda,



Şekil 7. Türk deniz ticaret filosunun yaş grupları itibariyle dağılımı 1000 grt ve üzeri (DTO, 2010).*

Dünya deniz ticareti 2010 yılında ortalama mevcut gemi tonajı yaşı 18,2 olarak tespit edilmiştir (Market rewiev, 2010). Türkiye deniz ticaretinde daha fazla pay alabilmesi ve iç taşımalarını denize kaydırarak istihdam sağlamak istemesi için öncelikle kendisinin ihraç ettiği taşımalardan büyük bir pay alabilmesi gerekmektedir. Bunun içinde kendi sahip olduğu yaşlı koster filosunu yenilemek eğer bunu başaramıyorsa da kısa vadede çıplak gemi kiralama yöntemine başvurması gerekmektedir.

Bunun yanında kendi karasuları içinde yaptığı kabotaj taşımalarında gemilerin yaşlı olmasından dolayı yaşadıkları sıkıntıları, çıplak kiralama yolu ile ithal edilecek genç gemiler ile telafi etmek ve kirada bulundukları süre zarfında Türk bayrağı çekerek hem kendi karasularında taşıma yaptırmak hem de istedikleri ticaret sahasında gemileri çalıştırabilme

* http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=71

yoluna gidilebilmektedir. Aynı zamanda çıplak gemi kiralama ile Türk bayrağı çekilen gemilerde Türk gemi adamı çalıştırma gerekliliğinden dolayı ülkemiz gibi genç nüfusu önemli derecede dikkat çeken bir devlet için ciddi bir iş istihdamı alanı açılmış olacaktır. Ülkemizin denizcilikte artık sadece kıyısı olan devlet olarak değil bizzat bununla iştigal eden ve yararlanan bir devlet olarak anılması içinde faydalı bir yöntem olacaktır.

Çıplak gemi kiralama sözleşmesi, denizcilik filosunu artırmak isteyen ülkelerin de aynı zamanda başvurdukları bir yoldur. Bununla ilgili olarak yapılan bir görüşmede; 1980 yıllarında DB Deniz Nakliyat filosuna ait Çaldıran isimli kosteri o tarihlerde Kıbrıs Türk Denizcilik A.Ş.'ne 2 yıllığına çıplak kiralama sözleşmesi ile kiraya verilmiş daha sonra gemiyi kiraya alan şirket yük taşımacılığında belli bir düzeye geldikten sonra geminin mülkiyetini üstüne almıştır. Burada sözleşeme koyulan "*purchase condition*" yani satın alma şartı çerçevesinde geminin mülkiyetini devir almışlardır (görüşme; Ilgın, 2011)[*].

Çıplak gemi kiralama ile yaşanacak tecrübe ile beraber ileride satın alınacak gemilerde nasıl davranmamız konusunda bize çok iyi bir rehber olacaktır.

Çıplak gemi kiralama ile deniz taşımacılığı sektörü hakkında bilgi sahibi olmak ve sektörün ne kadar farklı ve çeşitli olduğu anlaşılmak ile beraber kiralanan geminin performansını görerek yatırım yapılıp yapılamayacağı konusunda fikir sahibi olunmasını sağlamaktadır. Bu sayede doğru yatırım karar verme sürecinde o yatırımdan önce gemi üzerinde deneyim sahibi olmak gibi çok önemli bir konuda yatırımcıya yol gösterebilmektedir. Eğer yatırım yanlışa gemiye yapılmış ise yatırımcının sektörden çekilmesini veya farklı bir gemi tonajına yönelmesini sağlayacaktır.

Gemi satın almak ciddi bir sermaye istediğinden ve kredi alarak yeni gemi yaptırmanın maliyetleri de çok yüksek olduğundan dolayı çıplak kiralama yöntemi ile gemi alma yoluna gitmek en mantıklı ve tercih edilen bir yöntem olarak düşünülmektedir. Zira gerek Barecon kapsamında, gerekse leasing bağlamında gemi işletmek, gemi işletmecisinin gemiyi tanımasına ve navlun piyasalarındaki olumsuz gelişmelere karşı önlem almasına şansı verir. Gemi kira süresi bitene kadar işleticisi için risk oluşturur. Gemi, sahibine teslim edildikten sonra risk de el değiştirir.

---

[*] Prof. Dr. Sezer ILGIN; DB Deniz Nakliyat eski hukuk baş müşaviri.

Öte yandan, çıplak gemi kiralama yoluyla gemi edinme işleticisine;

- Piyasayı tanıma,
- Daha az sermaye ile gemi yatırımı gerçekleştirme,
- İşleticinin ihtiyaç duyduğu anda gemi edinme,

olanağı tanır.

Kuşkusuz sermaye sıkıntısı yaşayan küçük çaplı girişimciler iş imkanı yaratabildikleri zaman daha az para bağlayarak gemi çalıştırma olanağı yakalarlar. Bu da kiralama yoluyla gemi çalıştırma kolaylıklarından / avantajlarından biridir.

Dolayısıyla Türkiye gibi sermaye kısıtlı girişimcileri olan ekonomiler açısından "*gemiyi kiralayarak filo oluşturma*" hem ihtiyacı anında karşılayabilme, hem de daha az sermaye ile girişim başlatma açısından yeğlenecek bir yoldur / yöntemdir.

Bu yol aynı zamanda piyasa olanağı olan işletmeler açısından örneğin; elde bir gemi satın alabilecek parası olan bir girişimci için yatırım gemi kiralama + kira sonunda satın alma yöntemiyle bir gemi parasıyla filo kurma şansı yaratabilmek bakımından denenmeye değerdir. Yeter ki gemiler satın alabilme kabiliyeti olsun. Örneğin; Çanakkale merkezli olan GESTAŞ firması Çanakkale, Adalar ve Marmara denizi, Güney Marmara ve Yunan Adalarına yaptığı yolcu/araç taşımacılığı ile çok ciddi bir yükseliş göstererek sektöründe lider konuma yükselerek daha fazla deniz yatırımı yapmasını sağlamıştır. GESTAŞ kendi öz kaynakları ile gemi satın almak için zorlandığından dolayı çıplak gemi kiralama yolu 10 sene çalıştırmak için 4 adet yeni gemi siparişi vermiş ve bunlardan iki tanesini de teslim almışlardır. GESTAŞ'ın uyguladığı bu yöntem ile Türkiye'de ilk kez bu şekilde gemi kiralama yoluna başvuran bir firma olmuştur. İlgili firmanın kısa sürede göstermiş olduğu bu başarı ile beraber yatırımların devam edeceğini belirttiler. Çıplak gemi kiralama yolu ile kiraladıkları gemilerde kendi personellerini donatarak verimli bir işletme profili çizmelerini sağlamıştır.[*]

6.2. Yüke Bağlı Olarak Ortaya Çıkan Tonaj ihtiyacının Çıplak Kiralama Yoluyla Karşılanması; Türk Kabotaj Örneği

Dünya denizciliğinde faaliyet gösteren gemi armatörleri veya gemi armatörlerini temsilen onların gemilerini belli bir ücret karşılığında işleten gemi işletme yazıhaneleri, gemilerin satın alınma veya yeni yapım bayrak tescil işlemlerinde genellikle kolay bayrak

[*] http://www.gestasdenizulasim.com.tr, http://www.denizhaber.com.tr/sektorden/31943/gestas-canakkale-bogazi-adalar-eceabat-arabali-vapur-turkiye- denizcilik-isletmel.html

olarak tanımladığımız üçüncü devletlerin bayrakları altında gemilerini tescil ettirmektedirler. Gemilerin sahibi oldukları ülkelerin bayrağı altında tescil edilmemesi bir ülke için çok üzücü bir durum olmanın yanında, ülkeye girecek döviz aracılığıyla ekonominin iyileştirmelerden mahrum kalması da madalyonun diğer yüzüdür. Bunu fark eden bazı denizci devletler kendi bayraklarını taşıyacak olan gemilere bazı ayrıcalıklar vererek onların kolay bayrak dediğimiz ülkelerin bayrakları altında faaliyet göstermelerinin önüne geçmeye çalışmaktadırlar. Tam burada gemilerin, kendi bayraklarını taşıyan devletleri kendi sularında (yani limanları arasında) yapacağı taşımalarda, bu taşımayı yapacak olan gemilere belli bir kısıtlamaya gitmiştir. Bundan maksat kendi iç suları içerisinde bulunan limanları arasında sadece kendi bayrağını taşıyan gemilere izin vermektir. Bununla devletler kendi milli menfaatlerini korurken kendi deniz ticaret filoları ile taşıma yoluna giderek armatörlerini güçlendirirler. Bir anlamda ekonominin iç ticareti filo oluşturmanın altyapısını oluşturur.

Türkiye'de kabotaj kanunu uygulanmadan önce iç limanları arasında başka devletlerin bayraklı yabancı gemileri de kapital haklar kapsamında taşıma yapabilmekteydi. Kabotaj hakkı, bunların önünü keserek ulusal taşımaları ulusal gemilerle yapma yönünde bir yapılanma getirmiştir. Kabotaj[*]; Fransızcada yakın kıyılarda, özellikle de bir ülkenin kendi limanları arasında yapılan ticari denizcilik anlamını taşımaktadır.

Cumhuriyet öncesinde deniz ticaretinin kapitülasyonlar nedeniyle neredeyse tamamıyla yabancıların elinden olmasından dolayı cumhuriyetin kuruluşu ile birlikte Türkiye karasuları içerisinde deniz ticaretinin Türkiye Cumhuriyeti yurttaşlarınca yapılabilmesi amacıyla kanunen bazı imtiyazlar tanınmıştır. Bunlardan en önde geleni Türk bayrağı çekme hakkıdır. Kabotaj kanunu uyarınca "*Türkiye Limanları ve sahilleri arasında yük ve yolcu taşınması ile kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, Türk Vatandaşları ve Türk Bayrağı taşıyan gemilerce yapılır" hükmünü getirerek daha önceden yabancılara açık olan bu faaliyetleri bundan böyle sadece Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarının yapabileceğini belirtmiştir*."[**]

Kabotaj Yasası ile amaçlanan Türkiye'de denizciliğinin gelişmesi ve denizcilik sermayesinin büyütülmesidir. Türkiye 1 Temmuz 1926'da Kabotaj hakkını kullanmaya başladığında, Türkiye'deki deniz adamları ve denizciliği için yepyeni bir süreç başladı. O zamana dek Türkiye kendi kıyılarında deniz ticareti, yük ve insan taşımacılığı yapma

[*] Türkiye'de 20 Nisan 1926 tarihinde kabul edilmiş olup, 1 Temmuz 1926 da Kabotaj kanunu olarak yürürlüğe girmiştir.
[**] Kabotaj kanun no: 815, kabul tarihi 20 Nisan 1926

ayrıcalığını bütünüyle yabancılara devretmiş bulunuyorlardı. 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan Antlaşmasını imzalayarak, bu antlaşma ile ekonomik, mali, hukuksal ve adli bağımsızlıklarını yok eden kapitülasyonları kaldırarak yabancı ayrıcalıklarına son vermişlerdi.

Türk Ticaret Kanunu madde 823 uyarınca yalnızca Türk gemileri Türk bayrağı çekebilirler. Maliki Türk olan gemi Türk gemisi kabul edilir. Gemi birden çok gerçek kişinin malı ise maliklerin hepsinin Türk yurttaşı olması gerekir (TTK, m.823).

Gemi tüzel kişinin malı ise, tüzel kişinin Türk kanunlarına göre kurulmuş olması dernek ve vakıf gibi kuruluşlarda idare organını oluşturan kimselerin çoğunluğunun Türk olması veya ticaret şirketi söz konusu ise şirketin Türk Ticaret Sicilinde tescil edilmiş olması, idare ve temsil yetkisine sahip ortakların çoğunluğunun Türk olması ve şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda olması gerekir.

Türk Ticaret Kanun'da çıplak gemi kiralama ile ilgili olarak; bir Türk yurttaşı en az bir yıllığına yabancı bir gemi işletecekse, yabancı gemi, malikinin tabi olduğu ülke kanunları bayrak değişikliğine izin veriyorsa ve gemi maliki rıza gösteriyorsa, Türk mevzuatının kaptan ve gemi zabitleri hakkındaki hükümlerine riayet olunmak ve yabancı kanunda da bunu engelleyen bir hüküm bulunmamak şartıyla işletme süresi boyunca Denizcilik Müsteşarlığı'nın izniyle Türk bayrağı çekebilir (TTK, m.824).

Buradan anlıyoruz ki çıplak gemi kiralama yolu ile yabancı bayraklı bir gemiye Türk bayrağı çekilerek Kabotaj yasasından yararlanılabilir, Yalnız kabotaj kanununun 2. maddesi uyarınca kabotaj tekelinden yararlanabilmek için, Türk bayrağı çekme hakkının yanı sıra, gemiyi işletenlerin de Türk yurttaşı olması gerekmektedir. Yalnız izin alan kişi her iki yılda bir izin için gerekli şartların mevcudiyetini sürdürdüğünü ispatlamakla yükümlüdür (TTK, m. 824)[*].

Türk Ticaret Kanunu, "*Her Türk gemisi Türk bayrağı çeker*" hükmüyle (Türk Ticaret Kanununun, m.823/1). Bu konudaki temel ilkeyi belirtmiştir. "G*eminin Türk Bayrağını çekme hakkı*", "*gemi tasdiknamesi*" adı verilen belge ile kanıtlanır. "*On sekiz Gros tonilatodan ufak gemiler gemi tasdiknamesine ve bayrak şahadetnamesine ihtiyaç olmaksızın Türk Bayrağını çekebilirler*" (Türk Ticaret Kanunu, m.829). Türk gemileri için hükümetin münasip göreceği yerlerde gemi sicilleri tutulur. Ancak, Türk gemisi olmayan bir gemi de, belirli koşullarla ve Ulaştırma Bakanlığının izniyle bir süre için Türk Bayrağı çekebilmektedir. En çok 2 yıl süre

[*] TTK, madde 824 (Değişik: 20.04.2004 – 5136/3 mad.)

için geçerli olan bu istisnai durum dışında, hangi geminin Türk Bayrağı çekebileceği sorununu Türk Ticaret Kanununun sistemi uyarınca, geminin malikinin niteliğine göre belirlenmiştir.

Türk Ticaret Kanununun bu konuda benimsediği ilke, gerçek kişinin mülkiyetinde olan geminin Türk gemisi olması için, malikinin Türkiye Cumhuriyeti yurttaşı olmasıdır. "*Yalnız Türk vatandaşlarının malı olan gemi Türk gemisidir*" (Türk Ticaret Kanunu, m. 823/II). Türk yurttaşlığının kazanılma biçimi, yani "*doğumla*" veya "*sonradan*" kazanılmış olması, durumu değiştirmez. Gemi, bir tek "gerçek kişinin değil de, birkaç kişinin ortak mülkiyetinde ise, Bu durumda gemiye ortaklaşa malik olan hepsinin Türkiye Cumhuriyeti yurttaşı olması gerekir. Demek ki, birkaç gerçek kişi birlikte bir geminin mülkiyetine sahip iseler, geminin Türk Bayrağı çekebilmesi, aralarında hiçbir yabancının bulunmamasına bağlıdır. Aksi halde, yani ortak maliklerden herhangi birinin yabancı olması halinde, gemi Türk gemisi niteliği kazanamaz. Yargıtay'a göre, "*Türk gemisi*" niteliği kazanmış durumda olan bir geminin mülkiyet paylarından birinin yabancıya satılması halinde, yapılan satış geçerlidir ancak bu satış sonucunda "*gemi Türk Bayrağı çekme hakkını zayi eder*".

