

**T.C.  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ**

**ULUSLARARASI DENİZCİLİKTE ZAMAN ESASLI  
GEMİ KİRALAMA SÖZLEŞMELERİ ALTINDAKİ  
PERFORMANS GARANTİLERİNE İLİŞKİN  
ANLAŞMAZLIKLARIN SEBEPLERİ VE NEW YORK  
İLE LONDRA MAHKEME KARARLARININ  
ANALİZİ**

**DOKTORA TEZİ**

**M.Sc. Ersin Ahmet ÖZTÜRKER  
Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı**

**Danışman  
Doç. Dr. Cem GAZİOĞLU**

**OCAK, 2009**

## **ÖNSÖZ**

Bu çalışmada, zaman esaslı gemi kiralama sözleşmelerine taraf olan gemi sahipleri ve kiracılar arasında performans garantilerine ilişkin ortaya çıkan anlaşmazlıklar incelenmiştir.

Bu doktora tezinin hazırlanmasında öncelikle değerli bilgi ve düşüncelerine başvurduğum danışmanım Doç. Dr. Cem GAZİOĞLU bey, tez izleme komitesi üyeleri Doç. Dr. Murat ERDAL bey ve Yrd. Doç. Dr. Cemil YURTÖREN bey ile şahsıma her türlü konuda koşulsuz desteklerini esirgemeyen Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Erol YÜCEL bey ve armatör S.Aysel BAYYURT hanımefendiye teşekkürlerimi sunar ve çalışmamı, maneviyatı ile her zaman bize güç vermiş olan dedem Nurettin BODUR ve anneannem Firdevs BODUR'a ve ortak zamanımızdan çalmama karşın sonsuz hoşgörüsünü esirgemeyen değerli eşim Nesrin ÖZTÜRKER ile Allah'ın bize birer lütfu olan oğlum Taha Furkan ve kızım Zeynep Mina'ya ithaf ederim.

**Ersin Ahmet ÖZTÜRKER**

**İstanbul, 2009**

## **İÇİNDEKİLER**

## **Sayfa**

ÖNSÖZ .....	i
ÖZET .....	vi
ABSTRACT.....	vii
TABLO LİSTESİ.....	viii
ŞEKİL LİSTESİ.....	ix
KISALTMA LİSTESİ .....	x
EK LİSTESİ.....	xi
I. GİRİŞ.....	1
1.1. Tanımlar.....	4
1.2. Zaman Esaslı Kiralama Sözleşmeleri .....	7
1.2.1. NYPE sözleşmesi-14 Eylül 1993 revizyonu.....	8
1.2.2. BIMCO BALTIME 1939.....	9
1.2.3. BIMCO GENTIME .....	10
1.2.4. BPTIME 3 .....	11
II. ARAŞTIRMANIN METODOLOJİSİ .....	13
2.1. Araştırma Probleminin Belirlenmesi .....	13
2.2. Araştırmanın Amacı, İçeriği ve Kısıtları .....	18
2.3. Araştırmanın Yargılanması.....	19
2.4. Araştırmanın Ön Çalışmaları .....	20
2.5. Araştırmanın Modeli.....	21
2.6. Araştırmanın Veri ve Bilgi Toplama Yöntem ve Araçları.....	22
2.7. Araştırmanın Evreni ve Örneklem.....	23
2.8. Araştırmanın Geçerlilik ve Güvenilirliği.....	24

III. SÖZLEŞMELERDE KULLANILAN TERİMLER.....	25
3.1. Sözleşme Terimlerinin Sınıflandırılması .....	25
3.1.1. Şart olarak değerlendirilen terimler .....	26
3.1.2. Garanti olarak değerlendirilen terimler.....	27
3.1.3. Belirlenmemiş (ara) terimler.....	28
3.2. Geminin Tanımlanması.....	30
3.2.1. Gemi özellikleri ekleri .....	31
3.2.1.1. “Hongkong Fir” olayı .....	33
3.2.1.2 “Sly Fox” olayı .....	34
3.2.2. İyi niyet (good faith).....	36
3.2.3. Aldatma (misrepresentation).....	37
IV. PERFORMANS GARANTİLERİ MADDELERİNİN YAPISI .....	40
4.1. Sürate Bağımlı Yakıt Harcamı Hesaplaması ve Etken Faktörler.....	41
4.2. Sürat ve Yakıt Harcamı Garantisi Maddeleri.....	45
4.3. Kullanılan Özel Terimler ve Yaptıkları Etkiler .....	47
4.3.1. “Yaklaşık” (about) kelimesinin etkisi.....	47
4.3.1.1. LMLN 233 - 6/88 olayı.....	48
4.3.1.2. LMLN 158 – 12/85 olayı.....	50
4.3.1.3. LMLN 188 – 2/87 olayı.....	53
4.3.1.4. LMLN 386 – 4/94 olayı.....	54
4.3.1.5. LMLN 157 – 07.11.1985 olayı.....	55
4.3.1.6. LMLN 8 – 5/80 olayı.....	58
4.3.1.7. LMLN 178 – 8/86 olayı (“max.” kelimesi) .....	59
4.3.2. “Garanti yoktur“ (WOG) ifadesi.....	60
4.3.2.1. LMLN 326 – 13/92 olayı.....	63
4.3.2.2. LMLN 556 – 01.03.2001 olayı.....	65
4.3.2.3. LMLN 686 – 5/06 olayı.....	68
4.3.3. “Sonradan teyid edilmek üzere” ifadesi.....	70
4.3.3.1. LMLN 699 – 1/06 olayı.....	71
4.3.3.2. LMLN 681 – 2/05 olayı.....	73

V. PERFORMANS HESAPLAMALARI VE ANLAŞMAZLIKLAR .....	78
5.1. Gemi Kayıtları .....	78
5.1.1. Günlük raporlar .....	79
5.1.2. Sefer özetleri .....	82
5.2. Hava ve Deniz Durumunun Hesaba Katılması .....	84
5.2.1. Hava ve deniz durumlarına ilişkin tanımlar .....	85
5.2.2. Meteorolojik seyir planlama şirketleri .....	89
5.2.2.1. Meteorolojik seyir planlamasında gözönüne alınan etkenler .....	90
5.2.2.2. Kiracının meteorolojik seyir planlama şirketi atama yetkisi .....	94
5.2.3. Sefer performansını hesaplama yöntemleri .....	100
5.2.3.1. Genel esaslar .....	100
5.2.3.2. Performans hesabı raporlaması .....	106
5.3. Performans Anlaşmazlıkları .....	113
5.3.1. Hava ve deniz durumlarından kaynaklanan performans anlaşmazlıkları ....	114
5.3.1.1. LMLN 648 – 21/04 olayı .....	114
5.3.1.2. LMLN 589 – 08/02 olayı .....	117
5.3.1.3. LMLN 357 – 10.07.1993 olayı .....	118
5.3.1.4. LMLN 98 – 8/83 olayı .....	121
5.3.1.5. LMLN 78 – 19/82 olayı .....	122
5.3.1.6. LMLN 533 – 13.04.2000 olayı .....	123
5.3.1.7. LMLN 549 – 20/00 olayı .....	126
5.3.1.8. LMLN 465 – 13/97 olayı .....	129
5.3.1.9. LMLN 452 – 01.03.1997 olayı .....	132
5.3.1.10. LMLN 670 – 15/05 olayı .....	134
5.3.1.11. LMLN 682 – 1/06 olayı .....	147
5.3.2. Sözleşmelerden kaynaklanan performans anlaşmazlıkları .....	150
5.3.2.1. LMLN 214 – 1/88 olayı .....	151
5.3.2.2. LMLN 185 – 04.12.1986 olayı .....	154
5.3.2.3. LMLN 146 – 06.06.1985 olayı .....	156
5.3.2.4. LMLN 17 – 17/80 olayı .....	158
5.3.2.5. LMLN 617 -10.07.2003 olayı .....	160
5.3.2.6. LMLN 519 – 17/99 olayı .....	163

VI. KAPTAN'IN ROTA SAPMASINA İLİŞKİN YETKİ VE SORUMLULUKLARI.....	168
6.1. Sözleşmelerin Yapısı .....	169
6.2. Gemi Emniyeti ve Güvenliği Söz konusu Olduğunda Kaptan'ın Yetkisi .....	172
6.2.1. Gemi emniyeti.....	172
6.2.2. Gemi güvenliği .....	175
6.3. Kiracı Talimatlarını Yerine Getirme Konusunda Kaptan'ın Sorumluluğu.....	178
6.3.1. Kiracı talimatlarının ayrımı .....	179
6.3.2. Hill Harmony olayı .....	182
VII. ANLAŞMAZLIKLARIN SONUÇLANMA ŞEKİLLERİ .....	189
7.1. Kira Dışı Kalma ve Zararları Tazmin Talebi.....	189
7.2. Yüksek Performans ve İlave Klozlar .....	191
7.3. Sözleşmenin İptali.....	195
VIII. SONUÇLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ VE ÖNERİLER .....	202
8.1. Sonuçlar .....	202
8.1.1. Tanımlara ilişkin sonuçlar .....	204
8.1.2. Sözleşme metnine ilişkin sonuçlar.....	204
8.1.3. Geminin takibine ilişkin sonuçlar .....	205
8.1.4. Sürat ve yakıt tüketimi ilişkisine ait sonuçlar .....	205
8.2. Öneriler .....	205
8.2.1. Tanımlara ilişkin öneriler.....	205
8.2.2. Sözleşme metnine ilişkin öneriler.....	208
8.2.3. Geminin takibine ilişkin öneriler .....	210
8.2.4. Sürat ve yakıt tüketimi ilişkisine ait öneriler .....	211
KAYNAKLAR .....	216
EKLER.....	221
ÖZGEÇMİŞ .....	236

## ÖZET

### ULUSLARARASI DENİZCİLİKTE ZAMAN ESASLI GEMİ KİRALAMA SÖZLEŞMELERİ ALTINDAKİ PERFORMANS GARANTİLERİNE İLİŞKİN ANLAŞMAZLIKLARIN SEBEPLERİ VE NEW YORK İLE LONDRA MAHKEME KARARLARININ ANALİZİ

**Ersin Ahmet ÖZTÜRKER**  
**Yüksek Mühendis**

Bir kiralama sözleşmesi basit olarak bir geminin kiralanması için yapılan sözleşmedir. Herhangi bir şekil şartı olmamasına rağmen, yaygın olarak matbu sözleşme formları kullanılmaktadır. Piyasada kullanılmakta olan çoğu kiralama sözleşmelerindeki terimler ve şartlar yıllardan beri, özel ifade ve kelimelerin anlamlarını açıklığa kavuşturan yargı kararları ile ve modern eğilimlere göre geliştirilmiştir.

Garantiler sözleşmenin kaynağına inmeyen ifadelerdir. Ne kadar ciddi sonuçları olursa olsun, bir garantinin ihlali zarar gören tarafa sözleşmenin feshi hakkını vermez. Sadece zararların karşılanması hakkını verir.

Geminin doğru bir şekilde tanımlanması kiralama sözleşmesinin esasıdır. Performans garantisi olarak adlandırılan sürat ve yakıt tüketimi garantisi de bu tanım maddesinin bir bölümünü oluşturur. Belirtilmiş olan performans garantisini gerçekleştirmekteki başarısızlık sözleşmenin ihlaline sebebiyet verir ve kiracıların zarar tazmininde bulunması ile sonuçlanır.

Kiracılar ve gemi sahipleri arasındaki anlaşmazlıkların sebebi ana olarak iki grupta toplanabilir. Birincisi, hava ve deniz durumlarından kaynaklananlar ve ikinci olarak ta kiralama sözleşmesi metninden kaynaklananlar şeklinde.

Kiracılar, kiralama sözleşmelerinde genellikle, geminin hareketlerinin izlenmesi ve takip edilecek en uygun rotanın seçiminde yardımda bulunması amacı ile bağımsız bir meteorolojik seyir planlama şirketini atama yetkisini haiz olurlar.

Gemi Kaptanı'nın zaman esaslı kiralama sözleşmeleri altındaki durumu özel ve karmaşıktır. Bir taraftan seferleri azami sürat ile gerçekleştirmek ile yükümlüdür. Diğer taraftan ise, gemisinin, personelinin ve yükün emniyetini temin etmek için her türlü kararı almak hususunda üzerine çıkılamaz bir yetkiyi haizdir. Gemisinin, performans yükümlülüğünü karşılamamasına ve kiracıların tazmin talebinde bulunmalarına sebebiyet verebilecek kararlarının doğruluğunu kanıtlamak zorundadır.

Performans anlaşmazlıklarının en alt düzeye indirilmeleri için öncelikle gemi doğru tanımlanmalı ve sonrasında ise sözleşme metninde mümkün olduğunca açık ifadeler kullanılmalıdır.

## **ABSTRACT**

### **THE ANALYSIS OF THE CAUSES OF DISPUTES OVER PERFORMANCE WARRANTIES UNDER TIME CHARTER PARTIES IN INTERNATIONAL SHIPPING AND THE NEW YORK AND LONDON COURT JUDGMENTS**

**Ersin Ahmet ÖZTÜRKER**  
**MSc.Eng.**

A charterparty is quite simply a contract for the hire of a vessel. Whilst there is no required form for a charterparty, it is usual for charterparties to be in printed standard form. The terms and conditions of charterparties regularly used in the industry are well known and have evolved over many years, adapting to modern trends and in response to judicial judgments that have clarified the meaning of specific words and phrases.

Warranties are statements which do not go to the root of the contract. A breach of warranty however serious gives no right to the innocent party to be released from the contract. It only provides a right to recover damages.

The correct description of the vessel is essential to the charterparty. The speed and consumption capability, so called performance warranty of the vessel under certain conditions forms a part of this description clause. Failure to perform as per performance warranty specified may cause breach of contract and result in a claim for damages by the charterer.

The causes of the disputes between the charterers and the shipowners could be classified mainly in two groups. First, due to the weather and sea conditions and secondly due to the charter party wording.

The charterers usually have the authority under the charterparty to appoint an independent weather routing company in order to monitor the vessel's movements and assist on the selection of the best route which is to be followed.