Türkiye'de gemi sahibi olan armatörlerin çoğu kendi ülkelerin bayraklı yerine gelişmemiş olan üçüncü dünya devletleri olan ülkelerin bayrakları altında gemilerini kolay bir şekilde tescil ederek bayrak çekmektedirler. Burada armatörlerin Türk bayrağı çekmemesinin ana sebepleri arasında gemilerin tescil işlemleri için yüksek vergi rakamlarının istenmesi ve sertifikasyon sürecinin biraz daha zaman kaybından kaynaklandığı bilinmektedir.

İç sularımızda uygulanan kabotaj kanunundan dolayı yabancı bayraklı gemiler iç sularımızda yük/yolcu taşımacılığı yapamamaktadırlar, ülkemizin iç sularda sahip olduğu potansiyel yük/yolcu taşımacılığından istifade edilememektedir. İç sularımızın sahip olduğu bu ciddi deniz taşımacılığı potansiyelini kullanarak denize yatırım yapmak isteyen veya gemi alarak bu taşımalardan pay almak isteyenlerin önündeki en büyük engellerden olan ve ciddi bir yatırım isteyen gemi sahibi olmak birçok kişinin denizden kaçmasına ve bu potansiyelden yararlanamamasına yol açmaktadır. İşte tam da burada Çıplak gemi kiralama ile ülkemiz yük/yolcu taşımacılığı amacı başta olmak üzere deniz taşımacılığına yatırım yapmak isteyen ve bu sektörde yer almak isteyenlerin başvuracakları ilk tercih bu olmalıdır. Sermaye yatırımı yapılmadan çıplak gemi kiralama yolu ile sahip olunacak yeni inşa gemiler veya genç yaş gemiler ile bu potansiyeli kullanabiliriz. Çıplak kiralama yolu ile kısa veya uzun vadede gemi

işletmek ve idare etmek yolunda iyi bir tecrübe edinilecek, bu tecrübe ile yola çıkarak gemiyi satın alma yoluna gidilebilmektedir.

İncelendiği zaman görülebilmektedir ki; 1980'li yılların sonunda Transkim Denizcilik çıplak gemi kiralama sözleşmesi ile Alman ve İngiliz armatörlerden kiraladıkları 4 adet 8000 dwt'lik kimyasal tankerler ile Marshall / Solventaş grubunun uzun yıllar kimyasal taşımalarını yapmışlardır. Yukarıda verdiğimiz bu örnek ülkemizde tonaj ihtiyacından dolayı zorunlu olarak ara ara başvurulan bir yöntem olmuştur. Bu projede bulunan insanlar ile birebir yapılan konuşmalar da bu tarz taşımalar incelendiğinde gayet karlı bir yatırım olduğu görülebilecektir. (sözlü görüşme; Akyol 2011; Öztop 2011).

Buna benzer birçok örneklerde görülmektedir ki; ülkemizde kimyasal tanker/genel yük/yolcu/araç taşımacılığı gibi deniz taşımacılığı kullanılması çok avantajlı olan fakat mevcut deniz ticareti filomuzun yaşlı olması, uygun gemilerin zor bulunabilmesi ve kabotaj kapsamı altında dışarıdan yabancı bayraklı gemiler ile taşıma yapılamamasında dolayı dışarıdan uygun ve gerekli tonaj gemileri çıplak kiralama sözleşmesi ile kiralayarak ülkemizin tonaj eksikliği giderilmeye çalışılabilmektedir. Çıplak gemi kiralama yolu ile ithal edilecek gemilerden karlı bir verim alınması ve doğru bir yatırım olduğu kanısına varılması ile birlikte ilgili gemileri kiralama sözleşmesi bitiminde satın alma yoluna gidilebilecektir.

VII. SONUÇ

Çıplak kiralamayı incelememizin ana amacı, Türk denizciliğinde çıplak kiralamanın daha fazla kullanılması için anlaşılmasını sağlamak, öz kaynak kullanmadan gemi çalıştırma ve gemi sahibi olma, bunun yanında kabotaj taşımalarını geliştirmede bir enstrüman / unsur olarak kullanmaktır. Tanker, Özel amaçlı gemiler (ro/ro, demiryolu ferisi, konteyner, v.s.) öz kaynak gerektirmeden kiraya alarak işletmek, bu modelin bize verdiği en büyük avantajlardan biridir.

Günümüz kapıdan-kapıya hizmet çağıdır. Alıcı ve satıcı, malın tek taşıyan aracılığıyla ve hizmet süresinde düzenli bilgilendirme yapılarak taşıma hizmeti verilmesini istemektedir. Başka bir deyişle, kara ve su taşıma sistemleri kullanılarak yapılacak bir tümleşik (kombine) taşıma hizmetinde kullanılacak taşıma sistemlerinin taşıyanlar / taşımacılar ile satıcı / alıcı (yani taşıtan) ayrı-ayrı muhatap olmak istememekte; malın bir taşıyan marifetiyle taşınmasını yeğlemektedir. Bu olgu tek sorumluyla çekişmesini sonlandırmak bakımından taşıtanın tercihidir.

Bu yüzden ülkeler hatta ekonomik bloklar (örneğin; AB), iç taşımalarını mevcut taşımalarını tümleştirerek yapılandırmayla re-organize etmektedir.

Türkiye de, iç taşımalarını (kabotaj karayolu ve demiryolu taşımalarını) demiryolunun en ekonomik taşıma sistemi olması sebebiyle deniz ağırlıklı tümleşik taşıma hizmetine dönüştürmek durumunda olacaktır. Yani alıcı ve satıcı; denizyolu+demiryolu, denizyolu+karayolu, demiryolu+karayolu entegrasyonu ile birbirine üleştirilecektir.

Çıplak kiralama yöntemi, bu bağlamda tümleşik taşımaya gidecek ro/ro, demiryolu ferisi, konteyner gemisi v.b. türündeki gemilerin ekonomiye kazandırılma yönünde uygun bir enstrüman olacaktır (Akten, 2011).

Çıplak kiralama yöntemi ile gemiler bir anlamda "*taksitli mal alımı*" gibi uzun vadeli ve az özkaynak katkısıyla edinilebilmektedir. Bunun için çıplak kiralama yönteminin teşvik kapsamına alınması yoluna bir önlem olacaktır.

Deniz taşımacılığında çıplak gemi kiralama modelinin, ülkemiz denizciliğinin ihtiyaçlarına uyarlanmasında, ülkemizde denize yatırım yapmak isteyen veya gemi sahibi olmak için sermaye/öz kaynak sıkıntısı çekenler için çıplak gemi kiralama yolu ile denizcilik sektöründe yer alabilmek gayet makul bir yol olarak düşünülebilmektedir. Çıplak gemi

kiralamanın en önemli özelliği olan kiralama yöntemi ile gemi işletmek ve/veya gemi sahibi olmak ülkemizde daha önce uygulanan ve gayet akılcı olan bir yöntemdir. İç sularımız ki deniz taşımacılığının yoğunluğu için çıplak gemi kiralama yöntemi ile kiralanan yabancı bayraklı gemilere Türk bayrağı çekilerek ülkemizdeki tonaj ihtiyacının karşılanması konusunda çözüm olacaktır. Bugün iç sularımızdaki yoğun yük/yolcu taşımacılığı trafiği için çıplak gemi kiralama yolu ile hem bu ihtiyaca cevap verilmiş olacak hem de bu yol ile gemi sahibi olunarak deniz ticaretinin geleceği için yatırım olacaktır.

Bu modelin ülkemizde uygulanması ve rağbet edilmesi ülkemizin kendi denizlerinde daha çok faydalanmasını sağlayacaktır. Bu modelin uygulanabilmesinin amaçları arasında;

- Öz kaynak kullanmadan gemi kiralama yolu ile gemi sahibi olmak; çıplak kiralama yönteminin tercih edilmesi ve uygulanması aşamasında en önemli etkenlerin başında gelmektedir. Denizcilik sektörüne girmek ve bu sektörde var olmak isteyen birçok girişimci olmasına rağmen öz kaynak/sermaye yetersizlikleri yüzünden sektöre uzak durmaktadırlar. Çıplak gemi kiralama yöntemi burada çok önemli bir işlev görmektedir, öz kaynak kullanmadan kiraya alınacak gemilerle ileride gemi sahibi olmanın yolu açılmış olacaktır. Hem de bu süre içerisinde gemi çalıştırmadan alınan tecrübeler sayesinde geminin nasıl işletileceğini de öğrenmiş olacaklarıdır. Bu sayede ülkemizde denize girmek isteyecek olan farklı sektördeki girişimcilerin ilgi ve cazibesi deniz taşımacılığına yönlendirilmiş ve denizciliğin tabanına yayılmasını sağlamış olacaktır.

- Kabotaj faaliyetlerini canlandırma; ülkemizde çıplak gemi kiralama yoluyla ile ülkemizdeki limanlar arasındaki ticaret daha fazla canlanacak ve gemilere hizmet verecek olan acentelere de istihdam alanı sağlanmış olacaktır. Ulusal sınırlar içerisinde yapılan bu taşımalar kendi iç sularımızdaki taşımanın daha fazla hareketli olmasını sağlayacaktır. Böylece milli bir hak olarak baktığımız kabotaj kanuni kapsamı altında iç sularımızdaki taşımanın artması ve yoğunluğu sayesinde ülkemizin gemi filosunda da önemli bir tonaj yükselmesi olacaktır. Kabotaj taşımalarının yapılması sayesinde iç taşımalardaki ekonomiyi de olumlu bir yönde etkileyecek ve gemilerin ihtiyaçlarını

- Kara ulaşımını denize kaydırmak için; yapılan çıplak gemi kiralama sözleşmesi ile kabotaj kapsamı altında taşıma yapılması sayesinde daha önce deniz taşımacılığın sağlamış olduğu en büyük avantajları arasında olan fiyat, emniyet ve yükün miktarı yönünden kara nakliyesi ile yapılan taşımaların deniz taşımacılığına yönelmelerini sağlamış olacaktır. Kara yolları ve demir yollarının limanlara kadar taşıma yapabilmeleri için gerekli altyapı sağlandıktan sonra kombine bir taşıma ile denizden yapılacak taşımaların iç bölgelere dağıtımı konusunda da önemli bir taşıma ayağının oluşumu sağlanmış olacaktır. Yapılan taşımalarda kara ulaşımına fazla yoğunlaşmadan ülke limanları arasında deniz taşımacılığı tercih edilmesi sağlanacaktır.

- Avrupa Birliği ile uyum sağlamak için (kombine taşıma); ülkemizin Avrupa Birliğine girme çabalarına baktığımızda, ilgili birliğin kendi içerisinde deniz taşımacılığı ile beraber kombine taşıma modelini çok rahat bir şekilde uyguladığını görebilmekteyiz. Bu model ile birliğe üye olan devletler kendi aralarında gerekli lojistik ayağının planlamasını yaptıklarından deniz ticaretini çok iyi kullandıkları ve bundan faydalandıklarını görebilmekteyiz. Ülkemizde uygulanacak bu model ile kendi içerisinde bir kombine taşıma modelini oluşturulacak ve oluşturulan bu model ile Avrupa Birliğine uyum sağlamak için önemli bir adımda gerçekleşmiş olacaktır. Ülkemizde daha yeni atılmakta olan adımlar kombine taşımanın ne kadar gerekli olduğunu bize göstermekte ve bu taşımanın deniz ayağının da başlangıç olarak çıplak gemi kiralama ile tamamlanabildiği zaman önemli bir iç taşıma modelimizin ortaya çıkmasını sağlamış olacaktır. Bunun Avrupa Birliğine uyum sağlamak bakımından ciddi bir model taşıma olacaktır.

- İç taşımada denizi kullanarak piyasada fiyat istikrarı sağlamak; çıplak gemi kiralamanın kabotaj kapsamı altında değerlendirirken, gemilerin Türk bayrağı

çekmesi ve Türk personel ile çalıştırılması ülke ekonomisinin iyileştirilmesini sağlayacaktır. Ortaya çıkan bu istihdam sayesinde deniz ticaretinin ülke genelline yaygınlaştırılması ile beraber fiyatlarda belli bir istikrar sağlayacak ve ekonominin düzenli bir seyir izlemesine olanak tanıyacaktır.

Çıplak kiralamanın, kabotaj taşımasına uyarlanması sonucunda kendi iç sularımızda yapılacak taşımalar ile denizci bir millet olabilmenin önemli bir örneğini göstermiş olacağız. Şu an saydığımız amaçlar içerisinde henüz yeni uygulanmakta olan konteyner taşıması ile ülkemizin başlıca limanları arasında düzenli hat oluşturarak yük akışı ve tonaj miktarında artışlar sağlanarak, kara yolu taşıması deniz yoluna kaydırılmıştır. Aynı şekilde kendi iç sularımızda kabotaj kapsamı altında şu an yolcu ve araç taşıyan "*ro/ro*"' gemileri ile önemli bir deniz yolcu taşımacılığı yapılmaktadır.

Ülkemizde uygulanacak olan bu model ile farklı sektörlerde yer alan firmaların denizciliğe girmelerini sağlanarak denizciliğin tabana yayılmasını sağlayacağı gibi kabotaj taşımalarımızın daha fazla canlandırılmasını önemli bir rol oynayacaktır. Çıplak gemi kiralama yolu ile yapılacak bu uygulamalar ülkemizin ulusal filo gücünün geliştirilmesi için katkıda bulunacaktır.

KAYNAKLAR

AKDOĞAN, R. (1988): Deniz Ticareti, Zihni Eğitim Yayını, Yayın no:5, İstanbul.

AKINCI, S. (1968): Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, İstanbul Sermet Matbaası, Yayın no:1314, İstanbul.

AKTEN, N. (2011): Ayağı Yere Basan Projem, I, II, III, Perşembe Rotası, 9, 16 ve 23.06.2011, Dünya Gazetesi, İstanbul.

AKTEN, N ve ALBAYRAK, M. A. (1988): Deniz Taşımacılığı Kılavuzu, Ekim Matbaası, İstanbul.

AKYOL, M. (2011): M&M Marine Shipping, Genel Müdürü, yüz yüze görüşme, İstanbul

ALGANTÜRK LİGHT, D. (2000): Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu İle Getirilen Düzenlemeler, İstanbul Barosu Dergisi, 3, 797-804, İstanbul.

ALGANTÜRK LİGHT, D. (2002): Deniz Hukuku Ders Notları, TÜDEV Yayınları, Yayın No:6, İstanbul.

ALGANTÜRK LİGHT, D. (2005): CMI tarafından gemi işletme müteahhidinin (Bareboat Charter) tesciline ilişkin yapılan çalışmalar ve değerlendirme, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 4;8 (2005/2), 149-172, İstanbul.

ALGANTÜRK LİGHT, D. (2006): TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı İle Getirilen Düzenlemeler Ve Değerlendirmeler, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 5;10 (2006/2).123-145, Istanbul

AYBAY, G. (1983): Kuru yük Gemilerinde Yük İşleri ve İşlemleri, Fakülteler Matbaası, ISBN 130177850013, İstanbul.

BIMCO Bulletin, (2002): 97,23

CARVER, T.G.(1971): Carriage by sea British Shipping Laws Vol.2, Londra.

ÇAĞA, T. ve KENDER, R. (2010a): Deniz Ticaret Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, On İki Levha Yayıncılık, ISBN 9786055865566, İstanbul,

ÇAĞA, T. ve KENDER, R. (2010b): Deniz Ticaret Hukuku II, Navlun Sözleşmesi, On İki Levha Yayıncılık, ISBN 9786054396399, İstanbul.

ÇAKALIR, Y. (1985): Zaman Çarteri Sözleşmesi, İstanbul.

ÇETİN, İ.B. (1997): Dökme Kuru yük Gemilerinin Sefer Esasına Göre Kiralanması (Türkiye Uygulaması), Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

DAVIS, M. (2005): Bareboat Charters, Lloyd's Law Press, ISBN 1-84311-423-2, London and Singapore.

DEMİRKIRAN, M. H. (2002): AT Gemi Sicili Çalışmaları ve Türk Uluslararası Gemi Sicili, Deniz Hukuku Dergisi, İstanbul

DENİZ, R. (2002): Gemi işletmeciliği, Acentelik, Brokerlik, Akademi Denizcilik Danışmanlık Eğitim Yayıncılık, İstanbul.

GORTON, L. (2004): Shipbroking and Chartering Practice, 6th Edition. Lloyd's Law Press, ISBN 1-84311-322-8, London.

ILGIN, S. (1988): Chartering ve Hukuku, Öğretim Başkanlığı Yayınları, Yayın no: 24, İstanbul.

ILGIN, S. (2008): Deniz Hukuku II (Deniz Özel Hukuku), Deniz Harp Okulu Basımevi, İstanbul.

ILGIN, S. (2011): DB Deniz Nakliyat, Eski Hukuk Baş Müşaviri, Sözlü Görüşme, İstanbul

KARAASLAN, M. A. (2009): İslam Deniz Ticaret Hukukunda Hukuki Sorumluluk, Doktora Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Temel İslam Bilimleri Anabilim Dalı, Isparta.

KENDER, R. ve ÇETİNGİL, E, (2010): Deniz Ticareti Hukuku, On İki Levha Yayıncılık, ISBN 9786054396375, İstanbul,

MURAN, H. (2008): Zaman çarteri sözleşmesinde çartererin yükümlülükleri, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Hukuk Ana Bilim Dalı, Özel Hukuk Bilim Dalı, İstanbul,

ÖZTOP, A. S. (2011): M&M Marine Shipping, Kiralama Müdürü, Sözlü Görüşme, İstanbul

Report: (2005): United Nations New York and Geneva.

SCRUTTON, T.E. (1984): Charterparties and Bills of Landing. 19. basım, Sweet & Maxwell Ltd Yayınları, ISBN 9780414045903, Londra.

SOYDAN, A. (2007): Gemi tipi, bölge ve yük türüne göre kullanılan charter sözleşmeleri ve bu sözleşmelerdeki klozların karşılaştırılması, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma-İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, İstanbul.

SWENDSEN, A.S. (1958): Sea Transport and Shipping Economics, Weltschiffahrts – Archive, ISBN 9780762311774, Bergen.

TEKIL, F. (2008): Deniz Hukuku, Alkım Yayınları, ISBN 9759532107, İstanbul.

TÜRK BORÇLAR KANUNU, Kanun No: 6098, Kabul Tarihi: 11.01.2011, Yürürlüğe girecek tarih: 01.07.2012

TTK, Kanun No: 6762, Kabul Tarihi: 29.06.1956, Yayımlandığı tarih Resmi Gazete: 9.7.1956-9353

ÜLGENER, F. (1999): Türk Uluslar arası Gemi Sicil Kanunu ve Yönetmelik Tasarısı ile İlgili Bir Değerlendirme, Deniz Hukuku Dergisi, 4, 3-4, İstanbul.

ÜLGENER, F. (2010): Çarter Sözleşmeleri, Der Yayınları, Yayın no:251, İstanbul.

ÜLGENER, F. (2001-2002): Gemi işletme Müteahhidi, Gemi Yöneteni ve Zaman Çartereri Kavramı, Deniz Hukuku Dergisi, 6-7, 1-4, İstanbul.

YENİ TTK, Kanun No: 6102, Kabul tarihi: 13.01.2011, Yayımlandığı Tarih Resmi Gazete: 14.02.2011-27846, Yürürlüğe girecek tarih: 01.07.2012

İnternet Kaynakları

http://www.asba.org: Acente ve Gemi Brokerleri Derneği, 03.03.2011

http://www.bimco.org: Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi, 24.04.2011

http://www.chamber-of-shipping.org.tr: Deniz Ticaret Odası, 12.03.2011

http://www.cerebra.com.tr/turkce/cerebra/yttk%20pdf/Besinci%20Kitap_Deniz%20Ticareti_Karsilastirmali%20TTK(1).pdf: Muhasebe, Denetim, Vergi Ve Danışmanlık Hizmetleri, 02.10.2011

http://www.denizcilik.gov.tr: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 12.03.2011

http://www.denizhaber.com.tr: Denizcilik Sektörü Haber Portalı,12.06.2011

http://www.gestasdenizulasim.com.tr, 12.06.2011

http://www.imo.org: Uluslar arası Denizcilik Örgütü, 24.04.2011

http://www.isl.org: Shipping Statistics and Market Review, 15.05.2011

http://www.istanbulliman.gov.tr: İstanbul Liman Başkanlığı, 01.05.2011

http://www.kgm.adalet.gov.tr: Kanunlar Genel Müdürlüğü, 07.09.2011

http://www.unctad.org: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı, 01.05.2011

http://www.resmigazete.gov.tr: Resmi Gazete tarih ve sayısı 21.12.1999, S.23913 ve Resmi Gazete tarih ve sayısı 23.06.2000, S.24088, 12.04.2011

SEBILCIOĞLU, F. (2011): Karşılaştırmalı Yeni Türk Ticaret Kanunu ve Mevcut Türk Ticaret Kanunu, Deniz Ticareti

EK 1

Çıplak Gemi Kiralama Anlaşması Formu (Barecon 2001)

BIMCO STANDARD BAREBOAT CHARTER
CODE NAME: "BARECON 2001"

PART I

1. Shipbroker	2. Place and date	
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Bareboat Charterers/Place of business (Cl. 1)	
5. Vessel's name, call sign and flag (Cl. 1 and 3)		
6. Type of Vessel	7. GT/NT	
8. When/Where built	9. Total DWT (abt.) in metric tons on summer freeboard	
10. Classification Society (Cl. 3)	11. Date of last special survey by the Vessel's classification society	
12. Further particulars of Vessel (also indicate minimum number of months' validity of class certificates agreed acc. to Cl. 3)		
13. Port or Place of delivery (Cl. 3)	14. Time for delivery (Cl. 4)	15. Cancelling date (Cl. 5)
16. Port or Place of redelivery (Cl. 15)	17. No. of months' validity of trading and class certificates upon redelivery (Cl. 15)	
18. Running days' notice if other than stated in Cl. 4	19. Frequency of dry-docking (Cl. 10(g))	
20. Trading limits (Cl. 6)		
21. Charter period (Cl. 2)	22. Charter hire (Cl. 11)	
23. New class and other safety requirements (state percentage of Vessel's insurance value acc. to Box 29)(Cl. 10(a)(ii))		
24. Rate of interest payable acc. to Cl. 11(f) and, if applicable, acc. to PART IV	25. Currency and method of payment (Cl. 11)	

Sample copy

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen. Issued November 2001
First issued by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen, in 1974 as "Barecon A" and "Barecon B". Revised and amalgamated 1989. Revised 2001

Printed and sold by Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri A/S, Vallensbaekvej 61, DK-2625 Vallensbaek, Fax: +45 4366 0701

continued

26. Place of payment; also state beneficiary and bank account (Cl. 11)	27. Bank guarantee/bond (sum and place)(Cl. 24)(optional)
28. Mortgage(s), if any (state whether 12(a) or (b) applies; if 12(b) applies state date of Financial Instrument and name of Mortgagee(s)/Place of business)(Cl. 12)	29. Insurance (hull and machinery and war risks)(state value acc. to Cl. 13(f) or, if applicable, acc. to Cl. 14(k))(also state if Cl. 14 applies)
30. Additional insurance cover, if any, for Owners' account limited to (Cl. 13(b) or, if applicable, Cl. 14(g))	31. Additional insurance cover, if any, for Charterers' account limited to (Cl. 13(b) or, if applicable, Cl. 14(g))
32. Latent defects (only to be filled in if period other than stated in Cl. 3)	33. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 27)
34. Grace period (state number of clear banking days)(Cl. 28)	35. Dispute Resolution (state 30(a), 30(b) or 30(c); if 30(c) agreed Place of Arbitration must be stated (Cl. 30))
36. War cancellation (indicate countries agreed)(Cl. 26(f))	
37. Newbuilding Vessel (indicate with "yes" or "no" whether PART III applies)(optional)	38. Name and place of Builders (only to be filled in if PART III applies)
39. Vessel's Yard Building No. (only to be filled in if PART III applies)	40. Date of Building Contract (only to be filled in if PART III applies)
41. Liquidated damages and costs shall accrue to (state party acc. to Cl. 1) a) b) c)	
42. Hire/Purchase agreement (indicate with "yes" or "no" whether PART IV applies)(optional)	43. Bareboat Charter Registry (indicate "yes" or "no" whether PART V applies)(optional)
44. Flag and Country of the Bareboat Charter Registry (only to be filled in if PART V applies)	45. Country of the Underlying Registry (only to be filled in if PART V applies)
46. Number of additional clauses covering special provisions, if agreed	

PREAMBLE - It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I and 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 but no further. It is further mutually agreed that PART III and/or PART IV and/or PART V shall only apply and only form part of this Charter if expressly agreed and stated in the Boxes 37, 42 and 43. If PART III and/or PART IV and/or PART V apply, it is further agreed that in the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and PART II shall prevail over those of PART III and/or PART IV and/or PART V to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)

Sample copy

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

1. Definitions

In this Charter, the following terms shall have the meanings hereby assigned to them:

"*The Owners*" shall mean the party identified in Box 3;

"*The Charterers*" shall mean the party identified in Box 4;

"*The Vessel*" shall mean the vessel named in Box 5 and with particulars as stated in Boxes 6 to 12.

"*Financial Instrument*" means the mortgage, deed of covenant or other such financial security instrument as annexed to this Charter and stated in Box 28.

2. Charter Period

In consideration of the hire detailed in Box 22, the Owners have agreed to let and the Charterers have agreed to hire the Vessel for the period stated in Box 21 ("The Charter Period").

3. Delivery

(not applicable when Part III applies, as indicated in Box 37)

(a) The Owners shall before and at the time of delivery exercise due diligence to make the Vessel seaworthy and in every respect ready in hull, machinery and equipment for service under this Charter.

The Vessel shall be delivered by the Owners and taken over by the Charterers at the port or place indicated in Box 13 in such ready safe berth as the Charterers may direct.

(b) The Vessel shall be properly documented on delivery in accordance with the laws of the flag State indicated in Box 5 and the requirements of the classification society stated in Box 10. The Vessel upon delivery shall have her survey cycles up to date and trading and class certificates valid for at least the number of months agreed in Box 12.

(c) The delivery of the Vessel by the Owners and the taking over of the Vessel by the Charterers shall constitute a full performance by the Owners of all the Owners' obligations under this Clause 3, and thereafter the Charterers shall not be entitled to make or assert any claim against the Owners on account of any conditions, representations or warranties expressed or implied with respect to the Vessel but the Owners shall be liable for the cost of but not the time for repairs or renewals occasioned by latent defects in the Vessel, her machinery or appurtenances, existing at the time of delivery under this Charter, provided such defects have manifested themselves within twelve (12) months after delivery unless otherwise provided in Box 32.

4. Time for Delivery

(not applicable when Part III applies, as indicated in Box 37)

The Vessel shall not be delivered before the date indicated in Box 14 without the Charterers' consent and the Owners shall exercise due diligence to deliver the Vessel not later than the date indicated in Box 15.

Unless otherwise agreed in Box 18, the Owners shall give the Charterers not less than thirty (30) running days' preliminary and not less than fourteen (14) running days' definite notice of the date on which the Vessel is expected to be ready for delivery.

The Owners shall keep the Charterers closely advised of possible changes in the Vessel's position.

5. Cancelling

(not applicable when Part III applies, as indicated in Box 37)

(a) Should the Vessel not be delivered latest by the cancelling date indicated in Box 15, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter by giving the Owners notice of cancellation within thirty-six (36) running hours after the cancelling date stated in Box 15, failing which this Charter shall remain in full force and effect.

(b) If it appears that the Vessel will be delayed beyond the cancelling date, the Owners may, as soon as they are in a position to state with reasonable certainty the day on which the Vessel should be ready, give notice thereof to the Charterers asking whether they will exercise their option of cancelling, and the option must then be declared within one hundred and sixty-eight (168) running hours of the receipt by the Charterers of such notice or within thirty-six (36) running hours after the cancelling date, whichever is the earlier. If the Charterers do not then exercise their option of cancelling, the seventh day after the readiness date stated in the Owners' notice shall be substituted for the cancelling date indicated in Box 15 for the purpose of this Clause 5.

(c) Cancellation under this Clause 5 shall be without prejudice to any claim the Charterers may otherwise have on the Owners under this Charter.

6. Trading Restrictions

The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of suitable lawful merchandise within the trading limits indicated in Box 20.

The Charterers undertake not to employ the Vessel or suffer the Vessel to be employed otherwise than in conformity with the terms of the contracts of insurance (including any warranties expressed or implied therein) without first obtaining the consent of the insurers to such employment and complying with such requirements as to extra premium or otherwise as the insurers may prescribe.

The Charterers also undertake not to employ the Vessel or suffer her employment in any trade or business which is forbidden by the law of any country to which the Vessel may sail or is otherwise illicit or in carrying illicit or prohibited goods or in any manner whatsoever which may render her liable to condemnation, destruction, seizure or confiscation.

Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radio-isotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained to loading thereof.

7. Surveys on Delivery and Redelivery

(not applicable when Part III applies, as indicated in Box 37)

The Owners and Charterers shall each appoint surveyors for the purpose of determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of delivery and redelivery hereunder. The Owners shall bear all expenses of the On-hire Survey including loss of time, if any, and the Charterers shall bear all expenses of the Off-hire Survey including loss of time, if any, at the daily equivalent to the rate of hire or pro rata thereof.

8. Inspection

The Owners shall have the right at any time after giving reasonable notice to the Charterers to inspect or survey the Vessel or instruct a duly authorised surveyor to carry out such survey on their behalf:-

(a) to ascertain the condition of the Vessel and satisfy

Sample Copy

themselves that the Vessel is being properly repaired and maintained. The costs and fees for such inspection or survey shall be paid by the Owners unless the Vessel is found to require repairs or maintenance in order to achieve the condition so provided;

(b) in dry-dock if the Charterers have not dry-docked her in accordance with Clause 10(g). The costs and fees for such inspection or survey shall be paid by the Charterers; and

(c) for any other commercial reason they consider necessary (provided it does not unduly interfere with the commercial operation of the Vessel). The costs and fees for such inspection and survey shall be paid by the Owners.

All time used in respect of inspection, survey or repairs shall be for the Charterers' account and form part of the Charter Period.

The Charterers shall also permit the Owners to inspect the Vessel's log books whenever requested and shall whenever required by the Owners furnish them with full information regarding any casualties or other accidents or damage to the Vessel.