The ship's master has a particular and ambiguous position under time charterparty contracts. On one hand he is obliged to perform the voyages with due dispatch. On the other hand he has an overriding authority to take any kind of decision in order to ensure the safety of his vessel, crew and the cargo. He is obliged to justify his decisions in case the results of which cause the vessel to meet its performance obligations and the charterers to claim.

In order to minimize the performance disputes first the vessel should be described correctly and secondly the wording which is to be used in the charterparties should be as much clear as possible.



## TABLO LİSTESİ

Sayfa

Tablo 1.	Dünya denizyolu ticaretinin gelişimi (milyon ton).....	14
Tablo 2.	Dünya gemi filosunun gelişimi (milyon dwt).....	15
Tablo 3.	Tanker piyasası zaman esaslı günlük kira bedellerinin gelişimi.....	16
Tablo 4.	Kuru dökme yük piyasası zaman esaslı günlük kira bedellerinin gelişimi...	17
Tablo 5.	DMC performans anlaşmazlıklarına ilişkin dava dosyalarının dağılımı .....	21
Tablo 6.	Muhtelif hızlara karşılık yakıt tüketimi garantisi örneği .....	46
Tablo 7.	Beaufort rüzgar skalası .....	86
Tablo 8.	Douglas skalası – deniz rüzgarı .....	87
Tablo 9.	Douglas skalası – swell.....	87
Tablo 10.	Seyir esnasındaki hava ve akıntı etkilerinin veri raporlaması .....	107
Tablo 11.	Sefer performans analizi nihai raporlama formatı .....	110
Tablo 12.	Vaka bulgularının gruplandırılması .....	202

## ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.	Şaft gücüne bağımlı özgül yakıt tüketimi .....	41
Şekil 2.	Panamax tipi gemi için makina gücü, gemi sürati ve yakıt tüketimi .....	44
Şekil 3.	Havuz bakımı öncesi gemi teknesinde oluşan kirlilik .....	71
Şekil 4.	Örnek bir sefer özeti formu.....	83
Şekil 5.	Değişik dalga yükseklik ve deniz yönleri için performans eğrisi.....	91
Şekil 6.	Malacca Strait geçişi ile Sunda Strait geçişi mukayeseli haritası.....	178
Şekil 7.	Performans anlaşmazlıkları sebep-sonuç diyagramı.....	203

## KISALTMA LİSTESİ

<b>A.D.A.</b>	: All Details “About”
<b>BF</b>	: Beaufort Force Hava Kuvveti Skalası
<b>BHP</b>	: British Horse Power
<b>BIMCO</b>	: The Baltic and International Maritime Council
<b>cl.</b>	: Klot
<b>cSt</b>	: Centistokes
<b>dwt</b>	: Deadweight tonnage
<b>F.O.</b>	: Fuel Oil
<b>FONASBA</b>	: The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents
<b>gph</b>	: Grams per hour - saat başına gram olarak yakıt tüketimi
<b>GMT</b>	: Greenwich Mean Time
<b>GPS</b>	: Global Positioning System
<b>HFO</b>	: Heavy Fuel Oil
<b>IF</b>	: Intermediate Fuel Oil
<b>IFO</b>	: Intermediate Fuel Oil
<b>IMO</b>	: International Maritime Organization
<b>INMARSAT</b>	: International Maritime Satellite Organization
<b>ISM Code</b>	: International Safety Management Code
<b>ISO 8217</b>	: Yakıt Özelliklerini Tanımlayan ISO Standartı
<b>ISPS Code</b>	: International Ship and Port Facilities Security Code
<b>kWh</b>	: Kilo Watt Hour
<b>Kn</b>	: Knot
<b>LLR</b>	: Lloyd’s Law Report
<b>LMLN</b>	: Lloyd’s Maritime Law Newsletter
<b>MARPOL</b>	: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
<b>MCR</b>	: Maximum Continuous Rating
<b>MDO</b>	: Marine Diesel Oil
<b>MGO</b>	: Marine Gas Oil
<b>MIP</b>	: Mean Indicated Pressure
<b>MSC</b>	: Maritime Safety Committee
<b>M/T</b>	: Metrik Ton
<b>Nm</b>	: Deniz mili
<b>NYPE</b>	: New York Produce Exchange Kiralama Sözleşmesi Formu
<b>PANDI</b>	: Protection And Indemnity Club
<b>Rep.</b>	: Reports
<b>ROB</b>	: Remain On Board
<b>SFOC</b>	: Özgül Yakıt Tüketimi, g/kWh
<b>SMA</b>	: Society of Maritime Arbitrators, Inc.
<b>SOLAS</b>	: Safety Of Life At Sea – Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi
<b>WMO</b>	: World Meteorological Organization
<b>WOG</b>	: Without Guarantee

## **EK LİSTESİ**

- EK 1.** : NYPE 93 kiralama sözleşmesi, geminin tanımını içeren giriş sayfası
- EK 2.** : Gemi özellikleri eki örnek formu (Q88)
- EK 3.** : Meteorolojik seyir planlama şirketi analiz raporu örneği
- EK 4.** : Gemi takip programı ekran görüntüsü
- EK 5.** : Denizlerdeki tehlikeli hava haritası
- EK 6.** : MIP hesaplayıcı programı örnek raporu

## I. GİRİŞ

Zaman esaslı kiralama sözleşmelerinde performans ya da bir başka deyişle sürat ve yakıt tüketimi garantileri konusu, sözleşmenin muhatapları arasında devamlı tartışılan, yargıya götürülen ve özellikle her davanın kendine has çözülmesi gereken birtakım problemleri barındırdığı bir konu olmuştur. Her bir anlaşmazlık, bu sebepten dolaydır ki, daha önceden benzer anlaşmazlığın ortaya çıkarak belli bir karara bağlandığı geminin adı ile anılagelmiş ve her yeni anlaşmazlıkta sadece gemi adına atıfta bulunulmak sureti ile davanın sonucu hakkında tartışmalar başlatılmıştır.

Bu çalışmada, zaman esaslı kira sözleşmelerinde gemi sahibi/işleticisinin, gemisinin sözleşme süresi içerisinde ve belirli şartlara bağımlı olarak sürdüreceğini garanti etmiş olduğu performansındaki olası uyumsuzlukların taraflar arasında ne gibi ihtilaflara sebebiyet verdiği, bu ihtilafların kiralama sözleşmelerinde belirtilmiş olan mahkemelerde nasıl ve ne şekilde karara bağlandıkları, dikkat edilmesi gerekli olan sözleşme taahhütleri ve tarafların bu tip anlaşmazlıklar ile karşılaşılmasında için alması gerekli olan önlemler incelenmiş ve nihayetinde uygulamada görülen aksaklıkların bertaraf edilmesi için ihtiyaç gösterdiği düşünülen eksikliklere ilişkin tavsiyelerde bulunulmaya çalışılmıştır.

Son birkaç yıldan bu yana özellikle kuru dökme yük ticaretindeki ve çoğunlukla Asya ülkeleri merkezli hatırı sayılır yükseliş, limanlardaki yetersizlikten dolayı bekleme yaparak servis dışı kalan gemilerin dahi etkisi ile mevcut yüklere göre nispeten servisteki gemi sayısının yeterli olmaması ve tüm bunların sonucu olarak navlunlardaki tahminlerin ötesinde gerçekleşen artış, kiracılar ve gemi sahipleri arasında sözleşme koşullarının uygulanması konusunda daha dikkatli davranılması gerekliliğini de beraberinde getirdiğinden dolayı anlaşmazlıkların sayısında da artışlara sebebiyet vermiştir.

Gemilerin kiralama şekilleri birkaç tipte olmaktadır. Kiracının ticari faaliyet sahası, yüklerin durumları ve bağlantıları ile gemi sahiplerinin tercihleri gibi etkenler geminin hangi şekilde kira altına alınacağına belirleyici rol oynamaktadır.

Sözkonusu kiralama tipleri arasında zaman esasına bağlı olanlar önemli yer tutmaktadır. Zaman esaslı kira sözleşmelerinde kiracı, geminin belirli bir süre için ticari olarak kullanım hakkını elde etmektedir. Bu süre, sefer esaslı kira sözleşmelerine nispeten daha uzun olabildiğinden, tez konusu olarak seçilen performans anlaşmazlıklarının daha belirleyici miktarlarda olabilmesi ve daha uzun süreler için daha iyi bir analiz yapılabilmesi imkanı vereceği düşünüldüğünden, kira sözleşmelerindeki anlaşmazlıklar konusu seçilirken konunun zaman esaslı olanlar ile sınırlandırılması uygun görülmüştür.

Muhtelif anlaşmazlık konuları arasında, sözleşmelerin zaman esaslı olanları ele alındığından ve sözleşmenin doğası gereği zamana karşı bir yarış sözkonusu olduğundan dolayı performans garantileri anlaşmazlıklarının önemli olduğu düşünülmüştür.

Anlaşmazlıkların kaynağı sadece performans garantileri değildir. Sözleşme altında karşılıklı olarak imza atılmış olan maddelerin her biri başlı başına bir anlaşmazlık konusu olabilir. Ancak tez konusu olarak anlaşmazlıklar seçilirken, anlaşmazlık konularındaki bu çeşitliliğin konuyu çok genişletecek olduğu düşünüldüğünden, inceleme performans anlaşmazlıkları ile sınırlandırılıp, konu zaman esaslı gemi kiralama sözleşmelerinde performans garantileri ve anlaşmazlıklar olarak belirlenmiştir.

Ticarette kullanılan gemilerin inşa ve operasyonlarına dair teknolojilerin sürekli değişip gelişmesi ve iletişim imkanlarının neredeyse sınırsız olmasının performans anlaşmazlıklarının geçmişten günümüze seyrini dahi etkilediği görülmektedir.

İnceleme beş ana başlık altında yapılmıştır. Giriş bölümünü müteakip ikinci bölümde, öncelikle kiralama sözleşmeleri genel olarak tanımlanmış ve kısaca gelişimlerinden bahsedilmiştir. Sözleşmede kullanılan terimlerin ne anlama geldikleri ve etkilerinin ne olduğundan bahsedilmiş ve kiralama sözleşmesine mevzu bahis geminin tanımlanmasının ne

derece önemli olduğunun daha iyi anlaşılabilmesi için geçmiş olaylar ele alınarak örnekler verilmiştir. İkinci bölümde yine son olarak sözleşmelerdeki iyi niyet ve aldatma kavramları ele alınmış ve konu ile ilgili dava dosyaları incelenmiştir.

Üçüncü bölüm performans garantileri ile ilgili olan bölümdür. Öncelikle matbu sözleşme formlarında kullanılan performans garantisi ifadelerinin hangi parametrelere bağlı olarak ifade edilmesinin daha doğru olacağı konusundaki görüşümüz açıklanmış ve hava ve deniz şartlarından bağımsız olarak sadece geminin makina parametrelerine bağlanmalarının daha doğru yaklaşım olacağı belirtilmeye çalışılmıştır.

Sonrasında performans garantilerine ilişkin sözleşmelerde kullanılan maddelerin genel yapısı ve kullanılan bir takım özel ifadelerin hangi anlamlarda yorumlandıkları belirtilmiştir. Bu yapılırken geçmişte ortaya çıkan anlaşmazlık dosyaları incelenmiş ve kelimelerin ne derece anlamlı seçilmeleri gerekliliği belirtilmiştir.

Dördüncü bölümde ise geminin performansının nasıl hesaplandığı, hesaplamalarda hangi verilerin esas alındığı ve bu verilerin ne şekilde elde edilebildikleri incelenmiştir. Konunun daha iyi anlaşılabilmesi için geminin performansını etkileyen ana faktör olan hava ve deniz durumlarına ilişkin tanımlar yapılmış ve gemi Kaptan'ına yardımcı olmak amacı ile konuya dahil olan meteorolojik seyir planlama şirketlerinin konumlarından bahsedilmiştir.

Bu bölümde son olarak performans anlaşmazlıklarına ilişkin geçmişte görülen dava dosyaları incelenmiş ve bu yapılırken anlaşmazlıklar temel olarak iki ana gruba ayrılmıştır: Hava ve deniz durumlarından kaynaklananlar ile sözleşme metinlerinden kaynaklananlar şeklinde.

Beşinci bölüm, geminin tek sorumlusu olan ve sözleşmelerin icrası esnasında kiracılar ile gemi sahipleri arasında özel bir duruma sahip bulunan Kaptan'a ayrılmıştır. Gemi Kaptan'ının geminin seyrine ilişkin görev ve sorumlulukları belirtilmiş ve kiracı talimatları karşısında alacağı ya da alması beklenen tavırlardan bahsedilmiştir. Bu yapılırken Kaptan'ın talimatları reddetme yetkisi uluslararası kurallara dayandırılmış ve bu konudaki en belirgin bir

dava dosyası ayrıntılı olarak incelenmiştir. Bu bölümün amacı, Kaptan'ın kiracı ya da kiracıların belirlediği meteorolojik seyir planlama şirketinden gelen bilgi ve talimatlara ne derecede uyma yükümlülüğü olduğunun belirlenmesidir.

Altıncı bölümde çalışmanın konusu olan anlaşmazlıkların nasıl sonuçlandıkları bir bütün olarak ele alınmış ve çalışma içerisinde incelenen dava dosyaları haricinde kalan birtakım diğer sonuçlar ile özellikle sözleşmenin iptaline ilişkin hususlar değerlendirilmiştir. Sözleşmelerin iptal edilmesine ilişkin niyet, özellikle navlun piyasalarının sert hareketleri sonucunda zarar gören tarafın her zaman için isteyeceği bir durumdur ve olası bir ihlalde ilk telaffuz edilmesi sürpriz olmayacak olan talep olarak önem arz etmektedir.

Sonuç olarak, incelemenin bütünü çerçevesinde karşılaşılan sorunlara ilişkin bulguların uygun bakış açısı ile yorumlanmalarına çalışılmış ve bertaraf edilmeleri yönünde önerilerde bulunulmuştur.