9. Inventories, Oil and Stores

A complete inventory of the Vessel's entire equipment, outfit including spare parts, appliances and of all consumable stores on board the Vessel shall be made by the Charterers in conjunction with the Owners on delivery and again on redelivery of the Vessel. The Charterers and the Owners, respectively, shall at the time of delivery and redelivery take over and pay for all bunkers, lubricating oil, unbroached provisions, paints, ropes and other consumable stores (excluding spare parts) in the said Vessel at the then current market prices at the ports of delivery and redelivery, respectively. The Charterers shall ensure that all spare parts listed in the inventory and used during the Charter Period are replaced at their expense prior to redelivery of the Vessel.

10. Maintenance and Operation

(a)(i) Maintenance and Repairs - During the Charter Period the Vessel shall be in the full possession and at the absolute disposal for all purposes of the Charterers and under their complete control in every respect. The Charterers shall maintain the Vessel, her machinery, boilers, appurtenances and spare parts in a good state of repair, in efficient operating condition and in accordance with good commercial maintenance practice and, except as provided for in Clause 14(i), if applicable, at their own expense they shall at all times keep the Vessel's Class fully up to date with the Classification Society indicated in Box 10 and maintain all other necessary certificates in force at all times.

(ii) New Class and Other Safety Requirements - In the event of any improvement, structural changes or new equipment becoming necessary for the continued operation of the Vessel by reason of new class requirements or by compulsory legislation costing (excluding the Charterers' loss of time) more than the percentage stated in Box 23, or if Box 23 is left blank, 5 per cent. of the Vessel's insurance value as stated in Box 29, then the extent, if any, to which the rate of hire shall be varied and the ratio in which the cost of compliance shall be shared between the parties concerned in order to achieve a reasonable distribution thereof as between the Owners and the Charterers having regard, inter alia, to the length of the period remaining under this Charter shall, in the absence of agreement, be referred to the dispute resolution method agreed in Clause 30.

(iii) Financial Security - The Charterers shall maintain financial security or responsibility in respect of third party liabilities as required by any government, including federal, state or municipal or other division or authority thereof, to enable the Vessel, without penalty or charge, lawfully to enter, remain at, or leave any port, place, territorial or contiguous waters of any country, state or municipality in performance of this Charter without any delay. This obligation shall apply whether or not such requirements have been lawfully imposed by such government or division or authority thereof.

The Charterers shall make and maintain all arrangements by bond or otherwise as may be necessary to satisfy such requirements at the Charterers' sole expense and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences whatsoever (including loss of time) for any failure or inability to do so.

(b) Operation of the Vessel - The Charterers shall at their own expense and by their own procurement man, victual, navigate, operate, supply, fuel and, whenever required, repair the Vessel during the Charter Period and they shall pay all charges and expenses of every kind and nature whatsoever incidental to their use and operation of the Vessel under this Charter, including annual flag State fees and any foreign general municipality and/or state taxes. The Master, officers and crew of the Vessel shall be the servants of the Charterers for all purposes whatsoever, even if for any reason appointed by the Owners.

Charterers shall comply with the regulations regarding officers and crew in force in the country of the Vessel's flag or any other applicable law.

(c) The Charterers shall keep the Owners and the mortgagee(s) advised of the intended employment, planned dry-docking and major repairs of the Vessel, as reasonably required.

(d) Flag and Name of Vessel - During the Charter Period, the Charterers shall have the liberty to paint the Vessel in their own colours, install and display their funnel insignia and fly their own house flag. The Charterers shall also have the liberty, with the Owners' consent, which shall not be unreasonably withheld, to change the flag and/or the name of the Vessel during the Charter Period. Painting and re-painting, instalment and re-instalment, registration and re-registration, if required by the Owners, shall be at the Charterers' expense and time.

(e) Changes to the Vessel – Subject to Clause 10(a)(ii), the Charterers shall make no structural changes in the Vessel or changes in the machinery, boilers, appurtenances or spare parts thereof without in each instance first securing the Owners' approval thereof. If the Owners so agree, the Charterers shall, if the Owners so require, restore the Vessel to its former condition before the termination of this Charter.

(f) Use of the Vessel's Outfit, Equipment and Appliances - The Charterers shall have the use of all outfit, equipment, and appliances on board the Vessel at the time of delivery, provided the same or their substantial equivalent shall be returned to the Owners on redelivery in the same good order and condition as when received, ordinary wear and tear excepted. The

Sample Copy

Charterers shall from time to time during the Charter Period replace such items of equipment as shall be so damaged or worn as to be unfit for use. The Charterers are to procure that all repairs to or replacement of any damaged, worn or lost parts or equipment be effected in such manner (both as regards workmanship and quality of materials) as not to diminish the value of the Vessel. The Charterers have the right to fit additional equipment at their expense and risk but the Charterers shall remove such equipment at the end of the period if requested by the Owners. Any equipment including radio equipment on hire on the Vessel at time of delivery shall be kept and maintained by the Charterers and the Charterers shall assume the obligations and liabilities of the Owners under any lease contracts in connection therewith and shall reimburse the Owners for all expenses incurred in connection therewith, also for any new equipment required in order to comply with radio regulations.

(g) Periodical Dry-Docking - The Charterers shall dry-dock the Vessel and clean and paint her underwater parts whenever the same may be necessary, but not less than once during the period stated in Box 19 or, if Box 19 has been left blank, every sixty (60) calendar months after delivery or such other period as may be required by the Classification Society or flag State.

11. Hire

(a) The Charterers shall pay hire due to the Owners punctually in accordance with the terms of this Charter in respect of which time shall be of the essence.

(b) The Charterers shall pay to the Owners for the hire of the Vessel a lump sum in the amount indicated in Box 22 which shall be payable not later than every thirty (30) running days in advance, the first lump sum being payable on the date and hour of the Vessel's delivery to the Charterers. Hire shall be paid continuously throughout the Charter Period.

(c) Payment of hire shall be made in cash without discount in the currency and in the manner indicated in Box 25 and at the place mentioned in Box 26.

(d) Final payment of hire, if for a period of less than thirty (30) running days, shall be calculated proportionally according to the number of days and hours remaining before redelivery and advance payment to be effected accordingly.

(e) Should the Vessel be lost or missing, hire shall cease from the date and time when she was lost or last heard of. The date upon which the Vessel is to be treated as lost or missing shall be ten (10) days after the Vessel was last reported or when the Vessel is posted as missing by Lloyd's, whichever occurs first. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.

(f) Any delay in payment of hire shall entitle the Owners to interest at the rate per annum as agreed in Box 24. If Box 24 has not been filled in, the three months interbank offered rate in London (LIBOR or its successor) for the currency stated in Box 25, as quoted by the British Bankers' Association (BBA) on the date when the hire fell due, increased by 2 per cent., shall apply.

(g) Payment of interest due under sub-clause 11(f) shall be made within seven (7) running days of the date of the Owners' invoice specifying the amount payable or, in the absence of an invoice, at the time of the next hire payment date.

12. Mortgage

(only to apply if Box 28 has been appropriately filled in)

*) **(a)** The Owners warrant that they have not effected any mortgage(s) of the Vessel and that they shall not effect any mortgage(s) without the prior consent of the Charterers, which shall not be unreasonably withheld.

*) **(b)** The Vessel chartered under this Charter is financed by a mortgage according to the Financial Instrument. The Charterers undertake to comply, and provide such information and documents to enable the Owners to comply, with all such instructions or directions in regard to the employment, insurances, operation, repairs and maintenance of the Vessel as laid down in the Financial Instrument or as may be directed from time to time during the currency of the Charter by the mortgagee(s) in conformity with the Financial Instrument. The Charterers confirm that, for this purpose, they have acquainted themselves with all relevant terms, conditions and provisions of the Financial Instrument and agree to acknowledge this in writing in any form that may be required by the mortgagee(s). The Owners warrant that they have not effected any mortgage(s) other than stated in Box 28 and that they shall not agree to any amendment of the mortgage(s) referred to in Box 28 or effect any other mortgage(s) without the prior consent of the Charterers, which shall not be unreasonably withheld.

*) *(Optional, Clauses 12(a) and 12(b) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 28).*

13. Insurance and Repairs

(a) During the Charter Period the Vessel shall be kept insured by the Charterers at their expense against hull and machinery, war and Protection and Indemnity risks (and any risks against which it is compulsory to insure for the operation of the Vessel, including maintaining financial security in accordance with sub-clause 10(a)(iii)) in such form as the Owners shall in writing approve, which approval shall not be un-reasonably withheld. Such insurances shall be arranged by the Charterers to protect the interests of both the Owners and the Charterers and the mortgagee(s) (if any), and the Charterers shall be at liberty to protect under such insurances the interests of any managers they may appoint. Insurance policies shall cover the Owners and the Charterers according to their respective interests. Subject to the provisions of the Financial Instrument, if any, and the approval of the Owners and the insurers, the Charterers shall effect all insured repairs and shall undertake settlement and reimbursement from the insurers of all costs in connection with such repairs as well as insured charges, expenses and liabilities to the extent of coverage under the insurances herein provided for.

The Charterers also to remain responsible for and to effect repairs and settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles provided for in the insurances.

All time used for repairs under the provisions of sub-clause 13(a) and for repairs of latent defects according to Clause 3(c) above, including any deviation, shall be for the Charterers' account.

(b) If the conditions of the above insurances permit additional insurance to be placed by the parties, such cover shall be limited to the amount for each party set out in Box 30 and Box 31, respectively. The Owners or the Charterers as the case may be shall immediately furnish the other party with particulars of any additional

Exclusive Copy

insurance effected, including copies of any cover notes or policies and the written consent of the insurers of any such required insurance in any case where the consent of such insurers is necessary.

(c) The Charterers shall upon the request of the Owners, provide information and promptly execute such documents as may be required to enable the Owners to comply with the insurance provisions of the Financial Instrument.

(d) Subject to the provisions of the Financial Instrument, if any, should the Vessel become an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances required under sub-clause 13(a), all insurance payments for such loss shall be paid to the Owners who shall distribute the moneys between the Owners and the Charterers according to their respective interests. The Charterers undertake to notify the Owners and the mortgagee(s), if any, of any occurrences in consequence of which the Vessel is likely to become a total loss as defined in this Clause.

(e) The Owners shall upon the request of the Charterers, promptly execute such documents as may be required to enable the Charterers to abandon the Vessel to insurers and claim a constructive total loss.

(f) For the purpose of insurance coverage against hull and machinery and war risks under the provisions of sub-clause 13(a), the value of the Vessel is the sum indicated in Box 29.

14. Insurance, Repairs and Classification

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 25, in which event Clause 13 shall be considered deleted).

(a) During the Charter Period the Vessel shall be kept insured by the Owners at their expense against hull and machinery and war risks under the form of policy or policies attached hereto. The Owners and/or insurers shall not have any right of recovery or subrogation against the Charterers on account of loss of or any damage to the Vessel or her machinery or appurtenances covered by such insurance, or on account of payments made to discharge claims against or liabilities of the Vessel or the Owners covered by such insurance. Insurance policies shall cover the Owners and the Charterers according to their respective interests.

(b) During the Charter Period the Vessel shall be kept insured by the Charterers at their expense against Protection and Indemnity risks (and any risks against which it is compulsory to insure for the operation of the Vessel, including maintaining financial security in accordance with sub-clause 10(a)(iii)) in such form as the Owners shall in writing approve which approval shall not be unreasonably withheld.

(c) In the event that any act or negligence of the Charterers shall vitiate any of the insurance herein provided, the Charterers shall pay to the Owners all losses and indemnify the Owners against all claims and demands which would otherwise have been covered by such insurance.

(d) The Charterers shall, subject to the approval of the Owners or Owners' Underwriters, effect all insured repairs, and the Charterers shall undertake settlement of all miscellaneous expenses in connection with such repairs as well as all insured charges, expenses and liabilities to the extent of coverage under the insurances provided for under the provisions of sub-clause 14(a). The Charterers to be secured reimbursement through the Owners' Underwriters for such expenditures upon presentation of accounts.

(e) The Charterers to remain responsible for and to effect repairs and settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles provided for in the insurances.

(f) All time used for repairs under the provisions of sub-clauses 14(d) and 14(e) and for repairs of latent defects according to Clause 3 above, including any deviation, shall be for the Charterers' account and shall form part of the Charter Period.

The Owners shall not be responsible for any expenses as are incident to the use and operation of the Vessel for such time as may be required to make such repairs.

(g) If the conditions of the above insurances permit additional insurance to be placed by the parties such cover shall be limited to the amount for each party set out in Box 30 and Box 31, respectively. The Owners or the Charterers as the case may be shall immediately furnish the other party with particulars of any additional insurance effected, including copies of any cover notes or policies and the written consent of the insurers of any such required insurance in any case where the consent of such insurers is necessary.

(h) Should the Vessel become an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances required under sub-clause 14(a), all insurance payments for such loss shall be paid to the Owners, who shall distribute the moneys between themselves and the Charterers according to their respective interests.

(i) If the Vessel becomes an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances arranged by the Owners in accordance with sub-clause 14(a), this Charter shall terminate as of the date of such loss.

(j) The Charterers shall upon the request of the Owners, promptly execute such documents as may be required to enable the Owners to abandon the Vessel to the insurers and claim a constructive total loss.

(k) For the purpose of insurance coverage against hull and machinery and war risks under the provisions of sub-clause 14(a), the value of the Vessel is the sum indicated in Box 29.

(l) Notwithstanding anything contained in sub-clause 10(a), it is agreed that under the provisions of Clause 14, if applicable, the Owners shall keep the Vessel's Class fully up to date with the Classification Society indicated in Box 10 and maintain all other necessary certificates in force at all times.

15. Redelivery

At the expiration of the Charter Period the Vessel shall be redelivered by the Charterers to the Owners at a safe and ice-free port or place as indicated in Box 16, in such ready safe berth as the Owners may direct. The Charterers shall give the Owners not less than thirty (30) running days' preliminary notice of expected date, range of ports of redelivery or port or place of redelivery and not less than fourteen (14) running days' definite notice of expected date and port or place of redelivery. Any changes thereafter in the Vessel's position shall be notified immediately to the Owners.

The Charterers warrant that they will not permit the Vessel to commence a voyage (including any preceding ballast voyage) which cannot reasonably be expected to be completed in time to allow redelivery of the Vessel within the Charter Period. Notwithstanding the above,

SAMPLE ONLY

should the Charterers fail to redeliver the Vessel within the Charter Period, the Charterers shall pay the daily equivalent to the rate of hire stated in Box 22 plus 10 per cent. or to the market rate, whichever is the higher, for the number of days by which the Charter Period is exceeded. All other terms, conditions and provisions of this Charter shall continue to apply.

Subject to the provisions of Clause 10, the Vessel shall be redelivered to the Owners in the same or as good structure, state, condition and class as that in which she was delivered, fair wear and tear not affecting class excepted.

The Vessel upon redelivery shall have her survey cycles up to date and trading and class certificates valid for at least the number of months agreed in Box 17.

16. Non-Lien

The Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers further agree to fasten to the Vessel in a conspicuous place and to keep so fastened during the Charter Period a notice reading as follows:

"This Vessel is the property of (name of Owners). It is under charter to (name of Charterers) and by the terms of the Charter Party neither the Charterers nor the Master have any right, power or authority to create, incur or permit to be imposed on the Vessel any lien whatsoever."

17. Indemnity

(a) The Charterers shall indemnify the Owners against any loss, damage or expense incurred by the Owners arising out of or in relation to the operation of the Vessel by the Charterers, and against any lien of whatsoever nature arising out of an event occurring during the Charter Period. If the Vessel be arrested or otherwise detained by reason of claims or liens arising out of her operation hereunder by the Charterers, the Charterers shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released, including the provision of bail.

Without prejudice to the generality of the foregoing, the Charterers agree to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or agents signing Bills of Lading or other documents.

(b) If the Vessel be arrested or otherwise detained by reason of a claim or claims against the Owners, the Owners shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released, including the provision of bail.

In such circumstances the Owners shall indemnify the Charterers against any loss, damage or expense incurred by the Charterers (including hire paid under this Charter) as a direct consequence of such arrest or detention.

18. Lien

The Owners to have a lien upon all cargoes, sub-hires and sub-freights belonging or due to the Charterers or any sub-charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.

19. Salvage

All salvage and towage performed by the Vessel shall be for the Charterers' benefit and the cost of repairing damage occasioned thereby shall be borne by the Charterers.

20. Wreck Removal

In the event of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation the Charterers shall indemnify the Owners against any sums whatsoever which the Owners shall become liable to pay and shall pay in consequence of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation.

21. General Average

The Owners shall not contribute to General Average.

22. Assignment, Sub-Charter and Sale

(a) The Charterers shall not assign this Charter nor sub-charter the Vessel on a bareboat basis except with the prior consent in writing of the Owners, which shall not be unreasonably withheld, and subject to such terms and conditions as the Owners shall approve.

(b) The Owners shall not sell the Vessel during the currency of this Charter except with the prior written consent of the Charterers, which shall not be unreasonably withheld, and subject to the buyer accepting an assignment of this Charter.

23. Contracts of Carriage

*) **(a)** The Charterers are to procure that all documents issued during the Charter Period evidencing the terms and conditions agreed in respect of carriage of goods shall contain a paramount clause incorporating any legislation relating to carrier's liability for cargo compulsorily applicable in the trade; if no such legislation exists, the documents shall incorporate the Hague-Visby Rules. The documents shall also contain the New Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.

*) **(b)** The Charterers are to procure that all passenger tickets issued during the Charter Period for the carriage of passengers and their luggage under this Charter shall contain a paramount clause incorporating any legislation relating to carrier's liability for passengers and their luggage compulsorily applicable in the trade; if no such legislation exists, the passenger tickets shall incorporate the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, and any protocol thereto.

*) *Delete as applicable.*

24. Bank Guarantee

(Optional, only to apply if Box 27 filled in)

The Charterers undertake to furnish, before delivery of the Vessel, a first class bank guarantee or bond in the sum and at the place as indicated in Box 27 as guarantee for full performance of their obligations under this Charter.

25. Requisition/Acquisition

(a) In the event of the Requisition for Hire of the Vessel by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Requisition for Hire") irrespective of the date during the Charter Period when "Requisition for Hire" may occur and irrespective of the length thereof and whether or not it be for an indefinite

Sample Copy

or a limited period of time, and irrespective of whether it may or will remain in force for the remainder of the Charter Period, this Charter shall not be deemed thereby or thereupon to be frustrated or otherwise terminated and the Charterers shall continue to pay the stipulated hire in the manner provided by this Charter until the time when the Charter would have terminated pursuant to any of the provisions hereof always provided however that in the event of "Requisition for Hire" any Requisition Hire or compensation received or receivable by the Owners shall be payable to the Charterers during the remainder of the Charter Period or the period of the "Requisition for Hire" whichever be the shorter.

(b) In the event of the Owners being deprived of their ownership in the Vessel by any Compulsory Acquisition of the Vessel or requisition for title by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Compulsory Acquisition"), then, irrespective of the date during the Charter Period when "Compulsory Acquisition" may occur, this Charter shall be deemed terminated as of the date of such "Compulsory Acquisition". In such event Charter Hire to be considered as earned and to be paid up to the date and time of such "Compulsory Acquisition".

26. War

(a) For the purpose of this Clause, the words "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 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.

(b) The Vessel, unless the written consent of the Owners be first obtained, shall not continue to or go through any port, place, area or zone (whether of land or sea), or any waterway or canal, where it reasonably appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her entry into it, the Owners shall have the right to require the Vessel to leave such area.

(c) The Vessel shall not load contraband cargo, or to pass through any blockade, whether such blockade be imposed on all vessels, or is imposed selectively in any way whatsoever against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an area where she shall be subject, or is likely to be subject to a belligerent's right of search and/or confiscation.

(d) If the insurers of the war risks insurance, when Clause 14 is applicable, should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, any area or areas which are specified by such insurers as being subject to additional premiums because of War Risks, then such premiums and/or calls shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at the same time as the next payment of hire is due.

(e) The Charterers shall have the liberty:

(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or any other Government, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

(ii) to comply with the orders, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;

(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement.

(f) In the event of outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) (i) between any two or more of the following countries: the United States of America; Russia; the United Kingdom; France; and the People's Republic of China, (ii) between any two or more of the countries stated in Box 36, both the Owners and the Charterers shall have the right to cancel this Charter, whereupon the Charterers shall redeliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 15, if the Vessel has cargo on board after discharge thereof at destination, or if debarred under this Clause from reaching or entering it at a near, open and safe port as directed by the Owners, or if the Vessel has no cargo on board, at the port at which the Vessel then is or if at sea at a near, open and safe port as directed by the Owners. In all cases hire shall continue to be paid in accordance with Clause 11 and except as aforesaid all other provisions of this Charter shall apply until redelivery.

27. Commission

The Owners to pay a commission at the rate indicated in Box 33 to the Brokers named in Box 33 on any hire paid under the Charter. If no rate is indicated in Box 33, the commission to be paid by the Owners shall cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work.

If the full hire is not paid owing to breach of the Charter by either of the parties the party liable therefor shall indemnify the Brokers against their loss of commission. Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners shall indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission shall not exceed the brokerage on one year's hire.

28. Termination

(a) Charterers' Default

The Owners shall be entitled to withdraw the Vessel from the service of the Charterers and terminate the Charter with immediate effect by written notice to the Charterers if:

(i) the Charterers fail to pay hire in accordance with Clause 11. However, where there is a failure to make punctual payment of hire due to oversight, negligence, errors or omissions on the part of the

Sample Copy

Charterers or their bankers, the Owners shall give the Charterers written notice of the number of clear banking days stated in Box 34 (as recognised at the agreed place of payment) in which to rectify the failure, and when so rectified within such number of days following the Owners' notice, the payment shall stand as regular and punctual. Failure by the Charterers to pay hire within the number of days stated in Box 34 of their receiving the Owners' notice as provided herein, shall entitle the Owners to withdraw the Vessel from the service of the Charterers and terminate the Charter without further notice;

(ii) the Charterers fail to comply with the requirements of:
(1) Clause 6 (Trading Restrictions)
(2) Clause 13(a) (Insurance and Repairs)
provided that the Owners shall have the option, by written notice to the Charterers, to give the Charterers a specified number of days grace within which to rectify the failure without prejudice to the Owners' right to withdraw and terminate under this Clause if the Charterers fail to comply with such notice;

(iii) the Charterers fail to rectify any failure to comply with the requirements of sub-clause 10(a)(i) (Maintenance and Repairs) as soon as practically possible after the Owners have requested them in writing so to do and in any event so that the Vessel's insurance cover is not prejudiced.

(b) Owners' Default

If the Owners shall by any act or omission be in breach of their obligations under this Charter to the extent that the Charterers are deprived of the use of the Vessel and such breach continues for a period of fourteen (14) running days after written notice thereof has been given by the Charterers to the Owners, the Charterers shall be entitled to terminate this Charter with immediate effect by written notice to the Owners.

(c) Loss of Vessel

This Charter shall be deemed to be terminated if the Vessel becomes a total loss or is declared as a constructive or compromised or arranged total loss. For the purpose of this sub-clause, the Vessel shall not be deemed to be lost unless she has either become an actual total loss or agreement has been reached with her underwriters in respect of her constructive, compromised or arranged total loss or if such agreement with her underwriters is not reached it is adjudged by a competent tribunal that a constructive loss of the Vessel has occurred.

(d) Either party shall be entitled to terminate this Charter with immediate effect by written notice to the other party in the event of an order being made or resolution passed for the winding up, dissolution, liquidation or bankruptcy of the other party (otherwise than for the purpose of reconstruction or amalgamation) or if a receiver is appointed, or if it suspends payment, ceases to carry on business or makes any special arrangement or composition with its creditors.

(e) The termination of this Charter shall be without prejudice to all rights accrued due between the parties prior to the date of termination and to any claim that either party might have.

29. Repossession

In the event of the termination of this Charter in accordance with the applicable provisions of Clause 28, the Owners shall have the right to repossess the Vessel from the Charterers at her current or next port of call, or at a port or place convenient to them without hindrance or interference by the Charterers, courts or local authorities. Pending physical repossession of the Vessel in accordance with this Clause 29, the Charterers shall hold the Vessel as gratuitous bailee only to the Owners. The Owners shall arrange for an authorised representative to board the Vessel as soon as reasonably practicable following the termination of the Charter. The Vessel shall be deemed to be repossessed by the Owners from the Charterers upon the boarding of the Vessel by the Owners' representative. All arrangements and expenses relating to the settling of wages, disembarkation and repatriation of the Charterers' Master, officers and crew shall be the sole responsibility of the Charterers.

30. Dispute Resolution

*) **(a)** This Contract shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

*) **(b)** This Contract shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

In cases where neither the claim nor any counterclaim

Sample Copy

exceeds the sum of US$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

*) **(c)** This Contract shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.

(d) Notwithstanding (a), (b) or (c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Contract.

In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (a), (b) or (c) above, the following shall apply:-

(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.

(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.

(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.

(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.

(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.

(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.

(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.

(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)

(e) If Box 35 in Part I is not appropriately filled in, sub-clause 30(a) of this Clause shall apply. Sub-clause 30(d) shall apply in all cases.

*) *Sub-clauses 30(a), 30(b) and 30(c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 35.*

31. Notices

(a) Any notice to be given by either party to the other party shall be in writing and may be sent by fax, telex, registered or recorded mail or by personal service.

(b) The address of the Parties for service of such communication shall be as stated in Boxes 3 and 4 respectively.

sample copy

OPTIONAL PART

PART III
PROVISIONS TO APPLY FOR NEWBUILDING VESSELS ONLY
(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 37)

1. Specifications and Building Contract

(a) The Vessel shall be constructed in accordance with the Building Contract (hereafter called "the Building Contract") as annexed to this Charter, made between the Builders and the Owners and in accordance with the specifications and plans annexed thereto, such Building Contract, specifications and plans having been counter-signed as approved by the Charterers.

(b) No change shall be made in the Building Contract or in the specifications or plans of the Vessel as approved by the Charterers as aforesaid, without the Charterers' consent.

(c) The Charterers shall have the right to send their representative to the Builders' Yard to inspect the Vessel during the course of her construction to satisfy themselves that construction is in accordance with such approved specifications and plans as referred to under sub-clause (a) of this Clause.

(d) The Vessel shall be built in accordance with the Building Contract and shall be of the description set out therein. Subject to the provisions of sub-clause 2(c)(ii) hereunder, the Charterers shall be bound to accept the Vessel from the Owners, completed and constructed in accordance with the Building Contract, on the date of delivery by the Builders. The Charterers undertake that having accepted the Vessel they will not thereafter raise any claims against the Owners in respect of the Vessel's performance or specification or defects, if any. Nevertheless, in respect of any repairs, replacements or defects which appear within the first 12 months from delivery by the Builders, the Owners shall endeavour to compel the Builders to repair, replace or remedy any defects or to recover from the Builders any expenditure incurred in carrying out such repairs, replacements or remedies. However, the Owners' liability to the Charterers shall be limited to the extent the Owners have a valid claim against the Builders under the guarantee clause of the Building Contract (a copy whereof has been supplied to the Charterers). The Charterers shall be bound to accept such sums as the Owners are reasonably able to recover under this Clause and shall make no further claim on the Owners for the difference between the amount(s) so recovered and the actual expenditure on repairs, replacement or remedying defects or for any loss of time incurred.

Any liquidated damages for physical defects or deficiencies shall accrue to the account of the party stated in Box 41(a) or if not filled in shall be shared equally between the parties. The costs of pursuing a claim or claims against the Builders under this Clause (including any liability to the Builders) shall be borne by the party stated in Box 41(b) or if not filled in shall be shared equally between the parties.

2. Time and Place of Delivery

(a) Subject to the Vessel having completed her acceptance trials including trials of cargo equipment in accordance with the Building Contract and specifications to the satisfaction of the Charterers, the Owners shall give and the Charterers shall take delivery of the Vessel afloat when ready for delivery and properly documented at the Builders' Yard or some other safe and readily accessible dock, wharf or place as may be agreed between the parties hereto and the Builders. Under the Building Contract the Builders have estimated that the Vessel will be ready for delivery to the Owners as therein provided but the delivery date for the purpose of this Charter shall be the date when the Vessel is in fact ready for delivery by the Builders after completion of trials whether that be before or after as indicated in the Building Contract. The Charterers shall not be entitled to refuse acceptance of delivery of the Vessel and upon and after such acceptance, subject to Clause 1(d), the Charterers shall not be entitled to make any claim against the Owners in respect of any conditions, representations or warranties, whether express or implied, as to the seaworthiness of the Vessel or in respect of delay in delivery.

(b) If for any reason other than a default by the Owners under the Building Contract, the Builders become entitled under that Contract not to deliver the Vessel to the Owners, the Owners shall upon giving to the Charterers written notice of Builders becoming so entitled, be excused from giving delivery of the Vessel to the Charterers and upon receipt of such notice by the Charterers this Charter shall cease to have effect.

(c) If for any reason the Owners become entitled under the Building Contract to reject the Vessel the Owners shall, before exercising such right of rejection, consult the Charterers and thereupon

(i) if the Charterers do not wish to take delivery of the Vessel they shall inform the Owners within seven (7) running days by notice in writing and upon receipt by the Owners of such notice this Charter shall cease to have effect; or

(ii) if the Charterers wish to take delivery of the Vessel they may by notice in writing within seven (7) running days require the Owners to negotiate with the Builders as to the terms on which delivery should be taken and/or refrain from exercising their right to rejection and upon receipt of such notice the Owners shall commence such negotiations and/or take delivery of the Vessel from the Builders and deliver her to the Charterers;

(iii) in no circumstances shall the Charterers be entitled to reject the Vessel unless the Owners are able to reject the Vessel from the Builders;

(iv) if this Charter terminates under sub-clause (b) or (c) of this Clause, the Owners shall thereafter not be liable to the Charterers for any claim under or arising out of this Charter or its termination.

(d) Any liquidated damages for delay in delivery under the Building Contract and any costs incurred in pursuing a claim therefor shall accrue to the account of the party stated in Box 41(c) or if not filled in shall be shared equally between the parties.

3. Guarantee Works

If not otherwise agreed, the Owners authorise the Charterers to arrange for the guarantee works to be performed in accordance with the building contract terms, and hire to continue during the period of guarantee works. The Charterers have to advise the Owners about the performance to the extent the Owners may request.

4. Name of Vessel

The name of the Vessel shall be mutually agreed between the Owners and the Charterers and the Vessel shall be painted in the colours, display the funnel insignia and fly the house flag as required by the Charterers.