### **1.1. Tanımlar**

Denizyolu ile yüklerin taşınması esnasında, taşıtan ve taşıyan arasında yapılmış olan ve geminin niyetlenen hizmete ne şekilde tahsis edileceğini belirleyen sözleşmeler kiralama sözleşmeleridir. Deniz ticaretinde kullanılan başlıca üç çeşit gemi kiralama tipi mevcuttur. Bunlar;

- Çıplak Kira (Bareboat/Demise),
- Basit Zaman Kirası (Time Charter) ve
- Basit Sefer Kirası (Simple Voyage Charter) 'dır.

Çıplak kira sözleşmesinde, gemi maliki kiralayan, kiracıya ücret karşılığında geminin kullanılmasını terketmeyi taahhüt eder (Ülgener, 2000). Bu tür bir sözleşme ile kiralayan gemi sahibi ya da işleticisi, kiracıya belirli bir ücret karşılığında gemisinin kullanımını terkeder. Çıplak kira altındaki bir geminin artık personel, teknik ve ticari tüm kontrolü kiracının sorumluluğu altındadır.



Zaman kirası sözleşmeleri ile taşıyan zaman esaslı üzerinden ödenecek olan navlun karşılığında, gemiyi yük taşınması için belirli bir süre taşıtana tahsis etmeyi ve bu amaçla geminin ticari kontrolünü devretmeyi taahhüt eder (Ülgener, 2000). Zaman esaslı kiralama sözleşmeleri, tarafların anlaştıkları herhangi bir uzunluktaki süre için yapılabilir. Bu sözleşme altında basitçe geminin sigorta, işletim, personel gibi sabit masrafları taşıyan yani gemi sahibi ya da işleticisi üzerinde kalırken, yapılacak olan sefere ilişkin yakıt, liman ücretleri, navlun gibi değişken masraflar taşıtanın yani kiracının sorumluluğundadır.

Sefer kirası sözleşmesinde ise, taşıyan navlun karşılığında gemisini (veya bir kısmını) yük taşımak amacı ile belirli bir sefer için taşıtana tahsis etmeyi taahhüt eder (Ülgener, 2000). Zaman esaslı kiralama sözleşmesinden en belirgin farkı, geminin kiracılara belirli bir zaman periyodu için değil, belirli bir sefer için tahsis edilmiş olmasıdır. Yine navlun hesaplaması da benzer şekilde zaman esaslı kiralamalarda kiracının süresi üzerinden yapılırken, sefer esaslı kiralamalarda ise taşınan yükün miktarı üzerinden yapılmaktadır.

Masrafların paylaşımı açısından da zaman esaslı kiralalar ile sefer esaslı kiralalar arasında farklar mevcuttur. Zaman esaslı kiralamalarda kiracı geminin harcayacağı yakıtın masrafını üstlenirken, sefer esaslı kiralalarda bu masraf kiralayanın yani gemi sahibi ya da işleticisinin üzerindedir.

Taraflar arasında kiralamanın tipi belirlendikten sonra sıra yapılacak sözleşmenin cinsini belirlemeye gelir. Bu sözleşmelere kiralama sözleşmesi, orjinal ifadesi ile charter party adı verilir. Kiracı ve kiralayan, ya da gemi sahibi/işleticisi ile kiracı arasında sözleşmeye esas olacak olan hükümleri yine tarafların rızasına göre düzenlemek ve tarafları buluşturmak adına uygulamada “broker” adı verilen aracılardan yararlanılmaktadır.

Kiralama sözleşmeleri komplike dökümanlardır ve geminin ticaret yapacağı global bölgeler ve özel ticaretler de dahil tüm ihtiyaçlara cevap verecek şekilde düzenlenmişlerdir. Uygulamada yukarıda sayılan kiralama türleri için ayrı ayrı kullanılan kiralama sözleşmeleri mevcuttur.

Gerek çıplak kiralama, gerekse zaman ve sefer esaslı kiralama sözleşmeleri yapılırken kullanılan pek çok standart form mevcuttur. Kiralama sözleşmelerinde şekil şartı bulunmamakla birlikte standart formların kullanılmaları taraflara kolaylık getirir. Ticarete kullanıldıkça taraflar standart formların muhtevasına alışmakta ve sözleşme müzakereleri sırasında klozlar üzerinden daha rahat görüşme yapabilmektedirler.

Kiralama sözleşmelerinin genel olarak üç grup altında sınıflandırılmaları mümkündür (Ülgener, 2000):

- Özel kiralama sözleşmeleri: Bunlar genellikle taşıyan birlikleri tarafından (bazı hallerde de taşıyanlar tarafından) hazırlanmış olan ve genellikle düzenleyen tarafın menfaatlerinin göz önüne alındığı kiralama sözleşmeleridir. Güç dengesi, diğer gruplardakilerin aksine, burada formların sahipleri lehine değişmiş olduğundan dolayı, uygulamada alışılmamış olan şartlara bu tür kiralama sözleşmelerinde rastlamak mümkündür (örneğin taşıyan konumundaki petrol şirketlerinin kiralama sözleşmeleri; Shellvoy, Shelltime, Mobilvoy, Mobilttime, Texacovoy, Texacotime).

- Sabit bölge/sabit yük kiralama sözleşmeleri: Belirli bazı kiralama sözleşmeleri, düzenlenişlerindeki isabet ve sözleşmenin tarafları arasında kurdukları menfaat dengesi sebebi ile, belirli bölgeler ya da belirli yükler için devamlı olarak kullanılmaya başlanırlar. Hatta bunların teamül haline gelen kiralama sözleşmeleri olarak dahi sınıflandırılmaları mümkündür (örneğin Saigon, Russwood, Sovietwood, Burma Rice, Baltimore,,Berth Grain Form C).

- Denizcilik kuruluşlarının kiralama sözleşmeleri: Gerçek anlamda standart kiralama sözleşmesi olarak değerlendirilebilecek formlar köklü denizcilik kuruluşları tarafından hazırlanan kiralama sözleşmeleridir. 19.yüzyılın ortalarından başlayarak özellikle sabit kurallar arayan taşıyanların çabalarıyla oluşturulan ve sonradan PANDI kulüplerinin de desteğini alarak geniş bir etki alanına sahip olan Chamber of Shipping, BIMCO gibi kuruluşlarca hazırlanan bu formlar, diğer gruplarda yer alanlara oranla içerikleri itibarıyla en tutarlı olanları ve deniz ticaretinde en yaygın uygulama alanları bulanlarıdır. Bu kiralama sözleşmeleri dünya denizciliğinin değişen ihtiyaçlarına ve mahkeme içtihadlarına göre

(özellikle İngiliz kararları) devamlı değişikliğe tabi tutulmaktadır (örneğin Gencon 76 ve 94, Bimchemvoy, Bimchemtime, Heavycon, Intertankvoy, Intercoa, Baltcon, Balttime, Linertime, Intertanktime). Ancak bu tür kuruluşlar genellikle taşıyan birliklerinden meydana geldiklerinden dolayı, bunlarda taşıyan lehine bir ağırlığın yakın bir inceleme sonucunda belirlenmesi mümkündür. Örneğin BIMCO tarafından düzenlenen Gencon (özellikle Gencon 94) ve Balttime gibi kiralama sözleşmelerinde bu husus tespit edilmektedir. Buna karşılık düzenlenmesinde taşıtanların başı çektikleri NYPE gibi bazı kiralama sözleşmelerinde de bunun tersi bir hal tespit edilmektedir.

Kiralama sözleşmelerindeki kayıtlar üç çeşit olarak ifade edilebilir:

- Matbu kiralama sözleşmesi klozları,
- Bu klozlar üzerinde sonradan taraflarca yapılan değişiklikler,
- Matbu metne sonradan eklenen “rider” klozlar.

Bu sıralamada ikinci ve üçüncü sırada yazılan klozlar, matbu klozlara kıyasla önceliğe sahiptirler. Çünkü bunların tarafların sözleşmenin kuruluşu anındaki gerçek iradelerini gösterdikleri kabul edilmektedir.

## **1.2. Zaman Esaslı Kiralama Sözleşmeleri**

Zaman esaslı kiralamalarda, adından da anlaşılacağı üzere kiralama zamana bağlıdır ve belirlenen müddet sona erdiğinde kiralama da bitmiş olur.

Zaman esaslı bir sözleşme olmasından dolayı, zamana karşı yapılan bir yarış sözkonusudur. Kiracı, kiraladığı gemiye yük buldukça, daha fazla navlun girişinin sağlanması için daha kısa zamanda daha çok sefer yapabilmesini ister. Gemi sahibi açısından ise bunun önemi yoktur. Gemisi kiralama sözleşmesinde taahhüt edilen performansla ulaştığında taşınacak yük ya da yapılacak sefer adedi değil kiranın süresi önemlidir, çünkü her geçen gün için belirlenmiş olan kira ücreti işlemektedir.

Zaman esaslı kira sözleşmelerinde kullanılan belirli bir form yoktur, hatta belirli bir form kullanılma zorunluluğu da mevcut değildir. Kiracı ve gemi sahibi, üzerinde anlaşılan ve özel ihtiyaçlarına göre düzenlemiş oldukları muhtelif formları kullanabilirler. Bunlar arasında genel geçerlilik görmüş olan formlar olarak ;

- NYPE 1993
- BIMCO BALTIME
- BIMCO GENTIME
- BPTIME3

formları sayılabilir. Bu sözleşme formları, maddeleri ve genel muhtevaları bakımından birtakım değişiklikler içerirler. Aynı zamanda formlara ek olarak birtakım “ek klozlar (rider clauses)” ilave edilebilir ve gerektiği takdirde yine birtakım sözleşme maddelerinin de karşılıklı ittifakla iptali sözkonusu olabilir. Kiralama sözleşmeleri burada belirtilenler ile sınırlı olmayıp uygulamada kullanılan pek çok sözleşme formatı mevcuttur.

### **1.2.1. NYPE sözleşmesi-14 Eylül 1993 revizyonu**

“The New York Produce Exchange Time Charter” (NYPE) sözleşmesi ilk olarak New York Produce Exchange tarafından 1913 yılında bastırılmıştır. Sonraları, zaman içerisinde 1921, 1931 ve 1946 yıllarındaki gibi değişiklikler geçirerek bugünkü şekline 1993 yılında yapılan son değişiklik ile ulaşmıştır.

1946 yılına dek herhangi bir güncelleştirme veya ilave yapılmamış olan NYPE sözleşmesine ilk modernizasyon girişimi 1977 yılında New York Gemi Broker ve Acentaları Birliği (ASBA–The Association of Ship Brokers&Agents) tarafından yapılmıştır. Revizyon işlemi esnasında ASBA, Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO–The Baltic and International Maritime Council) ve şu an Denizcilik Odası (the Chamber of Shipping) olarak faaliyet gösteren eski adı ile Genel İngiliz Denizcilik Konseyi (the General Council of British Shipping) gibi ilgili taraflardan oluşan geniş bir konsültasyona başvurmuştur (BIMCO, 13.12.2007).

Revize edilmiş olan form, “ASBATIME” adı ile ASBA tarafından 1981 yılında hizmete sunulmuştur. NYPE 1946 formunun, ASBATIME formunda mevcut isteğe bağlı ve ek klozlardaki karışıklıklar yüzünden halen kullanılmaya devam edilmesi üzerine ASBA Kiralama ve Dökümantasyon Komitesi (the Chartering and Documentary Committee) 1992 yılında NYPE/ASBATIME sözleşmesinde genel bir değişiklik yapıp, piyasa uygulamaları ve gemi tipleri vb değişiklikleri de hesaba katmak amacı ile BIMCO ve FONASBA (the Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents) ile işbirliği yapmak girişiminde bulunmuştur. Amaç, mevcut belirsizliklerin bertaraf edilmesi, kira sözleşmesinin yapısının geliştirilmesi, sürekli olarak ek kloz ilaveleri yapılan maddelerin sözleşme metnine dahil edilmesi, modern gümrük ve gemi teknolojilerindeki değişikliklerin eklenmesi ve tarafların ihtiyaçlarına daha fazla hizmet edilebilmesi olarak belirlenmiştir. Bunun sonucunda ASBA, BIMCO ve FONASBA tarafından onaylanan NYPE 93 formu, “14 Eylül 1993 revizyonu” şerhi ile ortaya çıkmıştır.

### **1.2.2. BIMCO BALTIME 1939**

İlk defa 1909 yılında basımı yapılmış olan BALTIME 1939 Uniform Time-Charter sözleşme formunun birinci kısmına ait formatı 1974 yılında değiştirilmiş ve 2001 yılında BIMCO tarafından yapılan güncelleştirmeler ile form son halini almıştır.

BALTIME formu daha çok kısa süreli ticaretlerde kullanılmaktadır. Aşağıda bahsedilecek olan GENTIME sözleşme formu daha çok tercih edilmesine rağmen, BIMCO’nun 2001 yılı mayıs ayında Pekin’de yapılmış olan dökümantasyon komitesi toplantısında BALTIME 1939 sözleşme formu üzerinde teknik olarak birtakım değişiklikler yapılması kararlaştırılmıştır.

Yapılan değişiklikler ufak teknik değişikliklerdir. Savaş riskleri maddesi, terim revizyonları, modern denizcilik uygulamalarını yansıtmak amacı ile orjinal kloz 12 (kazanların temizlikleri maddesi) ‘nin iptali bu değişiklikler arasında sayılabilir.

### 1.2.3. BIMCO GENTIME

1994 yılında BIMCO kuru yük ticareti konusunda yeni bir zaman esaslı kiralama sözleşmesi geliştirmenin gerekli olduğu kararına varmıştır. Mevcut ve kullanımda olan BALTIME 1939 sözleşmesinin piyasa ihtiyaçlarına artık hizmet edemiyor olduğu görüşünden hareketle, önceleri BALTIME 1939 sözleşmesinin revize edilmesi gündeme gelmiş, fakat bunun sözleşmedeki mevcut yapı ve sözleşme tarafları arasındaki sorumluluklara ait doğal dengeler düşünülerek olumsuz etkileri olacağı kanaatine varılmıştır. Aynı şekilde, BALTIME 1939'un kısa süreli deniz ticaretinde kullanılıyor olmasının, açık deniz ticaret piyasasına sunulmasına engel teşkil edeceği düşünülmüştür (Bimco Manuals, 2006).