5. Survey on Redelivery

The Owners and the Charterers shall appoint surveyors for the purpose of determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of re-delivery.

Without prejudice to Clause 15 (Part II), the Charterers shall bear all survey expenses and all other costs, if any, including the cost of docking and undocking, if required, as well as all repair costs incurred. The Charterers shall also bear all loss of time spent in connection with any docking and undocking as well as repairs, which shall be paid at the rate of hire per day or pro rata.

Specimen Copy

"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

OPTIONAL PART

PART IV
HIRE/PURCHASE AGREEMENT
(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 42)

On expiration of this Charter and provided the Charterers have fulfilled their obligations according to Part I and II as well as Part III, if applicable, it is agreed, that on payment of the final payment of hire as per Clause 11 the Charterers have purchased the Vessel with everything belonging to her and the Vessel is fully paid for.

In the following paragraphs the Owners are referred to as the Sellers and the Charterers as the Buyers.

The Vessel shall be delivered by the Sellers and taken over by the Buyers on expiration of the Charter.

The Sellers guarantee that the Vessel, at the time of delivery, is free from all encumbrances and maritime liens or any debts whatsoever other than those arising from anything done or not done by the Buyers or any existing mortgage agreed not to be paid off by the time of delivery. Should any claims, which have been incurred prior to the time of delivery be made against the Vessel, the Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of such claims to the extent it can be proved that the Sellers are responsible for such claims. Any taxes, notarial, consular and other charges and expenses connected with the purchase and registration under Buyers' flag, shall be for Buyers' account. Any taxes, consular and other charges and expenses connected with closing of the Sellers' register, shall be for Sellers' account.

In exchange for payment of the last month's hire instalment the Sellers shall furnish the Buyers with a Bill of Sale duly attested and legalized, together with a certificate setting out the registered encumbrances, if any. On delivery of the Vessel the Sellers shall provide for deletion of the Vessel from the Ship's Register and deliver a certificate of deletion to the Buyers.
The Sellers shall, at the time of delivery, hand to the Buyers all classification certificates (for hull, engines, anchors, chains, etc.), as well as all plans which may be in Sellers' possession.

The Wireless Installation and Nautical Instruments, unless on hire, shall be included in the sale without any extra payment.

The Vessel with everything belonging to her shall be at Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, subject to the conditions of this Contract and the Vessel with everything belonging to her shall be delivered and taken over as she is at the time of delivery, after which the Sellers shall have no responsibility for possible faults or deficiencies of any description.

The Buyers undertake to pay for the repatriation of the Master, officers and other personnel if appointed by the Sellers to the port where the Vessel entered the Bareboat Charter as per Clause 3 (Part II) or to pay the equivalent cost for their journey to any other place.

sample copy

OPTIONAL PART

PART V
PROVISIONS TO APPLY FOR VESSELS REGISTERED IN A BAREBOAT CHARTER REGISTRY
(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 43)

1. Definitions

For the purpose of this PART V, the following terms shall have the meanings hereby assigned to them:

"The Bareboat Charter Registry" shall mean the registry of the State whose flag the Vessel will fly and in which the Charterers are registered as the bareboat charterers during the period of the Bareboat Charter.

"The Underlying Registry" shall mean the registry of the State in which the Owners of the Vessel are registered as Owners and to which jurisdiction and control of the Vessel will revert upon termination of the Bareboat Charter Registration.

2. Mortgage

The Vessel chartered under this Charter is financed by a mortgage and the provisions of Clause 12(b) (Part II) shall apply.

3. Termination of Charter by Default

If the Vessel chartered under this Charter is registered in a Bareboat Charter Registry as stated in Box 44, and if the Owners shall default in the payment of any amounts due under the mortgage(s) specified in Box 28, the Charterers shall, if so required by the mortgagee, direct the Owners to re-register the Vessel in the Underlying Registry as shown in Box 45.

In the event of the Vessel being deleted from the Bareboat Charter Registry as stated in Box 44, due to a default by the Owners in the payment of any amounts due under the mortgage(s), the Charterers shall have the right to terminate this Charter forthwith and without prejudice to any other claim they may have against the Owners under this Charter.

sample copy

EK 2

Çıplak Gemi Kiralama Anlaşması Formu (Barecon 89)

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO)
STANDARD BAREBOAT CHARTER
CODE NAME: "BARECON 89"

PART I

1. Shipbroker	2. Place and date
3. Owners/Place of business	4. Bareboat charterers (Charterers)/Place of business
5. Vessel's name, Call Sign and Flag (Cl. 9(c))	
6. Type of Vessel	7. GRT/NRT
8. When/Where built	9. Total DWT (abt.) in metric tons on summer freeboard
10. Class (Cl. 9)	11. Date of last special survey by the Vessel's classification society
12. Further particulars of Vessel (also indicate minimum number of months' validity of class certificates agreed acc. to Cl. 14)	
13. Port or Place of delivery (Cl. 2)	14. Time for delivery (Cl. 3) / 15. Cancelling date (Cl. 4) / 16. Port or Place of redelivery (Cl. 14)
17. Running days' notice if other than stated in Cl. 3	18. Frequency of dry-docking if other than stated in Cl. 9(f)
19. Trading Limits (Cl. 5)	
20. Charter period	21. Charter hire (Cl. 10)
22. Rate of interest payable acc. to Cl. 10(f) and, if applicable, acc. to PART IV	23. Currrency and method of payment (Cl. 10)

Draft Copy
Draft Copy

First issued by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen in 1974 as "Barecon 'A'" and "Barecon 'B'" Revised and amalgamated 1989

Adopted by the Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc., Tokyo

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen, September 1989

(continued)

24. Place of payment; also state benificiary and bank account (Cl. 10)	25. Bank guarantee/bond (sum and place) (Cl. 22) (optional)
26. Mortgage(s), if any, (state whether Cl. 11(a) or (b) applies; if 11(b) applies state date of Deed(s) of Covenant and name of Mortgagee(s)/Place of business) (Cl. 11)	27. Insurance (marine and war risks) (state value acc. to Cl. 12(f) or, if applicable, acc. to Cl. 13(k)) (also state if Cl. 13 applies)
28. Additional insurance cover, if any, for Owners' account limited to (Cl. 12(b)) or, if applicable, (Cl. 13(g))	29. Additional insurance cover, if any, for Charterers' account limited to (Cl. 12(b)) or, if applicable, (Cl. 13(g))
30. Latent defects (only to be filled in if period other than stated in Cl. 2)	31. War cancellation (indicate countries agreed) (Cl. 24)
32. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 25)	
33. Law and arbitration (state 26.1., 26.2., or 26.3. of Cl. 26 as agreed; if 26.3. agreed, also state place of arbitration) (Cl. 26)	34. Number of additional clauses covering special provisions, if agreed
35. Newbuilding Vessel (indicate with "yes" or "no" whether Part III applies) (optional)	36. Name of place of Builders (only to be filled in if Part III applies)
37. Vessel's Yard Building No. (only to be filled in if Part III applies)	38. Date of Building Contract (only to be filled in if Part III applies)
39. Hire/Purchase agreement (indicate with "yes" or "no" whether Part IV applies) (optional)	40. Bareboat Charter Registry (Indicate with "yes" or "no" whether Part V applies) (optional)
41. Flag and Country of the Bareboat Charter Registry (only to be filled in if Part V applies)	42. Country of the Underlying Registry (only to be filled in if Part V applies)

Draft Copy

PREAMBLE. - It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I and 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 but no further. It is further mutually agreed that PART III and/or PART IV and/or PART V shall only apply and shall only form part of this Charter if expressly agreed and stated in Boxes 35, 39 and 40. If PART III and/or PART IV and/or PART V apply, it is further mutually agreed that in the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and PART II shall prevail over those of PART III and/or PART IV and/or PART V to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)

PART II
"BARECON 89" Standard Bareboat Charter

1. Definitions

In this Charter, the following terms shall have the meanings hereby assigned to them:

"The Owners" shall mean the person or company registered as Owners of the Vessel.

"The Charterers" shall mean the Bareboat charterers and shall not be construed to mean a time charterer or a voyage charterer.

2. Delivery *(not applicable to newbuilding vessels)*

The Vessel shall be delivered and taken over by the Charterers at the port or place indicated in Box 13, in such ready berth as the Charterers may direct.

The Owners shall before and at the time of delivery exercise due diligence to make the Vessel seaworthy and in every respect ready in hull, machinery and equipment for service under this Charter. The Vessel shall be properly documented at time of delivery.

The delivery to the Charterers of the Vessel and the taking over of the Vessel by the Charterers shall constitute a full performance by the Owners of all the Owners' obligations under Clause 2, and thereafter the Charterers shall not be entitled to make or assert any claim against the Owners on account of any conditions, representations or warranties expressed or implied with respect to the Vessel but the Owners shall be responsible for repairs or renewals occasioned by latent defects in the Vessel, her machinery or appurtenances, existing at the time of delivery under the Charter, provided such defects have manifested themselves within 18 months after delivery unless otherwise provided in Box 30.

3. Time for Delivery *(not applicable to newbuilding vessels)*

The Vessel to be delivered not before the date indicated in Box 14 unless with the Charterers' consent.

Unless otherwise agreed in Box 17, the Owners to give the Charterers not less than 30 running days' preliminary and not less than 14 days' definite notice of the date on which the Vessel is expected to be ready for delivery.

The Owners to keep the Charterers closely advised of possible changes in the Vessel's position.

4. Cancelling *(not applicable to newbuilding vessels)*

Should the Vessel not be delivered latest by the cancelling date indicated in Box 15, the Charterers to have the option of cancelling this Charter without prejudice to any claim the Charterers may otherwise have on the Owners under the Charter.

If it appears that the Vessel will be delayed beyond the cancelling date, the Owners shall, as soon as they are in a position to state with reasonable certainty the day on which the Vessel should be ready, give notice thereof to the Charterers asking whether they will exercise their option of cancelling, and the option must then be declared within one hundred and sixty-eight (168) hours of the receipt by the Charterers of such notice. If the Charterers do not then exercise their option of cancelling, the seventh day after the readiness date stated in the Owners' notice shall be regarded as a new cancelling date for the purpose of this Clause.

5. Trading Limits

The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of suitable lawful merchandise within the trading limits indicated in Box 19.

The Charterers undertake not to employ the Vessel or suffer the Vessel to be employed otherwise than in conformity with the terms of the instruments of insurance (including any warranties expressed or implied therein) without first obtaining the consent to such employment of the Insurers and complying with such requirements as to extra premium or otherwise as the Insurers may prescribe. If required, the Charterers shall keep the Owners and the Mortgagees advised of the intended employment of the Vessel.

The Charterers also undertake not to employ the Vessel or suffer her employment in any trade or business which is forbidden by the law of any country to which the Vessel may sail or is otherwise illicit or in carrying illicit or prohibited goods or in any manner whatsoever which may render her liable to condemnation, destruction, seizure or confiscation.

Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radio-isotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained to loading thereof.

6. Surveys *(not applicable to newbuilding vessels)*

Survey on Delivery and Redelivery. - The Owners and Charterers shall each appoint surveyors for the purpose of determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of delivery and redelivery hereunder. The Owners shall bear all expenses of the On-Survey including loss of time, if any, and the Charterers shall bear all expenses of the Off-Survey including loss of time, if any, at the rate of hire per day or pro rata, also including in each case the cost of any docking and undocking, if required, in connection herewith.

7. Inspection

Inspection. - The Owners shall have the right at any time to inspect or survey the Vessel or instruct a duly authorised surveyor to carry out such survey on their behalf to ascertain the condition of the Vessel and satisfy themselves that the Vessel is being properly repaired and maintained. Inspection or survey in dry-dock shall be made only when the Vessel shall be in dry-dock for the Charterers' purpose. However, the Owners shall have the right to require the Vessel to be dry-docked for inspection if the Charterers are not docking her at normal classification intervals. The fees for such inspection or survey shall in the event of the Vessel being found to be in the condition provided in Clause 9 of this Charter be payable by the Owners and shall be paid by the Charterers only in the event of the Vessel being found to require repairs or maintenance in order to achieve the condition so provided. All time taken in respect of inspection, survey or repairs shall count as time on hire and shall form part of the Charter period.

The Charterers shall also permit the Owners to inspect the Vessel's log books whenever requested and shall whenever required by the Owners furnish them with full information regarding any casualties or other accidents or damage to the Vessel. For the purpose of this Clause, the Charterers shall keep the Owners advised of the intended employment of the Vessel.

8. Inventories and Consumable Oil and Stores

A complete inventory of the Vessel's entire equipment, outfit, appliances and of all consumable stores on board the Vessel shall be made by the Charterers in conjunction with the Owners on delivery and again on redelivery of the Vessel. The Charterers and the Owners, respectively, shall at the time of delivery and redelivery take over and pay for all bunkers, lubricating oil, water and unbroached provisions, paints, oils, ropes and other consumable stores in the said Vessel at the then current market prices at the ports of delivery and redelivery, respectively.

9. Maintenance and Operation

(a) The Vessel shall during the Charter period be in the full possession and at the absolute disposal for all purposes of the Charterers and under their complete control in every respect. The Charterers shall maintain the Vessel, her machinery, boilers, appurtenances and spare parts in a good state of repair, in efficient operating condition and in accordance with good commercial maintenance practice and, except as provided for in Clause 13 (l), they shall keep the Vessel with unexpired classification of the class indicated in Box 10 and with other required certificates in force at all times. The Charterers to take immediate steps to have the necessary repairs done within a reasonable time failing which the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers without noting any protest and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers under the Charter.

Unless otherwise agreed, in the event of any improvement, structural changes or expensive new equipment becoming necessary for the continued operation of the Vessel by reason of new class requirements or by compulsory legislation costing more than 5 per cent. of the Vessel's marine insurance value as stated in Box 27, then the extent, if any, to which the rate of hire shall be varied and the ratio in which the cost of compliance shall be shared between the parties concerned in order to achieve a reasonable distribution thereof as between the Owners and the Charterers having regard, inter alia, to the length of the period remaining under the Charter, shall in the absence of agreement, be referred to arbitration according to Clause 26. The Charterers are required to establish and maintain financial security or responsibility in respect of oil or other pollution damage as required by any government, including Federal, state or municipal or other division or authority thereof, to enable the Vessel, without penalty or charge, lawfully to enter, remain at, or leave any port, place, territorial or contiguous waters of any country, state or municipality in performance of this Charter without any delay. This obligation shall apply whether or not such requirements have been lawfully imposed by such government or division or authority thereof. The Charterers shall make and maintain all arrangements by bond or otherwise as may be necessary to satisfy such requirements at the Charterers' sole expense and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences whatsoever (including loss of time) for any failure or inability to do so.

TOVALOP SCHEME. *(Applicable to oil tank vessels only).* - The Charterers are required to enter the Vessel under the TOVALOP SCHEME or under any similar compulsory scheme upon delivery under this Charter and to maintain her so during the currency of this Charter.

(b) The Charterers shall at their own expense and by their own procurement man, victual, navigate, operate, supply, fuel and repair the Vessel whenever required during the Charter period and they shall pay all charges and

This computer generated form is printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original BIMCO document and this document.

PART II
"BARECON 89" Standard Bareboat Charter

expenses of every kind and nature whatsoever incidental to their use and operation of the Vessel under this Charter, including any foreign general municipality and/or state taxes. The Master, officers and crew of the Vessel shall be the servants of the Charterers for all purposes whatsoever, even if for any reason appointed by the Owners.

Charterers shall comply with the regulations regarding officers and crew in force in the country of the Vessel's flag or any other applicable law.

(c) During the currency of this Charter, the Vessel shall retain her present name as indicated in Box 5 and shall remain under and fly the flag as indicated in Box 5. Provided, however, that the Charterers shall have the liberty to paint the Vessel in their own colours, install and display their funnel insignia and fly their own house flag. Painting and re-painting, instalment and re-instalment to be for the Charterers' account and time used thereby to count as time on hire.

(d) The Charterers shall make no structural changes in the Vessel or changes in the machinery, boilers, appurtenances or spare parts thereof without in each instance first securing the Owners' approval thereof. If the Owners so agree, the Charterers shall, if the Owners so require, restore the Vessel to its former condition before the termination of the Charter.

(e) The Charterers shall have the use of all outfit, equipment, and appliances on board the Vessel at the time of delivery, provided the same or their substantial equivalent shall be returned to the Owners on redelivery in the same good order and condition as when received, ordinary wear and tear excepted. The Charterers shall from time to time during the Charter period replace such items of equipment as shall be so damaged or worn as to be unfit for use. The Charterers are to procure that all repairs to or replacement of any damaged, worn or lost parts or equipment be effected in such manner (both as regards workmanship and quality of materials) as not to diminish the value of the Vessel. The Charterers have the right to fit additional equipment at their expense and risk but the Charterers shall remove such equipment at the end of the period if requested by the Owners.

Any equipment including radio equipment on hire on the Vessel at time of delivery shall be kept and maintained by the Charterers and the Charterers shall assume the obligations and liabilities of the Owners under any lease contracts in connection therewith and shall reimburse the Owners for all expenses incurred in connection therewith, also for any new equipment required in order to comply with radio regulations.

(f) The Charterers shall dry-dock the Vessel and clean and paint her underwater parts whenever the same may be necessary, but not less than once in every eighteen calendar months after delivery unless otherwise agreed in Box 18.

10. Hire

(a) The Charterers shall pay to the Owners for the hire of the Vessel at the lump sum per calendar month as indicated in Box 21 commencing on and from the date and hour of her delivery to the Charterers and at and after the agreed lump sum for any part of a month. Hire to continue until the date and hour when the Vessel is redelivered by the Charterers to her Owners.

(b) Payment of Hire, except for the first and last month's Hire, if sub-clause (c) of this Clause is applicable, shall be made in cash without discount every month in advance on the first day of each month in the currency and in the manner indicated in Box 23 and at the place mentioned in Box 24.

(c) Payment of Hire for the first and last month's Hire if less than a full month shall be calculated proportionally according to the number of days in the particular calendar month and advance payment to be effected accordingly.

(d) Should the Vessel be lost or missing, Hire to cease from the date and time when she was lost or last heard of. Any Hire paid in advance to be adjusted accordingly.

(e) Time shall be of the essence in relation to payment of Hire hereunder. In default of payment beyond a period of seven running days, the Owners shall have the right to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever, and shall, without prejudice to any other claim the Owners may otherwise have against the Charterers under the Charter, be entitled to damages in respect of all costs and losses incurred as a result of the Charterers' default and the ensuing withdrawal of the Vessel.

(f) Any delay in payment of Hire shall entitle the Owners to an interest at the rate per annum as agreed in Box 22. If Box 22 has not been filled in the current market rate in the country where the Owners have their Principal Place of Business shall apply.

11. Mortgage

*) (a) Owners warrant that they have not effected any mortgage of the Vessel.

*) (b) The Vessel chartered under this Charter is financed by a mortgage according to the Deed(s) of Covenant annexed to this Charter and as stated in Box 26. By their counter-signature on the Deed(s) of Covenant, the Charterers undertake to have acquainted themselves with all terms, conditions and provisions of the said Deed(s) of Covenant. The Charterers undertake that they will comply with all such instructions or directions in regard to the employment, insurances, repairs and maintenance of the Vessel, etc., as laid down in the Deed(s) of Covenant or as may be directed from time to time during the currency of the Charter by the Mortgagee(s) in conformity with the Deed(s) of Covenant.

(c) The Owners warrant that they have not effected any mortgage(s) other than stated in Box 26 and that they will not effect any other mortgage(s) without the prior consent of the Charterers.

*) *(Optional, Clauses 11(a) and 11(b) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 26).*

12. Insurance and Repairs

(a) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by the Charterers at their expense against marine, war and Protection and Indemnity risks in such form as the Owners shall in writing approve, which approval shall not be unreasonably withheld. Such marine war and P. and I. insurances shall be arranged by the Charterers to protect the interests of both the Owners and the Charterers and mortgagees (if any), and the Charterers shall be at liberty to protect under such insurances the interests of any managers they may appoint. All insurance policies shall be in the joint names of the Owners and the Charterers as their interests may appear.

If the Charterers fail to arrange and keep any of the insurances provided for under the provisions of sub-clause (a) above in the manner described therein, the Owners shall notify the Charterers whereupon the Charterers shall rectify the position within seven running days, failing which Owners shall have the right to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers.

The Charterers shall, subject to the approval of the Owners and the Underwriters, effect all insured repairs and shall undertake settlement of all costs in connection with such repairs as well as insured charges, expenses and liabilities (reimbursement to be secured by the Charterers from the Underwriters) to the extent of coverage under the insurances herein provided for.

The Charterers also to remain responsible for and to effect repairs and settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles provided for in the insurances.

All time used for repairs under the provisions of sub-clause (a) of this Clause and for repairs of latent defects according to Clause 2 above including any deviation shall count as time on hire and shall form part of the Charter period.

(b) If the conditions of the above insurances permit additional insurance to be placed by the parties, such cover shall be limited to the amount for each party set out in Box 28 and Box 29, respectively. The Owners or the Charterers as the case may be shall immediately furnish the other party with particulars of any additional insurance effected, including copies of any cover notes or policies and the written consent of the insurers of any such required insurance in any case where the consent of such insurers is necessary.

(c) Should the Vessel become an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances required under sub-clause (a) of Clause 12, all insurance payments for such loss shall be paid to the Mortgagee, if any, in the manner described in the Deed(s) of Covenant, who shall distribute the moneys between themselves, the Owners and the Charterers according to their respective interests. The Charterers undertake to notify the Owners and the Mortgagee, if any, of any occurrences in consequence of which the Vessel is likely to become a Total Loss as defined in this Clause.

(d) If the Vessel becomes an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances arranged by the Charterers in accordance with sub-clause (a) of this Clause, this Charter shall terminate as of the date of such loss.

(e) The Owners shall upon the request of the Charterers, promptly execute such documents as may be required to enable the Charterers to abandon the Vessel to insurers and claim a constructive total loss.

(f) For the purpose of insurance coverage against marine and war risks under the provisions of sub-clause (a) of this Clause, the value of the Vessel is the sum indicated in Box 27.

13. Insurance, Repairs and Classification

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 27, in which event Clause 12 shall be considered deleted).

(a) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by the Owners at their expense against marine and war risks under the form of policy or policies attached hereto. The Owners and/or insurers shall not have any right of recovery or subrogation against the Charterers on account of loss of or any damage to the Vessel or her machinery or appurtenances covered by such insurance, or on account of payments made to discharge claims against or liabilities of the Vessel or the Owners covered by such insurance. All insurance policies shall be in the joint names of the Owners and the

This computer generated form is printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original BIMCO document and this document.

PART II
"BARECON 89" Standard Bareboat Charter

Charterers as their interests may appear.

(b) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by the Charterers at their expense against Protection and Indemnity risks in such form as the Owners shall in writing approve which approval shall not be unreasonably withheld. If the Charterers fail to arrange and keep any of the insurances provided for under the provisions of sub-clause (b) in the manner described therein, the Owners shall notify the Charterers whereupon the Charterers shall rectify the position within seven running days, failing which the Owners shall have the right to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers.

(c) In the event that any act or negligence of the Charterers shall vitiate any of the insurance herein provided, the Charterers shall pay to the Owners all losses and indemnify the Owners against all claims and demands which would otherwise have been covered by such insurance.

(d) The Charterers shall, subject to the approval of the Owners or Owners' Underwriters, effect all insured repairs, and the Charterers shall undertake settlement of all miscellaneous expenses in connection with such repairs as well as all insured charges, expenses and liabilities, to the extent of coverage under the insurances provided for under the provisions of sub-clause (a) of this Clause. The Charterers to be secured reimbursement through the Owners' Underwriters for such expenditures upon presentation of accounts.

(e) The Charterers to remain responsible for and to effect repairs and settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles provided for in the insurances.

(f) All time used for repairs under the provisions of sub-clause (d) and (e) of this Clause and for repairs of latent defects according to Clause 2 above, including any deviation, shall count as time on hire and shall form part of the Charter period.

The Owners shall not be responsible for any expenses as are incident to the use and operation of the Vessel for such time as may be required to make such repairs.

(g) If the conditions of the above insurances permit additional insurance to be placed by the parties such cover shall be limited to the amount for each party set out in Box 28 and Box 29, respectively. The Owners or the Charterers as the case may be shall immediately furnish the other party with particulars of any additional insurance effected, including copies of any cover notes or policies and the written consent of the Insurers of any such required insurance in any case where the consent of such Insurers is necessary.

(h) Should the Vessel become an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances required under sub-clause (a) of this Clause, all insurance payments for such loss shall be paid to the Owners, who shall distribute the moneys between themselves and the Charterers according to their respective interests.

(i) It the Vessel becomes an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances arranged by the Owners in accordance with sub-clause (a) of this Clause, this Charter shall terminate as of the date of such loss.

(j) The Charterers shall upon the request of the Owners, promptly execute such documents as may be required to enable the Owners to abandon the Vessel to Insurers and claim a constructive total loss.

(k) For the purpose of insurance coverage against marine and war risks under the provisions of sub-clause (a) of this Clause, the value of the Vessel is the sum indicated in Box 27.

(l) Notwithstanding anything contained in Clause 9 (a), it is agreed that under the provisions of Clause 13, if applicable, the Owners shall keep the Vessel with unexpired classification in force at all times during the Charter period.

14. Redelivery

The Charterers shall at the expiration of the Charter period redeliver the Vessel at a safe and ice-free port or place as indicated in Box 16. The Charterers shall give the Owners not less than 30 running days' preliminary and not less than 14 days' definite notice of expected date, range of ports of redelivery or port or place of redelivery. Any changes thereafter in Vessel's position shall be notified immediately to the Owners.

Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period may be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter.

The Vessel shall be redelivered to the Owners in the same or as good structure, state, condition and class as that in which she was delivered, fair wear and tear not affecting class excepted.

The Vessel upon redelivery shall have her survey cycles up to date and class certificates valid for at least the number of months agreed in Box 12.

15. Non-Lien and Indemnity

The Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel.

The Charterers further agree to fasten to the Vessel in a conspicuous place and to keep so fastened during the Charter period a notice reading as follows:-

"This Vessel is the property of (name of Owners). It is under charter to (name of Charterers) and by the terms of the Charter Party neither the Charterers nor the Master have any right, power or authority to create, incur or permit to be imposed on the Vessel any lien whatsoever."

The Charterers shall indemnify and hold the Owners harmless against any lien of whatsoever nature arising upon the Vessel during the Charter period while she is under the control of the Charterers, and against any claims against the Owners arising out of or in relation to the operation of the Vessel by the Charterers. Should the Vessel be arrested by reason of claims or liens arising out of her operation hereunder by the Charterers, the Charterers shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released and at their own expense put up bail to secure release of the Vessel.

16. Lien

The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.

17. Salvage

All salvage and towage performed by the Vessel shall be for the Charterers' benefit and the cost of repairing damage occasioned thereby shall be borne by the Charterers.

18. Wreck Removal

In the event of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation the Charterers shall indemnify the Owners against any sums whatsoever which the Owners shall become liable to pay and shall pay in consequence of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation.

19. General Average

General Average, if any, shall be adjusted according to the York-Antwerp Rules 1974 or any subsequent modification thereof current at the time of the casualty.

The Charter Hire not to contribute to General Average.

20. Assignment and Sub-Demise

The Charterers shall not assign this Charter nor sub-demise the Vessel except with the prior consent in writing of the Owners which shall not be unreasonably withheld and subject to such terms and conditions as the Owners shall approve.

21. Bills of Lading

The Charterers are to procure that all Bills of Lading issued for carriage of goods under this Charter shall contain a Paramount Clause incorporating any legislation relating to Carrier's liability for cargo compulsorily applicable in the trade; if no such legislation exists, the Bills of Lading shall incorporate the British Carriage of Goods by Sea Act. The Bills of Lading shall also contain the amended New Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.

The Charterers agree to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or agents signing Bills of Lading or other documents.

22. Bank Guarantee

The Charterers undertake to furnish, before delivery of the Vessel, a first class bank guarantee or bond in the sum and at the place as indicated in Box 25 as guarantee for full performance of their obligations under this Charter.

(Optional, only to apply if Box 25 filled in).

23. Requisition/Acquisition

(a) In the event of the Requisition for Hire of the Vessel by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Requisition for Hire") irrespective of the date during the Charter period when "Requisition for Hire" may occur and irrespective of the length thereof and whether or not it be for an indefinite or a limited period of time, and irrespective of whether it may or will remain in force for the remainder of the Charter period, this Charter shall not be deemed thereby or thereupon to be frustrated or otherwise terminated and the Charterers shall continue to pay the stipulated hire in the manner provided by this Charter until the time when the Charter would have terminated pursuant to any of the provisions hereof always provided however that in the event of "Requisition for Hire" any Requisition Hire or

This computer generated form is printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original BIMCO document and this document.

compensation received or receivable by the Owners shall be payable to the Charterers during the remainder of the Charter period or the period of the "Requisition for Hire" whichever be the shorter.

The Hire under this Charter shall be payable to the Owners from the same time as the Requisition Hire is payable to the Charterers.

(b) In the event of the Owners being deprived of their ownership in the Vessel by any Compulsory Acquisition of the Vessel or requisition for title by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Compulsory Acquisition"), then, irrespective of the date during the Charter period when "Compulsory Acquisition" may occur, this Charter shall be deemed terminated as of the date of such "Compulsory Acquisition". In such event Charter Hire to be considered as earned and to be paid up to the date and time of such "Compulsory Acquisition".

24. War

(a) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war, hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.

(b) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions.

(c) In the event of outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the countries as stated in Box 31, both the Owners and the Charterers shall have the right to cancel this Charter, whereupon the Charterers shall redeliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 14, if she has cargo on board after discharge thereof at destination, or if debarred under this Clause from reaching or entering it at a near open and safe port as directed by the Owners, or if she has no cargo on board, at the port at which she then is or if at sea at a near open and safe port as directed by the Owners. In all cases hire shall continue to be paid in accordance with clause l0 and except as aforesaid all other provisions of this Charter shall apply until redelivery.

25. Commission

The Owners to pay a commission at the rate indicated in Box 32 to the Brokers named in Box 32 on any Hire paid under the Charter but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full Hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission.

Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's Hire.

26. Law and Arbitration

*) 26.1. This Charter shall be governed by English law and any dispute arising out of this Charter shall be referred to arbitration in London, one arbitrator being appointed by each party, in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. 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 apply. If two Arbitrators properly appointed shall not agree they shall appoint an umpire whose decision shall be final.