Bu sebeplerden dolayı, aynı zamanda NYPE formlarına da bir alternatif olabilmesi amacı ile yeni bir zaman esaslı kira sözleşmesi düzenlenmesinin gerekli olduğu kararına varılmıştır. Yeni sözleşme ile ticari tarafların sorumlulukları arasında bir denge kurulması amaçlanmış ve ilave olarak, en azından diğer sözleşmelerde değinilmemiş olan modern klozları ihtiva etmesi, diğer bir deyişle tarafların birbirleri arasında sürekli olarak ek klozlar vasıtası ile anlaşmaya vardıkları konulara bir standardizasyon getirmesi düşünülmüştür. Son olarak ise mantık örgüsü içerisinde bir düzeni olması, kullanıcıya kolaylık sağlaması ve tarafların hak ve yükümlülüklerini açıkça ortaya koyması hedeflenmiştir.

GENTIME (GENeral TIME Charter Party) kiralama sözleşmesi, mevcut kuru yük zaman esaslı kiralama sözleşmelerinden farklı olarak, mahkeme kararları ile sabitlemiş mevzulardaki terminolojiyi de kullanmaktadır. BALTIME 1939 ve NYPE formlarında da bahsi geçen "kira dışı kalma" (off-hire) klozu ile ilgili koşullar buna örnek olarak verilebilir.

GENTIME kiralama sözleşmesinin kısım II, kutu 5 bölümü geminin ana detaylarını içeren tanımının yapıldığı bölümdür. Geminin sürat ve yakıt tüketimi değerleri de bu kısımda verilmektedir. Matbu formda ayrıca geminin performans garantileri Beaufort kuvveti 4'ü geçmeyecek rüzgar sürati durumunda geçerli olacak şekilde verilmiştir.

#### 1.2.4. BPTIME 3

Tanker kiralama sözleşmelerinin büyük çoğunluğu büyük yakıt firmalarının kendi çıkarlarını gözetmek sureti ile oluşturdukları şekildedirler. BP, 2000 yılında sadece BP kirasındaki gemilere uygulanmak için değil aynı zamanda endüstriye de hizmet vermesi amacı ile BIMCO ile işbirliği yaparak yeni bir kiralama sözleşmesi ortaya çıkarma çalışmasına başlamıştır.

BP'nin BIMCO ile işbirliğine girmesinin sebeplerinden birincisi BIMCO'nun halihazırda mevcut ve tanker sektörü tarafından kullanımda olan formlarından daha üstün teknik ve hukuki altyapı oluşturmak ve bu konuda BIMCO'nun standart taslak hazırlama deneyiminden faydalanmak, ikincisi ise BP'nin BPTIME3 sözleşmesinin ticari gerçeklikleri yansıtmasının ve sözleşmenin her iki tarafının da faydalarını gözetmesinin önemli olduğunun düşünülmesidir. Bunun gerçekleştirilmesi için ancak denizcilik endüstrisinden aktif katılım gerektiği düşünüldüğünden dolayı BIMCO ile işbirliği yapılmıştır.

BIMCO'nun dünya çapında gemi sahiplerini temsil ettiği düşünüldüğünde, yeni formun altındaki BIMCO mühürünün, BPTIME3 formunun yaygınlaşmasını olumlu yönde etkileyeceği düşünülmüştür. Tüm bunlar, kiralama sözleşmelerinin tüm tarafların ihtiyaçlarına hizmet etmesi gerekliliğinden ortaya çıkmıştır.

BPTIME3 sözleşmesindeki farklı özelliklerden biri de sürat ve performans klozudur. Ana kapsam, prensipleri ortaya koymak ve kesin bir ifade ile sürat ve performansın nasıl hesaplanacağını belirtmek sureti ile anlaşmazlıkları en az düzeye indirebilmektir.

Sözleşmenin 18. maddesi gemi performansı ile ilgili olan maddedir. Sürat ve performans klozu iki bölümden oluşur; birincisi gemi sahibi tarafından, kiracının geminin gemi bilgileri ekleri formunda belirtilmiş olan servis hızında seyir yapma talimatına uygun seyredeceği yönündeki basit bilgilendirmesidir. İkincisi ise, yine gemi özellikleri ekleri formunda belirtilmiş olan ilgili yakıt tüketimi şartları ile geminin halihazırda gerçekleştirmeye muktedir olduğu ve olacağı sürat değerleri konusundaki gemi sahibinin garantisini

içermektedir. Matbu forma göre, garanti sadece BF 5 kuvveti dahil olmak üzere altındaki hava koşullarında geçerli olacaktır.



## **II. ARAŞTIRMANIN METODOLOJİSİ**

### **2.1. Araştırma Probleminin Belirlenmesi**

Denizyolu taşımacılığının maliyet avantajları sebebi ile uluslararası ticaretteki rolü her geçen gün artmaktadır. Özellikle 2003 yılı sonrasında Çin'in yapmakta olduğu kalkınma hamleleri uzakdoğu bölgesini önemli bir pazar haline getirmiş ve denizyolu ile taşımacılığın yükselme ivmesine hız kazandırarak piyasayı tarihindeki en geniş ticaret hacmine ulaştırmıştır (Tablo 1). Beraberinde gelen gemi ihtiyacı sonucu dünya deniz ticaret filosu da aynı oranda artış göstermiştir (Tablo 2).

Elinde belirli yük bağlantıları olan kuruluşlar gerek düzenli hatlarda ve gerekse dünya çapında çalıştırmak üzere gemileri belirli bir zaman dilimi için kiralama yoluna gitmektedirler. Kiralama sözleşmesi altına alınan geminin performansının belirlenmesi ise kiracılar için hayati önem taşır. Bu sayede geminin seferleri hangi sürede ve ne masrafla gerçekleştireceği önceden bilinebilir ve bu surette bir sonraki seferin planlamasının yapılması mümkün olur.

Bu zaman esaslı kiralama sözleşmeleri altında geminin performansı ile ilgili verilen taahhütler konusunda birtakım anlaşmazlıklar ortaya çıkmaktadır. Bu anlaşmazlıkların sebeplerinin belirlenmesi ve hangi durumlarda ne şekilde sonuçlandırıldıklarının tespitinin yapılması gerekmektedir.

Tablo 1. Dünya denizyolu ticaretinin gelişimi (milyon ton)  
(Clarkson, 2007)

Yıl	Demir cevheri	Kömür	Tahıl	Konteyner	Diğer dökme	<b>Toplam dökme</b>	Ham petrol	Petrol ürünleri	<b>Toplam yakıt</b>	LPG/LNG	<b>Genel Toplam</b>
1985	321	276	213	160	1,200	<b>2,170</b>	984	415	<b>1,400</b>	61	<b>3,631</b>
1986	311	275	187	173	1,197	<b>2,143</b>	1,030	401	<b>1,431</b>	61	<b>3,636</b>
1987	319	275	211	192	1,216	<b>2,213</b>	977	379	<b>1,357</b>	66	<b>3,635</b>
1988	341	299	216	211	1,268	<b>2,335</b>	1,086	416	<b>1,503</b>	69	<b>3,907</b>
1989	362	308	220	231	1,298	<b>2,419</b>	1,198	480	<b>1,679</b>	75	<b>4,173</b>
1990	347	329	215	246	1,337	<b>2,474</b>	1,155	448	<b>1,603</b>	88	<b>4,164</b>
1991	358	352	218	268	1,351	<b>2,547</b>	1,161	404	<b>1,565</b>	88	<b>4,201</b>
1992	337	356	224	292	1,388	<b>2,597</b>	1,244	411	<b>1,656</b>	93	<b>4,345</b>
1993	352	357	221	322	1,407	<b>2,659</b>	1,354	446	<b>1,799</b>	96	<b>4,554</b>
1994	380	371	205	357	1,428	<b>2,741</b>	1,375	443	<b>1,818</b>	99	<b>4,658</b>
1995	402	398	216	389	1,510	<b>2,915</b>	1,400	460	<b>1,860</b>	103	<b>4,877</b>
1996	392	421	219	430	1,589	<b>3,051</b>	1,469	490	<b>1,960</b>	110	<b>5,121</b>
1997	429	450	229	470	1,676	<b>3,254</b>	1,554	505	<b>2,059</b>	119	<b>5,432</b>
1998	430	454	226	503	1,649	<b>3,262</b>	1,585	477	<b>2,062</b>	120	<b>5,443</b>
1999	403	462	247	560	1,661	<b>3,333</b>	1,592	512	<b>2,103</b>	130	<b>5,566</b>
2000	449	520	264	628	1,735	<b>3,596</b>	1,656	518	<b>2,174</b>	143	<b>5,913</b>
2001	451	552	260	647	1,741	<b>3,651</b>	1,684	544	<b>2,228</b>	143	<b>6,022</b>
2002	481	577	271	718	1,802	<b>3,849</b>	1,667	543	<b>2,210</b>	149	<b>6,209</b>
2003	516	626	264	805	1,829	<b>4,040</b>	1,770	582	<b>2,352</b>	161	<b>6,553</b>
2004	588	662	275	918	1,871	<b>4,314</b>	1,850	621	<b>2,470</b>	170	<b>6,954</b>
2005	661	691	272	1,020	1,877	<b>4,521</b>	1,885	671	<b>2,556</b>	181	<b>7,258</b>
2006	721	734	292	1,131	1,878	<b>4,756</b>	1,933	728	<b>2,661</b>	199	<b>7,615</b>
2007	789	757	293	1,257	1,875	<b>4,971</b>	1,953	738	<b>2,692</b>	232	<b>7,852</b>

Tablo 2. Dünya gemi filosunun gelişimi (milyon dwt)  
(Clarkson, 2007)

Yıl	Toplam tankerler	Toplam dökme yük gemileri (dökme+OBO)	Diğer dökme yükler dahil toplam (tanker hariç)
1980	332.7	521.4	620.3
1981	329.9	522.0	619.5
1982	325.2	528.5	624.9
1983	305.9	520.7	616.0
1984	286.6	507.2	598.0
1985	269.2	498.8	589.5
1986	246.1	477.6	568.1
1987	242.1	470.9	563.8
1988	241.0	469.1	563.2
1989	245.7	475.4	572.2
1990	253.9	489.2	588.1
1991	260.3	502.3	604.0
1992	267.6	514.1	618.5
1993	273.3	519.9	627.1
1994	278.9	528.0	637.4
1995	275.3	529.3	640.1
1996	282.3	547.8	708.2
1997	286.1	559.0	724.8
1998	288.2	570.3	741.7
1999	293.2	572.5	749.6
2000	304.5	586.4	766.5
2001	311.7	600.8	787.4
2002	307.0	607.0	800.4
2003	311.6	618.2	818.9
2004	320.6	634.3	843.1
2005	337.1	669.9	889.9
2006	360.6	715.2	950.3
2007	380.8	758.0	1013.0

Gemilerin günlük kira bedellerinin tarihte görülmemiş değerlere ulaşmış olması bu araştırmanın yapılmasına ilave bir önem katmaktadır. Tablo 3 ve Tablo 4 zaman esaslı kiralama sözleşmeleri altında kiralanan gemilerin günlük kira ücretlerindeki zaman içerisinde görülen bu artışları göstermektedir.

Tablo 3. Tanker piyasası zaman esaslı günlük kira bedellerinin gelişimi (Clarkson, 2007)

Yıllara ait ortalama	1 YILLIK ZAMAN ESASLI KİRALAMA SÖZLEŞMESİ US\$ / gün				
	36,000 dwt Product	105,000 dwt Aframax	150,000 dwt Suezmax	250- 280,000 dwt VLCC	300,000 dwt VLCC
1981	9,927	9,401	10,171	8,421	
1982	8,008	5,997	6,350	5,630	
1983	6,347	5,609	6,538	5,729	
1984	5,701	6,235	7,925	6,252	
1985	4,513	3,630	6,830	8,172	
1986	7,161	7,691	6,958	11,281	
1987	8,292	9,968	9,521	9,702	
1988	9,015	11,928	12,099	12,726	
1989	10,548	14,837	12,100	15,322	
1990	11,308	18,361	14,931	19,481	
1991	12,558	18,577	16,808	21,212	
1992	10,452	13,683	17,432	15,529	
1993	10,160	13,009	13,756	23,623	
1994	11,288	14,288	12,567	20,962	
1995	11,577	16,856	18,913	23,202	
1996	12,231	17,163	21,072	27,875	
1997	12,596	17,784	23,154	33,221	
1998	11,198	15,943	23,297	34,505	
1999	9,918	13,111	18,154	26,524	
2000	12,771	20,260	28,712	38,125	
2001	15,784	25,019	33,115	38,654	40,490
2002	13,053	17,413	19,120	24,433	25,824
2003	14,201	20,933	27,308	31,577	34,260
2004	17,368	30,330	40,745	49,311	55,557
2005	23,673	35,087	43,288	47,442	58,529
2006	24,683	33,135	43,192	48,202	58,308
2007	23,944	33,542	44,875	41,681	54,708

Tablo 4. Kuru dökme yük piyasası zaman esaslı günlük kira bedellerinin değişimi (Clarkson, 2007)

Yıllara ait ortalama	1 YILLIK ZAMAN ESASLI KİRALAMA SÖZLEŞMESİ US\$ / gün				
	Handy	Handymax	Panamax	“CSBC” Capesize	Modern Capesize
1985	4,333	4,878	5,485	6,092	
1986	3,553	4,108	4,719	5,065	
1987	4,604	5,374	7,162	7,912	
1988	8,198	9,458	11,763	13,927	
1989	8,138	10,351	13,115	17,113	
1990	6,871	8,782	10,790	13,847	
1991	7,719	9,403	12,052	14,700	
1992	6,690	8,566	9,773	10,144	14,027
1993	7,889	9,677	10,575	12,095	14,986
1994	8,388	9,812	10,580	13,285	16,855
1995	9,407	11,766	13,832	16,278	19,773
1996	7,324	8,702	9,198	9,373	12,603
1997	6,858	8,346	9,592	11,344	15,291
1998	5,799	6,964	6,401	7,173	10,801
1999	5,566	6,590	6,984	7,854	10,830
2000	7,112	8,759	9,763	12,582	17,101
2001	6,807	8,141	7,499	7,523	12,784
2002	6,747	7,536	8,881	8,087	12,333
2003	9,005	12,815	17,254	17,349	31,197
2004	17,323	25,269	34,323	28,925	61,050
2005	15,198	19,111	25,853	23,048	50,651
2006	14,710	19,432	22,155	20,529	45,246
2007	23,701	33,556	41,875	36,861	85,451

Ayrıca, anlaşmazlık ortaya çıkması durumunda sonuçları her zaman günlük kira bedeli ile sınırlı olmaz. Geminin olası bir performans kaybı sebebi ile zarara uğrayan tarafın uğradığı zararların boyutu çok yüksek değerlere ulaşabilir. Bunlar denizcilik sektörüne has kayıplardır. Bir geminin performansı sebebi ile geç kalması sonucu çok sayıda geminin beklediği limana yanaşamaması ve uzun süreler tekrar sıraya girmeyi beklemesi sonucunda oluşacak kayıplar gibi.