*) 26.2. Should any dispute arise out of this Charter, 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 arbitrators shall be members of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. of New York and the proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society.

*) 26.3. Any dispute arising out of this Charter shall be referred to arbitration at the place indicated in Box 33, subject to the law and procedures applicable there.

26.4. If Box 33 in Part I is not filled in, sub-clause 26.1. of this Clause shall apply.

*) *26.1., 26.2. and 26.3. are alternatives; indicate alternative agreed in Box 33.*

Draft Copy
Draft Copy

This computer generated form is printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original BIMCO document and this document.

"BARECON 89" Standard Bareboat Charter

OPTIONAL PART

PART III
PROVISIONS TO APPLY FOR NEWBUILDING VESSELS ONLY

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 35)

Specifications and Building Contract

(a) The Vessel shall be constructed in accordance with the Building Contract (hereafter called "the Building Contract") as annexed to this Charter, made between the Builders and the Owners and in accordance with the specifications and plans annexed thereto, such Building Contract, specifications and plans having been counter-signed as approved by the Charterers.

(b) No change shall be made in the Building Contract or in the specifications or plans of the Vessel as approved by the Charterers as aforesaid, without the Charterers' consent.

(c) The Charterers shall have the right to send their representative to the Builders' Yard to inspect the Vessel during the course of her construction to satisfy themselves that construction is in accordance with such approved specifications and plans as referred to under sub-clause (a) of this Clause.

(d) The Vessel shall be built in accordance with the Building Contract and shall be of the description set out therein provided nevertheless that the Charterers shall be bound to accept the Vessel from the Owners on the date of delivery by the Builders as having been completed and constructed in accordance with the Building Contract and the Charterers undertake that after having so accepted the Vessel they will not thereafter raise any claims against the Owners in respect of the Vessel's performance or specification or defects if any except that in respect of any repair or replacement of any defects which appear within the first 12 months from delivery the Owners shall use their best endeavours to recover any expenditure incurred in remedying such defects from the Builders, but shall only be liable to the Charterers to the extent the Owners have a valid claim against the Builders under the guarantee clause of the Building Contract (a copy whereof has been supplied to the Charterers) provided that the Charterers shall be bound to accept such sums as the Owners are able to recover under this clause and shall make no claim upon the Owners for any difference between the amounts so recovered and the actual expenditure incurred on repairs or replacements or for any loss of time incurred thereby.

Time and Place of Delivery

(a) Subject to the Vessel having completed her acceptance trials including trials of cargo equipment in accordance with the Building Contract and specifications to the satisfaction of the Charterers, the Owners shall give and the Charterers shall take delivery of the Vessel afloat when ready for delivery at the Builders' Yard or some other safe and readily accessible dock, wharf or place as may be agreed between the parties hereto and the Builders. Under the Building Contract the Builders have estimated that the Vessel will be ready for delivery to the Owners as therein provided but the delivery date for the purpose of this Charter shall be the date when the Vessel is in fact ready for delivery by the Builders after completion of trials whether that be before or after as indicated in the Building Contract.

Notwithstanding the foregoing, the Charterers shall not be obliged to take delivery of the Vessel until she has been classed and documented as provided in this Charter and free for transfer to the flag she has to fly. Subject as aforesaid the Charterers shall not be entitled to refuse acceptance of delivery of the Vessel and upon and after such acceptance the Charterers shall not be entitled to make any claim against the Owners in respect of any conditions, representations or warranties, whether express or implied, as to the seaworthiness of the Vessel or in respect of delay in delivery or otherwise howsoever.

(b) If for any reason other than a default by the Owners under the Building Contract, the Builders become entitled under that Contract not to deliver the Vessel to the Owners, the Owners shall upon giving to the Charterers written notice of Builders becoming so entitled, be excused from giving delivery of the Vessel to the Charterers and upon receipt of such notice by the Charterers this Charter shall cease to have effect.

(c) If for any reason the Owners become entitled under the Building Contract to reject the Vessel the Owners shall, before exercising such right of rejection, consult the Charterers and thereupon

i) if the Charterers do not wish to take delivery of the vessel they shall inform the Owners within seven (7) days by notice in writing and upon receipt by the Owners of such notice this Charter shall cease to have effect; or

ii) if the Charterers wish to take delivery of the Vessel they may by notice in writing within seven (7) days require the Owners to negotiate with the Builders as to the terms on which delivery should be taken and/or refrain from exercising their right to rejection and upon receipt of such notice the Owners shall commence such negotiations and/or take delivery of the Vessel from the Builders and deliver her to the Charterers;

iii) in no circumstances shall the Charterers be entitled to reject the Vessel unless the Owners are able to reject the Vessel from the Builders;

iv) if this Charter terminates under sub-clause (b) or (c) of this Clause, the Owners shall thereafter not be liable to the Charterers for any claim under or arising out of this Charter or its termination.

Guarantee Works

If not otherwise agreed, the Owners authorize the Charterers to arrange for the guarantee works to be performed in accordance with the building contract terms, and hire to continue during the period of guarantee works. The Charterers have to advise the Owners about the performance to the extent the Owners may request.

Name of Vessel

The name of the Vessel shall be mutually agreed between the Owners and the Charterers and the Vessel shall be painted in the colours, display the funnel insignia and fly the house flag as required by the Charterers.

Survey on Redelivery

The Owners and the Charterers shall appoint surveyors for the purpose of determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of re-delivery.

Without prejudice to Clause 14 (Part II), the Charterers shall bear all survey expenses and all other costs, if any, including the cost of docking and undocking, if required, as well as all repair costs incurred.

The Charterers shall also bear all loss of time spent in connection with any docking and undocking as well as repairs, which shall be paid at the rate of Hire per day or pro rata.

Draft Copy

This computer generated form is printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original BIMCO document and this document.

"BARECON 89" Standard Bareboat Charter

OPTIONAL PART

PART IV
HIRE/PURCHASE AGREEMENT

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 39)

On expiration of this Charter and provided the Charterers have fulfilled their obligations according to Part I and II as well as Part III, if applicable, it is agreed, that on payment of the last month's hire instalment as per Clause 10 the Charterers have purchased the Vessel with everything belonging to her and the Vessel is fully paid for.

If the payment of the instalment due is delayed for less than 7 running days or for reason beyond the Charterers' control, the right of withdrawal under the terms of Clause 10(e) of Part II shall not be exercised. However, any delay in payment of the instalment due shall entitle the Owners to an interest at the rate per annum as agreed in Box 22. If Box 22 has not been filled in the current market rate in the country where the Owners have their Principal Place of Business shall apply.

In the following paragraphs the Owners are referred to as the Sellers and the Charterers as the Buyers.

The Vessel shall be delivered by the Sellers and taken over by the Buyers on expiration of the Charter.

The Sellers guarantee that the Vessel, at the time of delivery, is free from all encumbrances and maritime liens or any debts whatsoever other than those arising from anything done or not done by the Buyers or any existing mortgage agreed not to be paid off by the time of delivery. Should any claims, which have been incurred prior to the time of delivery be made against the Vessel, the Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of such claims to the extent it can be proved that the Sellers are responsible for such claims. Any taxes, notarial, consular and other charges and expenses connected with the purchase and registration under Buyers' flag, shall be for Buyers' account. Any taxes, consular and other charges and expenses connected with closing of the Sellers' register, shall be for Sellers' account.

In exchange for payment of the last month's hire instalment the Sellers shall furnish the Buyers with a Bill of Sale duly attested and legalized, together with a certificate setting out the registered encumbrances, if any. On delivery of the Vessel the Sellers shall provide for deletion of the Vessel from the Ship's Register and deliver a certificate of deletion to the Buyers.

The Sellers shall, at the time of delivery, hand to the Buyers all classification certificates (for hull, engines, anchors, chains, etc.), as well as all plans which may be in Sellers' possession.

The Wireless Installation and Nautical Instruments, unless on hire, shall be included in the sale without any extra payment.

The Vessel with everything belonging to her shall be at Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, subject to the conditions of this Contract and the Vessel with everything belonging to her shall be delivered and taken over as she is at the time of delivery, after which the Sellers shall have no responsibility for possible faults or deficiencies of any description.

The Buyers undertake to pay for the repatriation of the Captain, officers and other personnel if appointed by the Sellers to the port where the Vessel entered the Bareboat Charter as per Clause 2 (Part II) or to pay the equivalent cost for their journey to any other place.

Draft Copy

Draft Copy

This computer generated form is printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original BIMCO document and this document.

"BARECON 89" Standard Bareboat Charter

OPTIONAL PART

PART V

PROVISION TO APPLY FOR VESSELS REGISTERED IN A BAREBOAT CHARTER REGISTRY

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 40)

Definitions

For the purpose of this PART V, the following terms shall have the meanings hereby assigned to them:

"The Bareboat Charter Registry" shall mean the registry of the State whose flag the Vessel will fly and in which the Charterers are registered as the bareboat charterers during the period of the Bareboat Charter.

"The Underlying Registry" shall mean the registry of the State in which the Owners of the Vessel are registered as Owners and to which jurisdiction and control of the Vessel will revert upon termination of the Bareboat Charter Registration.

Mortgage

The Vessel chartered under this Charter is financed by a mortgage and the provisions of Clause 11 (b) (Part II) shall apply.

Termination of Charter by Default

It the Vessel chartered under this Charter is registered in a Bareboat Charter Registry as stated in Box 41, and if the Owners shall default in the payment of any amounts due under the mortgage(s) specified in Box 26, the Charterers shall, if so required by the mortgagee, direct the Owners to re-register the Vessel in the Underlying Registry as shown in Box 42.

In the event of the Vessel being deleted from the Bareboat Charter Registry as stated in Box 4l, due to a default by the Owners in the payment of any amounts due under the mortgage(s), the Charterers shall have the right to terminate this Charter forthwith and without prejudice to any other claim they may have against the Owners under this Charter.

Draft Copy

Draft Copy

This computer generated form is printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original BIMCO document and this document.

EK 1

Çaldıran Kosteri

MV ÇALDIRAN

ANA BİLGİLER

TEKNE

AMBAR VE GLADORA ADEDİ	(A) 2 (G) 2
AMBAR VE GLADORA KAPAKLARI TİPİ	Çelik - Mac Gregor
ÜST GÜVERTE AMBAR AĞZI ÖLÇÜLERİ	
EN GENİŞ	7.00 m.
EN DAR	6.36 m.
AMBAR AĞZI TABAN YÜKSEKLİKLERİ	Başta / Kıçta
EN ÇOK	1.75 m. / 1.75 m.
EN AZ	1.45 m. / 1.75 m.
ÜST GLADORA AMBAR AĞZI TABAN YÜKSEKLİKLERİ	
EN ÇOK	3.8 m. / 3.1 m.
EN AZ	3.0 m. / 3.0 m.
ALT GLADORA AMBAR AĞZI TABAN YÜKSEKLİKLERİ	
EN ÇOK	—
EN AZ	—
TOPLAM AMBAR VE GLADORA YÜK KAPASİTELERİ	m^3 / ft^3
DÖKME	3513.9 / 124139
BALYA	3145.5 / 110675
YÜKLEME - BOŞALTMA TERTİBATI	En az - En çok: Adedi / Kapasitesi / Tahriki
VİNÇLER	12 / 1.5 T-3 T / Hydr. 2 A 3-TNA
BOMBALAR	4 / 2 T / 4-VN 616
AMBAR VE GLADORLARDA HAVALANDIRMA TESİSATI VE TİPİ	Elektrikli
YANGIN SÖNDÜRME TESİSATI	Emercensi Yangın Tulumbası - Co_2 - Köpük
NAVİGASYON ARAÇLARI	Cayro Kompas - Radar - Eko İskandili - Yön Bulucu Radyo - R. Telefon - VHF R. Telefon

MAKİNA

ANA MAKİNA	
MARKA VE TİPİ	MAK - Germany - 8 24U 452 AK
DEVİRİ VE GÜCÜ	375 U/Min - 1700 PS.
ANA KAZAN	
ADEDİ VE TİPİ	—
KAPASİTESİ	
YARDIMCI KAZAN	
ADEDİ VE TİPİ	(1) Türk Demir Döküm - İst. GP 3000 PL.
KAPASİTESİ	165.000 KCAL/h
JENERATÖRLER	
ANA JENERATÖR	
ADEDİ VE TİPİ	(2) Siemens 1 FA 4316 B 20 - IP 23
KAPASİTESİ	120 KWA
TAHRİK MOTORU	
ADEDİ VE TİPİ	(2) PAYAUL 6 PL 2
DEVİRİ VE GÜCÜ	207 CV
EMERCENSİ JENARATÖR	
ADEDİ VE TİPİ	(1) Leroy Somer Fr. TA 1600 L 10
KAPASİTESİ	20 KWA
TAHRİK MOTORU	
ADEDİ VE TİPİ	(1) MWM Motoren Herke Manheim AG.
DEVİRİ VE GÜCÜ	44 PS.
YAKIT VE SU KAPASİTESİ	
MAZOT	—
MOTORİN	232 Ton
TATLI SU	62 Ton
BALAST	434 Ton

ŞİRKET FAALİYETİNDE EĞİTİM ÖNEMSENMİŞ KONULAR ARASINDADIR.

GENEL BİLGİ

CİNSİ	Tek pervaneli, motoru kıçta Çelik saç gemi
İNŞA YERİ VE TARİHİ	Camaltı Dock - İstanbul/ Türkiye 10/1973
TAŞIDIĞI YÜKÜN ANA KARAKTERİ	Karışık Yük
TANITMA İŞARETİ	T C F L
KLASI VE DERECESİ	A B S
TAM BOYU	80.00 m.
KALIP GENİŞLİK	11.70 m.
ÜST GÜVERTEYE KADAR KALIP DERİNLİK	6.60 m.
YAZ DW. SU ÇEKİMİ (VASATTA)	5.588 m.
KIŞ DW. SU ÇEKİMİ (VASATTA)	5.469 m.
YAZ DW. (AZAMİ YÜKLEME) TONU	2616 L. Ton
KIŞ DW. (AZAMİ YÜKLEME) TONU	2528 L. Ton
GROS TONAJ	1374.12 Ton
NET TONAJ	1017.30 Ton
YÜKLÜ SERVİS SÜRATİ (TAKRİBİ)	11.5 Mil/Saatte
GÜNLÜK SARFİYAT	Seyirde / Limanda
AĞIR YAKIT	— / —
MOTORİN	6.250 Ton / 0.6 Ton
TATLI SU	4 Ton / 4 Ton
PERSONEL SAYISI	20
YOLCU SAYISI	—
YOLCU KAMARA ADEDİ	—
CAN KURTARMA TEÇHİZATI	Adedi / İnsan adedi
MOTORLU C. K. SANDALI	— / —
MOTORSUZ C. K. SANDALI	2 / 2×20
SERVİS MOTORU	— / —
CAN SALI	2 / 2×6

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi	**: 15.01.1987**
Doğum yeri	**: Mardin**
Lise	**: 2001 – 2004 Fahrettin Özü doğru Ticaret Meslek Lisesi**
Lisans	**: 2005 - 2007 Kocaeli Üniversitesi, Karamürsel MYO.** **2007 - 2009 Anadolu Üniversitesi, İşletme Fakültesi**
Yüksek Lisans	**: 2009 - devam ediliyor, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı**
Çalıştığı kurum	**: 2007 - devam ediyor, M&M Marine Ticaret Limited Şirketi**