## 2.2. Araştırmanın Amacı, İçeriği ve Kısıtları

Araştırmada uluslararası deniz ticaretinde faaliyet gösteren ve zaman esaslı olarak kiralanmış gemilerin sözleşme içerisinde verilen performans garantileri konusunda gemi sahipleri ve gemiyi kiralayanlar arasında ortaya çıkan anlaşmazlıkların sebeplerinin incelenmesi, bu anlaşmazlıkların mahkemeler tarafından ne şekilde karara bağlandıklarının tespiti ve bu anlaşmazlıkların oluşmaması için ne gibi düzenlemeler yapılması gerektiğine dair önerilerin oluşturulması amaçlanmaktadır. Belirlenen bu amaca ulaşmak için aşağıdaki alt hedefler saptanmıştır :

- a) sözleşmelerde kullanılan terimlerin sözleşme iptaline sebebiyet verip vermediklerini belirlemek,
- b) hangi ifadelerin garanti olarak değerlendirildiklerini belirlemek,
- c) garantilerin sürata göre yakıt harcaması şeklinde verilmesinin doğru olup olmadığını belirlemek,
- d) garantiler verilirken kullanılan matbu ifadelerin ne şekilde yorumlandıklarını belirlemek,
- e) meteorolojik seyir planlama şirketlerinin verdiği raporların anlaşmazlıkları önleyip önlemediğini belirlemek,
- f) anlaşmazlıkların kaynaklarını gruplandırmak ve sebeplerini belirlemek,
- g) kaptan'ın, meteorolojik seyir planlama şirketinin ve kiracıların seyir talimatlarına hangi durumlarda uymayabileceğini belirlemek,
- h) aynı ifadeler kullanılmış olan sözleşmelerdeki anlaşmazlıkların her zaman aynı şekilde karara bağlanıp bağlanmadıklarını belirlemek.

Araştırma, geçmişten günümüze Londra ve New York mahkemelerine yansımış olan performans anlaşmazlıkları davalarını kapsamaktadır. Belirlenen alt hedeflere ulaşmak için bir dizi mahkemeye yansımamış fakat anlaşmazlık konusu olmuş vakalar da incelenmiştir. Araştırma kapsamında Türk mahkemelerinde ele alınan davalar bulunmamaktadır.

Türk mahkemelerinde ele alınan davaların örnek kütle içerisinde yer almamasının sebeplerini şu şekilde sıralayabiliriz: Öncelikle, uluslararası deniz ticaretinde gemilerin zaman esaslı kiralanmasını düzenleyen ve araştırma içerisinde bahsedilmiş olan sözleşme formlarında matbu olarak yer alan ifade, anlaşmazlık konusunda Londra ya da New York mahkemelerini yetkili kılmaktadır. Tarafların açıkça başka bir düzenlemeye niyetlenmemiş olmaları durumunda ise anlaşmazlıkların tümü Londra mahkemelerine götürülür.

İkinci sebep olarak, Türk mahkemelerine götürülmüş olan davaların, ekseriyetle tarafların her ikisinin de Türk olması ve çoğunlukla yurtiçi deniz ticaretine tahsis edilmiş gemiler ile alakalı olmalarından dolayı uluslararası alanda oluşan problemlere bir örnek teşkil etmiyor olmalarıdır.

Bu sebepler ile, Türk mahkemelerinde ele alınan davalar örnek kütle dışında tutulmuş ve denizcilik sektöründe tüm benzer davalar için atıfta bulunulmak sureti ile genel geçerlik görmüş olan uygulamalar haline gelmiş olan Londra ve New York mahkemeleri sonuçları incelenmiştir.

### **2.3. Araştırmanın Yargılanması**

Araştırma alanı olarak zaman esaslı gemi kiralama sözleşmelerindeki performans garantileri anlaşmazlıklarının seçilmiş olmasının nedenlerini şu şekilde sıralayabiliriz :

- denizcilik sektöründeki navlunların oldukça değişken bir özellik göstermesi ve tarafların kira sözleşmesinde imza attıkları kira değerinin güncel piyasada artması ya da azalması sonucunda görecekları zararları başka yollardan giderme niyetine girebilmeleri,
- zaman esaslı kiralama sözleşmelerinde zamana karşı bir yarış sözkonusu olduğundan performans değerlerinin bu konudaki en belirleyici etken olması,

- denizyolu ticareti hacminin ve paralelinde kiralanan gemi sayısının her geçen gün artış göstermesi,
- kiracıların gemi işletimi ile ilgili teknik bilgiye, gemi sahiplerinin de sözleşmelerde mevcut önemli detaylara ilişkin bilgilere sahip olmamalarından dolayı yanlış uygulamaların mevcut olduğunun düşünülmesi,
- taraflar arasında çıkan anlaşmazlıkların mali boyutlarının tahmin edilemeyecek derecede yüksek olabilmesi,

Araştırmanın; anlaşmazlıkların sebeplerinin daha iyi anlaşılabilmesiyle gemi sahipleri ve kiracılara, anlaşmazlık sebepleri ortaya konulduğundan dolayı tarafların bu sebeplere ihtimam göstermeleri ile anlaşmazlığa konu olacak olay sayısının azalması vasıtasıyla yük sahipleri ve yük alıcılarına ve gerek kiracılardan gerekse gemi sahiplerinden kaynaklanan baskılar altında kalan gemi personeline, dolaylı olarak ise yük teslimi ve sonraki yüklerin ayarlanması zamanlamasının önceden yapılabilmesine olanak vereceğinden dünya deniz ticaretine faydalı olacağı düşünülmektedir.

#### **2.4. Araştırmanın Ön Çalışmaları**

Kiralama sözleşmeleri kapsamında performansa ilişkin garantiler konusunda anlaşmazlık vakaları için sefer esaslı kiralama sözleşmeleri ile zaman esaslı kiralama sözleşmeleri kapsamında bir ön çalışma yapılmıştır.

Sefer esasındaki kiralama sözleşmelerinde taşıma sözleşmesi bir ya da daha fazla sefer esasına göre yapıldığından ve geminin gecikmesi ile ilgili sorumluluklar gemi sahibine yüklendiğinden dolayıdır ki, özellikle performans garantilerini konu edinen anlaşmazlıklara rastlanmamıştır. Performans konusundaki ihtilaflar, sonucunda sebebiyet verdikleri diğer birtakım tanımlar ile birlikte değerlendirilmektedir.



DMC Maritime Arbitrators firmasının 2001-2007 yıllarını kapsayan dava dosyaları incelenmiş ve Tablo 5’te verilen sonuçlara varılmıştır :

Tablo 5. DMC performans anlaşmazlıklarına ilişkin dava dosyalarının dağılımı (DMC hukuk bürosu, 12.12.2007)

Kiralama Sözleşmesi Tipi	Zaman aralığı	Toplam dava sayısı	Performans anlaşmazlığı dava sayısı
Sefer esaslı	2001 Eyl – 2007 Haz	24	0
Zaman esaslı	2001 Tem – 2007 Eyl	35	8

Zaman esaslı kiralama sözleşmelerinde geminin performans garantilerine ilişkin anlaşmazlıkların sebepleri ve nasıl sonuçlandıkları araştırılıp ortaya konulduğunda, sefer esaslı sözleşmelerde dolaylı olarak problem teşkil eden benzer aksaklıkların da giderileceği düşünülmektedir.

## 2.5. Araştırmanın Modeli

Zaman esaslı gemi kiralama sözleşmelerinde performans garantilerine ilişkin anlaşmazlıkların belirlenmesine yönelik olan çalışma, tanımlayıcı bir araştırma modeline dayandırılmak sureti ile içerik çözümlemesi yöntemi kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın modeli, araştırmanın amacına uygun bir şekilde anlaşmazlıkların ne sebepler ile meydana geldiklerini ve hangi şekillerde sonuçlandırıldıklarını tespit etmek ve bertaraf edilmeleri için nelerin yapılması gerektiğini belirlemek üzere oluşturulmuştur.

Araştırmanın modeli dört ana bölümden meydana gelmektedir. Birinci bölüm, kiralama sözleşmelerinde kullanılan terimlerin sınıflandırılmaları üzerine kuruludur. Böylece hangi terimlerin sözleşme iptaline sebebiyet verecekleri, hangilerinin ise garanti olarak değerlendirilip sadece zarar gören tarafın zararlarının tazminine hükmedileceğinin tespiti hedeflenmektedir.

İkinci bölümde, sürat ile yakıt harcamı değerlerinin birbirleri ile ilişkilendirilmesinin tutarlılığı değerlendirilerek etken faktörler incelenmektedir. Performans garantisi maddesinin kapsamı içerisinde sözleşmelerde kullanılan ilave ifadelerin mahkemelerce ne şekilde değerlendirildikleri ortaya çıkarılmaya çalışılmakta ve her vakanın kendine has birtakım özellikleri barındırmasından hareket ile varılan sonuçların her zaman aynı olmadıkları gösterilmek istenmektedir.

Araştırma modelinin üçüncü bölümünde, performans hesaplamalarının hangi veriler esas alınarak yapıldıkları belirlenmekte ve kiracıların hangi durumlarda meteorolojik seyir planlama şirketi atama yetkilerinin olduğu ortaya konulmaktadır. Performans garantisi anlaşmazlıkları sınıflandırmaya tabi tutularak, öncelikle hava ve deniz durumlarından kaynaklanan anlaşmazlıkların sebepleri incelenmekte ve özellikle gemi kayıtları ile meteorolojik seyir planlama şirketi kayıtlarının tutarsızlıkları gösterilmekte, sonrasında ise sözleşme metninden kaynaklanan anlaşmazlıkların sebepleri incelenerek yine her durumda farklı sonuçlara varılabildiği ortaya konulmaya çalışılmaktadır.

Araştırma modelinin dördüncü bölümünde ise, önceki bölümde tutarlılığı sorgulanan meteorolojik seyir planlama şirketlerinin tavsiyelerine gemi kaptanının her zaman uymak zorunda olmadığı gerçeğinden hareket ile uluslararası kurallar gözönüne alınarak kaptan'ın hangi durumlarda gemisinin rota sapması yapabilmesi yetkisini haiz olacağı ortaya konulmaktadır.

## **2.6. Araştırmanın Veri ve Bilgi Toplama Yöntem ve Araçları**

Araştırmaya esas olacak veri ve bilgiler, ikincil kaynak araştırması yolu ile belgesel tarama tekniği kullanılarak elde edilmiştir. Araştırmanın amacına ulaşmak için, mahkemeler tarafından karara bağlanmış olan olaylar vaka tabanlı olarak teker teker tartışılmıştır.

Bu amaçla öncelikle internet üzerinden daha önceden oluşmuş anlaşmazlıklara ilişkin dava dosyaları araştırılmıştır. New York mahkeme kararlarına bu şekilde ulaşılmıştır.

Londra mahkeme kararlarına ulaşım için Lloyd's Law Reports web sitesine ücretli abone olunmuş ve geçmişe dönük tüm zaman esaslı kiralama sözleşmelerinde ortaya çıkan performans garantisi anlaşmazlık dosyaları bir araya getirilmiştir. Araştırmanın genel çerçevesi içerisinde amaçlanan hedeflere ulaşabilmek için belirlenmesi gerekli olan konulara ait yardımcı dava dosyalarına da yine bu yol ile ulaşılmıştır.

Benzer şekilde, Londra mahkemeleri kararlarını kümülatif olarak listeleyen Lloyd's Maritime Law Newsletter web sitesine de deneme periyodu için abone olunmuş ve ilave yardımcı dava dosyaları buradan elde edilmiştir.

Aynı zamanda denizcilik şirketleri ile bire bir temasa geçilerek, mahkemeye intikal ettirilmemiş olan fakat gemi sahibi ile kiracı arasında araştırmanın konusunu teşkil eden anlaşmazlıkların oluşmasına sebebiyet veren analizler bu şekilde elde edilmiştir.

## **2.7. Araştırmanın Evreni ve Örneklem**

Araştırmanın evreni performans garantilerine dair anlaşmazlıklar olarak belirlenmiştir. Kapsam belirlendikten sonra sefer esaslı sözleşmelerde meydana gelen anlaşmazlıklar dışarıda tutulmuş ve zaman esaslı kiralama sözleşmeleri incelenmiştir.

Araştırmanın örnek kütesi olarak Londra ve New York mahkemelerinin kararları belirlenmiştir. Londra mahkemelerinin, davanın konusu sadece araştırmanın kapsamı ile ilgili olan dava dosyalarının tümüne ulaşılmış olduğundan örnek kütenin araştırmanın konusunu temsil niteliğine sahip olduğu açıktır. New York mahkeme dosyalarından da araştırma konusu ile ilgili olanlar seçilmiş ve Londra kararlarını destekler yönde oldukları görülmüştür.

Araştırma içerisinde, her birinin konusu yalnızca araştırmanın kapsamı olan toplam 63 adet dava dosyası incelenmiştir.

## **2.8. Araştırmanın Geçerlilik ve Güvenilirliği**

Araştırma, mahkeme kararlarının vaka tabanlı olarak tartişılması yolu ile yapılmıştır. Mevcut mahkeme kararlarını elde etme ve yorumlama süreci, somut verilerden elde edilen söz konusu bilgilerin tarafsız ve objektif olarak yorumlanması ile sonuçlandırılmıştır.

### **III. SÖZLEŞMELERDE KULLANILAN TERİMLER**

Sözleşmenin taraflarından herhangi birinin yükümlülüklerini yerine getirmemesi durumunda sözleşmenin ihlali (breach of contract) durumu sözkonusu olur. İhlalin yeterli derecede ciddi bir ihlal olması durumunda, zarar gören taraf “sözleşmeyi tanımamak”, sözleşme gereklerini yerine getirmemek ya da yerine getirmeye daha fazla devam etmemek ve ödenen meblağı geri almak ya da transfer edilen emteayı geri kazanmak adına dava açma hakkına sahip olur.

Bu süreç bazen “sözleşmenin sona ermesi” ya da “sözleşmenin iptali” şeklinde adlandırılır. Sözleşmenin tanınmaması hakkının, ihlalden dolayı ortaya çıkan zararlar sebebi ile edinilmiş hakları etkilemeyeceği unutulmamalıdır. Gerçekte, sözleşmenin tanınmaması hakkı zararları artırabilir ki bu da sadece sözleşmenin devam etmesi durumunda ihlalden dolayı oluşacak olan zararları değil aynı zamanda sözleşmenin tamamı ya da geri kalan kısmından dolayı oluşacak zararları da kapsar.

Eğer zarar gören taraf, sözleşmenin tanınmaması iddiasında ise ve eğer hukuki olarak ihlal, zarar gören tarafa bu hakkı verecek derecede yeterli ciddiyette değilse bu durumda zarar gören taraf ihlale düşmüş olur ve büyük zararlar ile karşı karşıya kalabilir.

#### **3.1. Sözleşme Terimlerinin Sınıflandırılması**

Zarar gören ya da görmesi muhtemel olan tarafın sözleşmeyi tanımama konusunda hakkı olup olmadığına karar verilebilmesi için ihlali sözkonusu olan sözleşme teriminin cinsine dikkat edilmelidir. Buna göre, ihlal edilmiş olan sözleşme terimleri şu üç kategoriye ayrılır :

1. Şartlar
2. Garantiler
3. Belirlenmemiş (ara) terimler (Wilford, vd, 2005)

Sözleşme terimlerinin hangi sınıfa dahil olduklarının belirlenmesi hususunda genel esaslar belli olmasına rağmen, özellikle belirlenmemiş terimlerin her bir anlaşmazlık durumunda anlaşmazlığın kendine özgü değerlendirmesi yapılmak sureti ile diğer sınıflara da dahil edilmeleri mümkün olmaktadır.

### 3.1.1. Şart olarak değerlendirilen terimler

Bir “şart” sözleşmenin temeli olan bir terimdir ve yerine getirilmesinde bir eksiklik oluşması durumu, sözleşmenin kendisinin tarafların en başta yapmış oldukları sözleşmeden tamamen farklı hale gelmiş olmasına sebebiyet verir.

Şartın ihlali, zarar gören ya da görmesi muhtemel olan tarafın tüm sözleşmeyi tanımama hakkına sahip olmasına sebebiyet verir. Bu durumda zarar gören tarafın, zararlarının tazmin edilmesi talebi hakkı doğar.

Örnek olarak, bir kiralama sözleşmesinde geminin bildirilmiş olan mevki bir şart şeklinde değerlendirilir. Bir kiralama sözleşmesi, sözleşmenin ortaya çıkması esnasında geminin bulunduğu pozisyonu belirtmelidir. Pozisyon, kiracı için çok önemli bir veri olabilir. Kira esnasında geminin emniyetini doğrudan belirten bir göstergedir ve aynı zamanda geminin yükleme limanına zamanında varma ve sözleşme yükümlülüklerini yerine getirme ihtimalini gösterir.

*Behn v Burness (1863)2 B&S 751* davasında geminin pozisyonu bir şart olarak karara bağlanmıştır. Burada, davaya esas olan 19 ekim tarihli kiralama sözleşmesinde geminin pozisyonuna ilişkin olarak, “*gemi şu anda Amsterdam'dadır*” şeklinde bir bildirim yapılmıştır. 15 ekim tarihinde gemi gerçekte 62 mil uzaktadır ve beklenmedik olumsuz hava şartları yüzünden 23 ekim tarihine dek orada beklemek zorunda kalmıştır. Mahkeme, bu

durumda gemi pozisyonunun kiracı çıkarlarını ilgilendiren esaslardan olduğu kararına varmıştır.

### 3.1.2. Garanti olarak değerlendirilen terimler

Bir “garanti”, sözleşmenin temelini oluşturan bir terim değil , ona “yardımcı” bir terimdir. Bir garantinin ihlali durumunda, zarar gören ya da görmesi muhtemel olan tarafın sözleşmeyi tanımama ya da iptal etme hakkı bulunmamaktadır. Garantinin ihlalinden dolayı, zarar gören taraf yalnızca zararlarının tazmin edilmesini talep etme hakkına sahip olur.

Herhangi bir terim açık şekilde bir şart olarak belirtilebilir fakat bu şekilde açıkça bir sınıflandırmanın olmadığı hallerde aşağıda belirtilen performans ve geminin geriye teslimine ilişkin durumlar mahkemeler tarafından birer garanti olarak kabul edilmişlerdir (Spurin, 2005).

Amerikan hukukunda, zaman esaslı bir kira sözleşmesi altında bir geminin sürat ve yakıt tüketimlerine ilişkin verilen tanımlar, gemi sahipleri tarafından geminin tanımlanmış olan hava şartları altında belirlenen sürate mukabil yakıt tüketimini gerçekleştireceği yönünde verilen bir garanti olarak değerlendirilmektedir (Wanchoo, 12.02.2006).

Performans ile ilgili olan koşullara bir örnek olabilecek olan *Lorentzen v White Shipping Co (1943)*<sup>74</sup> *Lloyd's Rep.161* davasında, mahkeme kiralama sözleşmesindeki yakıt tüketimi ve sürat verilerini garanti olarak değerlendirmiştir.

Bu sebepten dolayı sözleşmenin iptali sözkonusu olmamış, fakat kiracı bu garantinin ihlali sonucunda karşı karşıya kaldığı kayıpların karşılanması konusunda hakka sahip olmuştur. Geminin gerçekleştirmesi beklenen sürat değeri, doğal olarak kaç sefer yapılmasının mümkün olacağı, yüklerin yerine ne zaman varacakları ve piyasa durumundaki değişiklikler gibi bir çok faktöre tesir edecektir ve kiracılar tarafından seferin yapılabilirliği konusunda verilecek olan karar öncesi değerlendirmeye alınacaktır.

Benzer biçimde, yakıt tüketimi miktarı da hangi seferlerin mümkün olacağı ve geminin ne sıklıkta yakıt ikmali yapmak için hangi limanlara uğrayacağına önceden belirlenmesi açısından önemlidir. *The Pantanassa (1958)2 Lloyd's Rep 449 Q.B.D.* davasında gemi 600/700 ton civarında yakıt yüklü olması beklenirken gerçekte 936 ton yakıt mevcudu ile limana varmıştır. Kiralama sözleşmesine göre ödenmesi gereken ücret, kiracının ticari kullanımına hazır olan yakıtın maliyetinden farklılık oluşturmuş ve finansal bir kayıp söz konusu olmuştur. Bir garanti olarak değerlendirilen bu hususta kiracı sadece zararının tazmin hakkını elde etmiştir.

Geminin geriye teslimi (redelivery) ve kondüsyonu ile ilgili olan koşullar, kiracının uygulaması zorunlu olan bakım tutumun derecesi manasına gelir. *Attica Sea Carriers(1976)1 Lloyd's Rep 250.CA.* davasında, kiralama sözleşmesine göre geminin teslimdeki durum ve kondüsyonda olmak üzere geriye tesliminin gerekliliği belirtilmiştir. Mahkeme, bu gerekliliği bir garanti olarak ele almış ve tamir maliyetlerini kapsayacak miktardaki zararların tazmin edilmesi sonucuna varmıştır. Buradan geminin denize elverişli durumda muhafaza edilmesi için yapılacak bakım tutum işlemleri ile ilgili olan terimlerin garanti şeklinde değerlendirilmeleri gerektiği sonucuna varılabilir. İhlal edilmeleri gecikmelere sebebiyet verebilir ve bu da zararları artırır.

### **3.1.3. Belirlenmemiş (ara) terimler**

Sözleşmelerde bir şart ya da bir garanti olarak sınıflandırılabilmesi mümkün olmayan terimler “belirlenmemiş (ara) terimler” olarak sınıflandırılırlar. Başka bir ifadeyle belirlenmemiş (ara) terimler, ya kiralama sözleşmesinde ihlal sonuçları açısından kesin ve açık bir ifade eksikliğinden dolayı ya da bu terimler ile ilgili olarak mahkemelerin kesin bir sınıflandırma yapmamış olmasından dolayı sınıflandırılmamış olan terimlerdir.

Bu tip bir belirlenmemiş (ara) terimin ihlalinin, zarar gören ya da görmesi muhtemel olan tarafa sözleşmenin tanınmaması hakkını verip vermeyeceği, oluşan ihlalin kendisine mahsus sonuçları ve ihlalin tipine göre değişiklik gösterir. *Photo Production v Securicor (1980)1 Lloyd's Rep 545, S 553* te geçtiği şekilde, “. . . tarafların en baştaki niyetleri



*uyarınca diğer tarafın sözleşmeden elde etmesi gerekli olan tüm faydalardan yoksun bırakma etkisi . . . ile sonuçlanan olay” şeklinde sonuçları olan bir ihlal, zarar gören tarafın sözleşmeyi tanımaması hakkına sahip olması ile sonuçlanır, aksi takdirde ise yalnızca zararların tazmini sözkonusudur.*

Bu şekilde bir yaklaşımın avantajı, mahkemelerin anlaşmazlık sonuçlarını davanın durumuna göre doğruya en yakın şekilde karara bağlamasıdır. Dezavantajı ise önceden tahmin edilebilirlik derecesinin kaybolmasıdır. Bu yüzden günümüzde ölçümler, tonaj, yükleme kapasitesi gibi ifadeler otomatik olarak şart ya da yalnızca garanti olarak değerlendirilmemektedirler. Benzer şekilde, gemi sürati gibi ifadeler de belirlenmemiş (ara) terim olarak değerlendirilebilir ve mahkeme geminin “gerçekte ne kadar yavaş” olduğunu göz önüne alarak karar verebilir.

*The Aegean Dolphin (1992)2 Lloyd’s Rep 179* davasında, tatil seyahatleri için kiralanmış olan bir yolcu gemisinin performansı üzerindeki bir anlaşmazlık sözkonusudur. Buna göre, yolcuların 12 günlük tatil yolculukları sonucunda eve dönüş uçuşlarının rezervasyon tarihlerini yakalayabilmeleri için geminin planlanmış olan seferi belirtilen zaman aralığında tamamlaması gerekmektedir. Geminin süratının yetersiz olduğu kanıtlanmış ve bunun üzerine kiracı gemiyi reddetme düşüncesine girmiştir. Mahkeme, süratin sözleşmenin şartlarından olduğu kanısına varmıştır. Bu durumda kiracı, şartın ihlali sonucunda gemiyi reddetme hakkını haiz olacaktır. Diğer yandan, kiracının gemiyi ön denetleme fırsatına sahip olarak kiralamış olduğu belirlenmiştir. Buna göre, kiralamadan önce geminin süratini de denetleme imkanına sahip olmalarına rağmen bunu yapmamışlardır. Geminin mevcut durumu ile kiracı tarafından bu şekilde kabul edilmiş olması ihlalden feragat etmek şeklinde yorumlanmış ve kiracı kanunen gemiyi reddetme hakkına sahip olmadan yalnızca zararlarının tazmini hakkını kullanabilmiştir.

Buna göre, diğer tarafın sözleşmedeki ihlali sonucunda sözleşmeyi tanımama hakkını elde eden taraf, ihlalden bir şekilde “feragat ederse” bu hakkını kaybeder. Benzer olarak, kiracının zamanında kira ödemesi yapmamış olması sonucunda NYPE sözleşme formu kloz

5'e göre kira sözleşmesini iptal etme hakkını elde eden bir gemi sahibi, bu haktan feragat etmesi durumunda iptal etme hakkını da kaybetmiş olur.

### 3.2. Geminin Tanımlanması

Kiralama sözleşmelerinde kiralanan geminin uygun ve gerçekçi bir şekilde tanımlanması büyük önem taşımaktadır. Olası bir uygunsuz tanım veya hatalı beyan beklenmedik sorunlara yol açabilecektir.

Bir NYPE 93 kiralama sözleşmesinde 9.-22. satırlar arasında kiralanan geminin tanımı yer almaktadır. Burada yer alan bilgiler;

- Geminin adı, bayrağı, inşa yeri ve yılı , (Satır 10)
  - Tescil limanı ve tescil numarası , (Satır 11)
  - Klası , (Satır 12)
  - Yükleme kapasitesi, sabit ek ağırlıkları ve draftı , (Satır 13-15)
  - Tahıl ve balya kapasitesi , (Satır 16)
  - Gros tonajı , (Satır 17)
  - Belirlenmiş hava koşulları için hızı, yakıt harcamı ve yakıt tipi , (Satır 18-20)
- şeklindedir.

Örnek bir NYPE sözleşmesine ait tanım kısmı Ek 1'de verilmiştir. Herhangi bir kira sözleşmesindeki tanıma ilişkin bu bilgiler sabit bilgiler değildir ve ihtiyaca göre düzenlenmeleri mümkündür.

Uygulamada ise bu bilgiler yeterli olmayıp, sözleşmeye ek olarak geminin tüm özelliklerini gösteren bilgi formları ilave edilmektedir. Tüm bu bilgiler iyi niyet ile tam ve eksiksiz olarak verilmeli ve aldatıcı beyanlardan kaçınılmalıdır. Keza gemi kiracısının geminin operasyonlarını planlarken bu bilgileri dikkate alacağı ve bilgilerdeki olası bir hata durumunda operasyonda güçlükler çekilmesinin muhtemel olacağı ve olumsuz sonuçların gemi sahibi ile kiracıları arasında anlaşmazlıklara sebebiyet vereceği unutulmamalıdır.

Bu sebeple, kiralama sözleşmelerinde geminin tanımlanması bahsi altında gemi özellikleri eklerinin kapsamına ilave olarak, iyi niyet ve aldatma kavramlarından da söz etmekte fayda vardır.

### 3.2.1. Gemi özellikleri ekleri

Zaman esaslı kiralama sözleşmelerine tamamlayıcı olarak verilen pek çok tipte gemi özellikleri ekleri mevcuttur. Bunlar, kiracıların isteklerine göre detaylandırılabilir. Bazı tanker kiracıları kendi özel gemi özellikleri formlarını kullanırken, bazıları ise örnek olarak “Questionnaire 88” adı altındaki piyasada yaygın kabul görmüş standart şeklindeki ekleri kullanmaktadırlar (Ek 2).

Bu gemi özellikleri eklerinde, geminin genel tanımının yanısıra, geminin seyrüsefer süresinde herhangi bir kısıtlama olup olmayacağını belirlemek için gerekli olan klas durumu ve surveylerin tarihleri; hangi yükleri alıp alamayacağını belirlemek için gerekli olan sertifikalar ile ilgili bilgiler; yükleme/tahliye limanlarına uygunluğunun belirlenmesi için gerekli olan tonaj, manevra ekipmanı, manifold düzenlemesi gibi bilgiler; özel yükler ve diğer ihtiyaçlara cevap verip veremeyeceğinin ortaya konulması için ambar boyalarının cinsleri, yük ısıtma sisteminin detayları gibi bilgiler; uluslararası seyrüseferinde bir engel teşkil edip etmeyeceğinin anlaşılması bakımından liman devleti kontrollerine, personelinin tabiyetine ve sigorta kuvertürüne ilişkin bilgiler bulunabilir.

Bu gemi bilgilerindeki yanlışlıkların, olası sözleşme ihlali iddiaları durumunda ne şekilde değerlendirileceği konusunda bir genelleme yapılamayacağı ve ihlalin sonuçları ile kira sözleşmesinin genel yapısı dikkate alınarak karara bağlandığı konusu önceki bölümde açıklanmaya çalışılmıştır.

Mahkemeler, örneğin geminin ismi ve bayrağı ile ilgili bilgileri birer şart olarak değerlendirmektedirler. Bu terimler, savaş durumlarında ve seyir ve tabiyet hukukları bakımından önemlidirler. *Isaacs & Son v McAllum (1921)6 Lloyd's Rep 289* davasında

mahkeme kiralama sözleşmesi süresince geminin bayrağını değiştirmemesi gerektiği sonucuna varmıştır. Bu da bir şart olarak değerlendirildiği manasına gelmektedir.

Geminin denize elverişliliği hususu da kiralama sözleşmelerinde özellikle belirtilmiş olan terimlerden biridir. NYPE 93 sözleşmesinin 33.-36. satırları arasında bu husus şu şekilde belirtilmiştir:

*“Gemi, teslim esnasında tüm yük elleçleme mekanizmasının aynı anda çalıştırılması için yeterli gücü haiz, ballastlı, yük hizmetleri için donanımlı, güvenli, mukavim ve yük alabilmeye müsait temiz ve süpürülmüş ambarlar ile hazır olacaktır.”*

Denize elverişlilik, ne sözleşmenin yapıldığı andaki geminin durumu açısından ne de geminin teslim edildiği andaki durumu açısından bir şart olarak değerlendirilmemektedir (Tetley, 2004b). Belirlenmemiş (ara) terimlerden biridir ve ihlali durumunda kiracının sözleşmeyi tanımama hakkını haiz olup olmadığı, ihlalin başlangıcı ve sonuçlarına göre değişebilir. Denize elverişlilik yükümlülüğünün kapsamı çok geniş olduğundan kolaylıkla çok basit sebeplerden dolayı ihlal edilebilir ve bu ufak ihlaller durumunda dahi kiracının kira sözleşmesini iptal etme hakkına sahip olması mantığa aykırı düşer.

Benzer şekilde geminin balya ve yükleme kapasitesi de belirlenmemiş (ara) terim olarak değerlendirilmektedir.

Sonuç olarak, aşağıda incelenmiş olan anlaşmazlık olaylarında da görüleceği üzere, geminin kiralama sözleşmelerinde belirtilmiş olan tanımları ve özelliklerinin paralelinde olması önemlidir ve olası farklılıklar gemi sahibi ile kiracı arasında problemler doğurmaktadır.

### 3.2.1.1. “Hongkong Fir” olayı

Tarafları **Hong Kong Fir ve Kawasaki Kisen Kaisha** olan *The Hongkong Fir (1961)1 Lloyd’s Rep 159* davasında geminin denize elverişliliğine ilişkin bir anlaşmazlık meydana gelmiştir. Hongkong Fir isimli gemi Baltim sözleşmesi ile bir ay fazla/eksik opsiyonu ile 24 aylık bir zaman dilimi için kira altına girmiştir. Makinaları, geminin tesliminde uygun durumda olmalarına rağmen geminin yaşından dolayı dikkatli bakım tutuma ihtiyaç göstermektedir. Geminin teslimi esnasında gemi sahibi tarafından donatılmış olan mühendisler ise gerek sayı ve gerekse yeterlilik bakımından eksiktir. Bunun sonucu olarak, kira altındaki ilk seferi esnasında ciddi makina problemleri ortaya çıkmıştır. Liverpool’dan Osaka’ya düzenlenmiş olan bu ilk sefer, 5 hafta tamir için geçen kira dışı süre ve Osaka’da müteakip 15 ilave tamir haftası ile tamamlanabilmiştir. Gemi, tekrar denize çıkmaya hazır olmadan önce kiracılar kira sözleşmesini iptal ettiklerini beyan etmişler ve gemi sahibi de bu iptalin yanlış olduğunu ileri sürerek zararının karşılanması talebinde bulunmuştur.

Mahkeme tarafından aşağıdaki sonuçlara varılmıştır :

1. Gemi sahibi, makina dairesi personelinin yetersizliği bakımından denize elverişlilik sorumluluğunu ihlal etmiştir ;
2. Gemi sahibi, personel seçiminde azami ihtimam göstermemiştir ;
3. Denize elverişlilik bir şart değildir ve denize elverişlilik sorumluluğunun ihlali kiracıya sözleşmenin iptali hakkını vermemektedir ;
4. Kiracı, sözleşmenin tanınmamasındaki haklılığını ancak, denize elverişlilik sorumluluğunun ihlal edilmesinin sözleşmenin kaynağını etkilemiş olması durumunda kanıtlayabilecektir ;
5. Sorumluluk ihlali önemli derecede gecikmelere sebebiyet vermiştir, fakat bu gecikmelerin sözleşmenin bozulmasına sebebiyet vermedikçe sözleşmenin kaynağını etkilemiş ya da kiracının sözleşmenin tüm kazancını kaybetmesine sebebiyet vermiş olarak düşünülmesi mümkün olmayacaktır ;

6. Kira süresinin uzunluğu (24 ay) ve kira dışı olan zamanların sözleşme uyarınca sözleşme bitimine ekleneceği gerçeği dikkate alındığında gecikmeler kirayı bozacak derecede görülmemiştir ve dolayısı ile kiracının sözleşmeyi iptali yanlış olarak değerlendirilmiştir.

### 3.2.1.2 “Sly Fox” olayı

4 Kasım 1998 tarihinde taraflar, **Transatlantic Lines, Llc.**, kiracı olarak ve **Tidewater Marine, Inc.**, “Sly Fox” gemisinin sahibi olarak uygun ilaveler ile Supplytime 89 kiralama sözleşmesi altında bir zaman esaslı kiralama anlaşması yapmışlardır. Kira bir yıllık müddetli olacak ve gemi farklı askeri üslerin muhtelif konteyner ihtiyaçları için Kuzey Atlantik’te çalışacaktır. “Sly Fox”, Meksika Körfezi’nde yakıt araç gereçleri hizmeti yapmak üzerine inşa edilmiş ve tasarlanmış bir açık deniz gemisidir. Sözleşmeye uygun hizmet verebilmek amacı ile birtakım değişiklikler geçirmiş ve bu suretle artık Kuzey Atlantik’te kış mevsiminde konteyner taşımacılığı yapabilecek duruma getirilmiştir.

Kiralama görüşmeleri sırasında, gemi sahipleri Tidewater Marine, geminin niyet edilmiş olan hizmetine adapte edilmesi çok kolay olmasa da Supplytime formunun kullanılmasında ısrar etmiştir. Bu form, geminin özelliklerini ihtiva eden ve gemi sahibi tarafından doldurulması gerekli standart bir ek içermektedir. Tidewater Marine bu formu doldurmak yerine önceden basılmış ve gemiyi tanıtmak amacı ile kullanılmakta olan kendi formunu eklemiş ve üzerine “Ek A” başlığını atmıştır. Bu döküman böylece kiralama sözleşmesinin “Ek A” sı olmuştur. Formda, bir başka deyişle “Ek A” da, şu ifade mevcuttur : “ Seyir ve yakıt tüketimi : ... Seyir hızı 12.0 knot ... 95 gph “.

Ek A’daki bilgiler “Sly Fox” gemisi üzerinde herhangi bir yapısal değişiklik yapılmadan önceki, yani açık deniz gemisi olduğu haldeki tanımlamalar olarak kalmıştır. Yapısal değişikliklerden sonra gemi Sahil Güvenlik ve kendi klas surveyorları tarafından denetlenmiştir. Fakat Ek A, bu değişiklikleri gösterecek şekilde güncellenmemiştir.

Gemi kira altına girdiğinde kiracı sefer talimatlarını vermiştir. Buna göre gemi kira süresi boyunca “... hava ve emniyetli seyir müsaadeli olarak ...” 12.0 knot servis hızını sürdürecektir. Kira sonunda, kiracı Ek A’da belirtilen sürat ve yakıt tüketimi bildirimleri esas alınmak sureti ile performans düşüklüğü ve birtakım diğer iddialar ile son kiradan kesinti yapmıştır.

Gemi sahibi, herhangi bir ihlal durumu olmadığı ve Ek A’da verilen ifadelerin bir performans garantisi olarak değil yalnızca “bilgi” olarak verildiği iddiasında bulunmuştur. Gemi sahibine göre, Ek A’da verilen bilgiler sadece tanıtım amacı ile verilmiş ve hiçbir zaman gerçek performans durumunu yansıtmak amacı düşünülmemiştir. Gemi sahibi, “Sly Fox” gemisinin sadece bir açık deniz tedarik gemisi olarak kullanıldığını ve Kuzey Atlantik’te kış servisine konulmadan önce büyük yapısal değişiklikler geçirdiğini vurgulamıştır. Bu sebepten dolayı, gemi sahibinin bu yeni ve henüz belirsiz olan hizmet için performans garantisi verdiğini düşünmenin mantıklı olmayacağını iddia etmiştir.

Gemi sahibinin düşüncesi jüri heyetinin çoğunluğu tarafından reddedilmiştir. Çoğunluk, tarafların “Sly Fox” gemisinin yapısal değişiklikler sonrası performans kriterlerine atıfta bulunmamış olmalarından dolayı ortada bir belirsizlik olmasına rağmen kiralamaya ilişkin her bilgiye anlam verilmesi (Ek A dahil) gerektiğini kararlaştırmışlardır. Gemi sahibi Ek A’nın kullanımı konusunda ısrarcı olduğundan ve buradaki ifadelerin sadece bilgi maksatlı verildiğini açıkça belirtmediğinden dolayı bu ifadeler ile bağlı kabul edilmiş ve geminin performansının bu verilere göre ölçülmesi yoluna gidilmiştir. Jüri aynı zamanda, yapısal değişikliklerin geminin sürat ve performansını etkilemiş olmasını anlamlı bulmamıştır.

Jüri, daha sonra her iki tarafın uzmanları tarafından sunulan analizleri gözönünde bulundurarak geminin gerçek performansını gözden geçirmiştir. Gerçekte, geminin 24 seferin 12 adedinde 12.0 knot üzerinde olmak üzere sözleşme boyunca ortalama 11.99 knot sürat yapmış olduğu görülmüştür. Jüri, Kuzey Atlantik’te maruz kalınmış olan hava ve deniz şartlarını gözönünde bulundurarak geminin hız bakımından eksikliğinin olmadığına karar vermiş ve kiracının hıza ilişkin düşük performans iddialarını reddetmiştir.

Daha sonra sıra yakıt tüketimine bakmaya gelmiştir. Geminin, 95 gph olarak temsil edilmiş olan yakıt tüketiminden çok daha fazla olacak şekilde, iyi hava koşullarında ortalama 121 gph yakıt tükettiği görülmüştür. Bu sebeple, ağır hava koşullarının hüküm sürdüğü zaman dilimleri hariç olmak üzere fazladan yakılan yakıtın verdiği zararın kiracı lehine toplam USD 60,453 tutarında olduğu karara bağlanmıştır.

Hız ve yakıt tüketimine dair ifadeler zaman esaslı kira sözleşmelerinde en önemli görüşme konularından biri olarak kabul edilmekte ve kiracı gemiyi kendi ticari işletiminde en verimli şekilde kullanmak için bu verilere ihtiyaç göstermektedir. Bu ifadelerde kullanılan kelimelerin seçimindeki dikkatsizlik, tarafları çoğunlukla hukuki yöntemlere başvurmayla sonuçlanan yanlış yorumlara götürmektedir.

### 3.2.2. İyi niyet (good faith)

Sözleşmelerde iyi niyet, taraflardan birinin diğeri ile, hatta bağlantılı olan ya da sonradan işin içerisine dahil olan bir üçüncü taraf ile olan ilişkilerindeki doğru ve dürüst davranışlardır. İyi niyet, taraflardan her birinin münasebetler esnasında doğru ve dürüst olmalarını ve anlaşmaya varıldıktan sonra da kendi yükümlülüklerini yerine getirme ve haklarını savunma esnasında dahi doğru ve dürüst davranmalarını gerektirir.

İyi niyet, İngiliz kamu hukukunda sözleşmelerin müzakereleri ve performansı için esas olarak değerlendirilmez, dolayısı ile her kiralama sözleşmesi kararı kendine özgü değişiklikler gösterir ve genel bir teamül yoktur. Amerikan hukukunda ise iyi niyet prensibi sadece sözleşme performansına uygulanır (Tetley, 2004a).

Kiralama sözleşmeleri hukukuna da, özellikle bir kiralama sözleşmesindeki maddenin “iyi niyet” kelimelerini içerdiği durumlarda olmak üzere, iyi niyet kavramının tamamen kavranmadan girdiği yerler mevcuttur. *The Lipa (2001)*<sup>2</sup> *Lloyd’s Rep 17* davasında, geminin tanımının ve yakıt tüketimi değerlerinin verildiği bir maddenin sonunda “*tüm detaylar iyi niyet ile verilmiştir fakat garanti yoktur*” ifadesi kullanılmıştır. Kiracılar, geminin sözleşmede beyan edilmiş olan miktarlardan çok daha aşırı miktarda fazla yakıt tükettiğinden şikayetçi



olmuşlardır. Mahkeme, gemi sahibinin yakıt tüketimi ile ilgili kesin bir garanti vermemiş olmasına rağmen halihazırda yükümlülük altında olduğu yönünde hüküm getirmiştir. Garanti edilmiş olan yakıt tüketiminin yüzde 10 fazlasının üzerindeki yakıtın masrafını kiracının tazminat olarak talep edebileceği kararlaştırılmıştır. Kararın gözden geçirilmesi esnasında ise yakıt tüketimi hakkında ortada bir garanti olmadığı ve gemi sahibinin sadece tahminlerini iyi niyet ile yapması ve kötü niyet kullanmadan hareket etmesi yükümlülüğünde olduğu kararlaştırılmıştır.

Sözleşmelerin görüşülmeleri ve sürdürülmeleri esnasındaki iyi niyet eksikliği kaçınılmaz olarak taraflar arasında anlaşmazlıklara sebebiyet verecektir. Kiralama, bir konşimento ile yüklerin taşınması ya da malların satışı sözleşmelerinin aksine özel bir yasa ile kontrol edilmeyen bir sözleşmedir. Sıkı ve bağlayıcı olan ve düzenlenmiş bir şekli yoktur. Görüşmeler ya da kira periyodunun sürdürülmesi esnasında, iyi niyet şartına bağlı olunmadığından dolayı anlaşmazlık durumlarında genel bir belirsizlik vardır.

### **3.2.3. Aldatma (misrepresentation)**

Aldatma, genel olarak gerçeğin tamamen ya da kısmen yanlış bir şekilde ifade edilmesidir. Benzer şekilde, ifade edildiği zaman doğru olan fakat sözleşmenin sona ermesinden önce doğruluğunu kaybedecek olan bir ifadeyi düzeltmemek yine aldatma sınıfına girecektir.

Kiralama sözleşmeleri içerisinde aldatmalar büyük çoğunlukla yükleme kapasitesi, sürat ve tüketim, geminin donanımları vb geminin tanımına bağlantılı ifadelerde yapılmaktadır (Tribunal, 2003). Fakat bir dizi diğer ifadelerde de aldatma yapıldığı görülmektedir.

Aldatma durumunda zarar gören veya görmesi muhtemel olan tarafın hukuki davranışı ne olacaktır? İlk olarak vurgulanmalıdır ki, aldatma mağdur tarafa hukuki davranış hakkını ancak mağdur taraf bu aldatici ifadeye itimat etmiş ise ve ifadenin yanlışlığını bilmesine rağmen sözleşmeye girmiş olması gibi bir durum mevcut değil ise tanır (Vuylsteke, 2005).

İkinci olarak ise aldatmaların birbirinden ayrılması gerekir. Aldatmaların üç çeşitte ele alınması mümkündür: Masum aldatmalar, iyiniyet ile ve ihmalkârlık yapılmadan; ihmalkâr aldatmalar, gerçeği bulmak için yeterince dikkat gösterilmeyip ihmalkârlık sonucu; hileli aldatmalar ise ifadenin hatalı olduğunu bilerek ya da diğer tarafı kasden aldatmak amacı ile yapılan aldatmalardır.

Temel kural aldatmanın sözleşmeyi fesh etme hakkını vermesidir. Bununla birlikte, sözleşmenin fesih hakkı aşağıdaki durumlardan herhangi biri varsa engellenebilir :

- Tarafların finansal şartlar olarak sözleşmeye girmeden önceki durumlarına dönme ihtimalleri mevcut değilse,
- Mağdur taraf, aldatma olduğunu bildiği halde açık bir şekilde sözleşmeyi onaylarsa,
- Çok aşırı zaman geçmişse (mağdur taraf aldatmadan haberdar olmasa dahi),
- Üçüncü bir taraf sözleşmeye bağlı birtakım haklar kazanmış ise.

Aldatmanın sözleşmenin bir maddesi haline gelmiş olması durumunda sözleşmenin ihlaline ilişkin kurallar uygulanacak ve ihlal maddesinin bir şart mı, bir garanti mi yoksa bir belirlenmemiş (ara) terim mi olduğu ihlal edilen maddenin özelliğine ve sonuçlarına göre değerlendirilecektir.

*The Seaflower (2000)2 Lloyd's Rep 37* davasında, 20 ekim 1997 tarihli kiralama sözleşmesi bir “major” onayı gerekliliği maddesi içermektedir. Kullanılmış olunan ifade, “*Gemi sahibi mevcut onaylarına ilave olarak 60 gün içerisinde Exxon onayı almayı garanti eder. Teslim tarihinde kiradan 250 USD düşüş yapılacaktır ...her bir eksik onay için ...*” şeklindedir.

5 kasım 1997 tarihinde geminin kiracılara devredildiği gün henüz Exxon onayı alınmamıştır. 30 aralık 1997 tarihinde kiracılar gemiyi Exxon mamulü yük yüklemek “koşulu ile” bağlamışlar ve gemi sahibinden 5 ocak 1998 tarihine kadar geminin Exxon onayını almış olmasını talep etmişlerdir. Gemi sahibi, geminin Exxon denetimine ocak ayı sonu ya da şubat ayı başında hazır olabileceğini bildirmişlerdir.

Sonuç olarak kiracı, onayın 60 gün içerisinde alınmamış olmasının inkar edilemez bir ihlal olduğu ve ilaveten gemi sahibinin gerçekleştiremeyeceğini bilmesine rağmen Exxon onayının 60 gün içerisinde “elde edileceğini” teyid ederek aracılarını aldatmak sureti ile kendilerinin sözleşmeye girmelerine neden oldukları iddiaları ile kirayı iptal ederek gemiyi geri teslim etmişlerdir.

Kiracının aracısı, gemi sahibine açıkça kiracıların kiralama sözleşmesi altında gemiyi kullanabilmeleri açısından Exxon onayının esas olduğunu bildirdiklerini beyan etmiştir. Bu sebeple gemi sahibinin 60 gün içerisinde onay alacağı kararlaştırılmıştır.

Mahkeme, gemi sahibi tarafından verilmiş olan garantinin bir belirlenmemiş (ara) terim olduğuna ve kiracının kirayı iptal etmesini gerektirecek önemi haiz olmadığına karar vermiştir. Temyiz mahkemesi ise, Exxon onayının 60 gün içerisinde alınması gerekliliğinin bir şart olduğu sonucuna varmış ve yerine getirilmediğinden dolayı da gemi sahibinin inkar edilemez sözleşme ihlali içerisinde olduğu ve bu vesile ile kiracının sözleşmeyi iptal hakkı olduğu kanaatini getirmiştir.

Gerek iyi niyet ve gerekse aldatmanın yukarıda belirtilen herhangi bir çeşidinde kiralama sözleşmeleri sözkonusu olduğunda kesin bir kural olmadığı görülmektedir. Her bir ihlal kendi özel şartları dahilinde dikkate alınıp karara bağlanmaktadır.

#### IV. PERFORMANS GARANTİLERİ MADDELERİNİN YAPISI

Kiralama sözleşmelerinin zaman esaslı olması durumunda kiracı açısından geminin seferi en kısa zamanda tamamlaması ve az zamanda kiracıya daha çok sefer imkanı vermesi önemlidir. Bunun yanısıra, müteakip seferlerin planlanması, yüklerin hazır olma tarihleri ve diğer bekleyen gemilerin durumu, mevcut yük için teslim tarihi ve geminin kârlılığı açısından da geminin performansının önceden bilinmesi ve tüm bu sefer planlarının azami yaklaşıklıkla tahmin edilebilerek yapılması gerekir.

Aynı zamanda, geminin harcayacağı yakıt miktarı da kiracıyı ilgilendiren en önemli maliyet maddesidir. Kiralama sözleşmesi yapılmadan önceki görüşmelerde farklı gemi seçeneklerinden birini seçme aşamasında kiracı gemilerin hızlarının yanısıra yakıt harcamalarına ve yakılan yakıtın cinsine dikkat etmek sureti ile fayda/maliyet analizi yapar.

Bu amaçla, kiralama sözleşmesi görüşmeleri esnasında gemi sahibi kiracıya karşı gemisinin performansı hususunda birtakım taahhütlerde bulunur. Bu taahhütlerden en önemlisi ve sıklıkla ihtilafların oluşmasına sebebiyet vereni geminin sürati ve bu sürati gerçekleştirirken tüketeceği yakıt miktarları ile ilgili verilen taahhütlerdir.

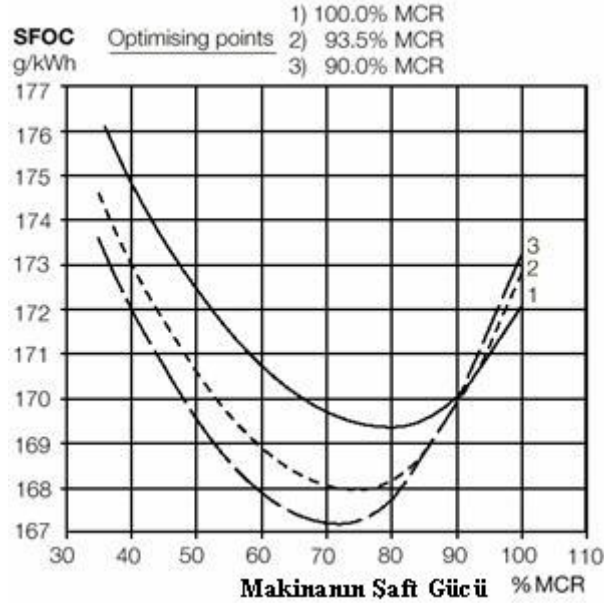
Kiracı, geminin operasyonunu planlarken bu taahhütlerde verilen değerleri esas alır ve buna göre, müteakip yükünden varacağı limandaki yakıt ikmaline, ya da ne kadar yakıtı nerede vermesi gerektiğinden üzerindeki yakıtla ne kadar sürede nereye gidebileceğine ve ona göre de ne kadar daha fazla yük alabileceğine kadar bir çok sefer planını yapabilir.

Bu taahhütlerde verilmiş olan değerlerdeki en ufak bir sapma tüm bu planları kolaylıkla altüst edebilir ve kiracının, dolayısı ile gemi sahibinin pek çok yükümlülükler altına girmesine sebebiyet verebilir.

Önceki bölümde de değinildiği üzere, bu taahhütler verilirken gemi sahibinin azami iyi niyet içerisinde ve aldatma yapmadan davranması ve gerek sözleşmede gerekse gemi özelliklerini bildiren eklerde gerçek ya da gerçeğe en yakın değerleri vermesi önemlidir. “Gerçeğe en yakın değerlerin verilmesi” ifadesinden kasıt, olası bir ihlalin önceki bölümde verilen sözleşme terimleri sınıflandırmalarından hangisi olarak değerlendirileceği hakkında ihlalin kaynağı ve özellikle sonuçlarının incelenerek karara varılacağı uygulamasıdır.

#### 4.1. Sürate Bağımlı Yakıt Harcamı Hesaplaması ve Etken Faktörler

Bir geminin ana makinasının yakıt harcamı, fabrika çıkış değerleri esas alınmak sureti ile hazırlanan grafikler vasıtası ile hesaplanır ve makinanın işletim kitapçığında verilir. Ayrıca geminin tecrübe seyirleri esnasında elde edilen gerçek veriler de tecrübe kayıtları kitapçığında toplanır.



Şekil 1. Şaft gücüne bağımlı özgül yakıt tüketimi (Kyrtatos, vd, 2002)

Şekil 1’den görülebileceği üzere, geminin ana makinasının özgül yakıt harcamı MCR (Maximum Continuous Rating) yüzdesine bağlı olarak ve birim BHP ya da kWh başına tüketilecek gram cinsinden hesaplanır. Makinanın yüzde kaç MCR ile seyir yaptığının, bir

başka deyişle şafttan elde edilen gücün belirlenmesini müteakip o güce karşılık gelen yakıt tüketimi birim saat başına olarak bulunabilir.

Örnek olarak, çıkış gücü MCR'de 16,500 BHP olan ve özgül yakıt harcamı grafikten 134.9 g/BHP.h olarak verilmiş bir makinanın, 85 % MCR'de seyir yapması halinde saatlik yakıt tüketimi ;

$$\begin{aligned} &= 16,500 \times (85 / 100) \times 134.9 \\ &= 1,892 \text{ kg/h olacak,} \\ &\text{ve buna göre 1 günlük yakıt harcamı ;} \\ &= 1,892 \text{ kg/h} \times 24 \text{ h} \\ &= 45 \text{ ton olarak bulunacaktır.} \end{aligned}$$

Bu özgül yakıt tüketimi hesabı, kullanılan yakıtın alt ısı değeri, makinanın muhtelif parametreleri vb birtakım değerler esas alınmak sureti ile doğru sonucu verir. Bunun anlamı, makinanın belirli bir güçte çalıştırılması durumunda, o güce karşılık ne kadar yakıtın tüketileceğidir.

Fakat geminin hızını belirleyen tek etken makinanın hangi güçte çalıştırıldığı değildir. Gerçekte, geminin yapacağı hız pek çok etkene bağlı olarak değişiklik arzeder. Geminin hızına belirgin etkide bulunan faktörler şu şekilde sıralanabilir :

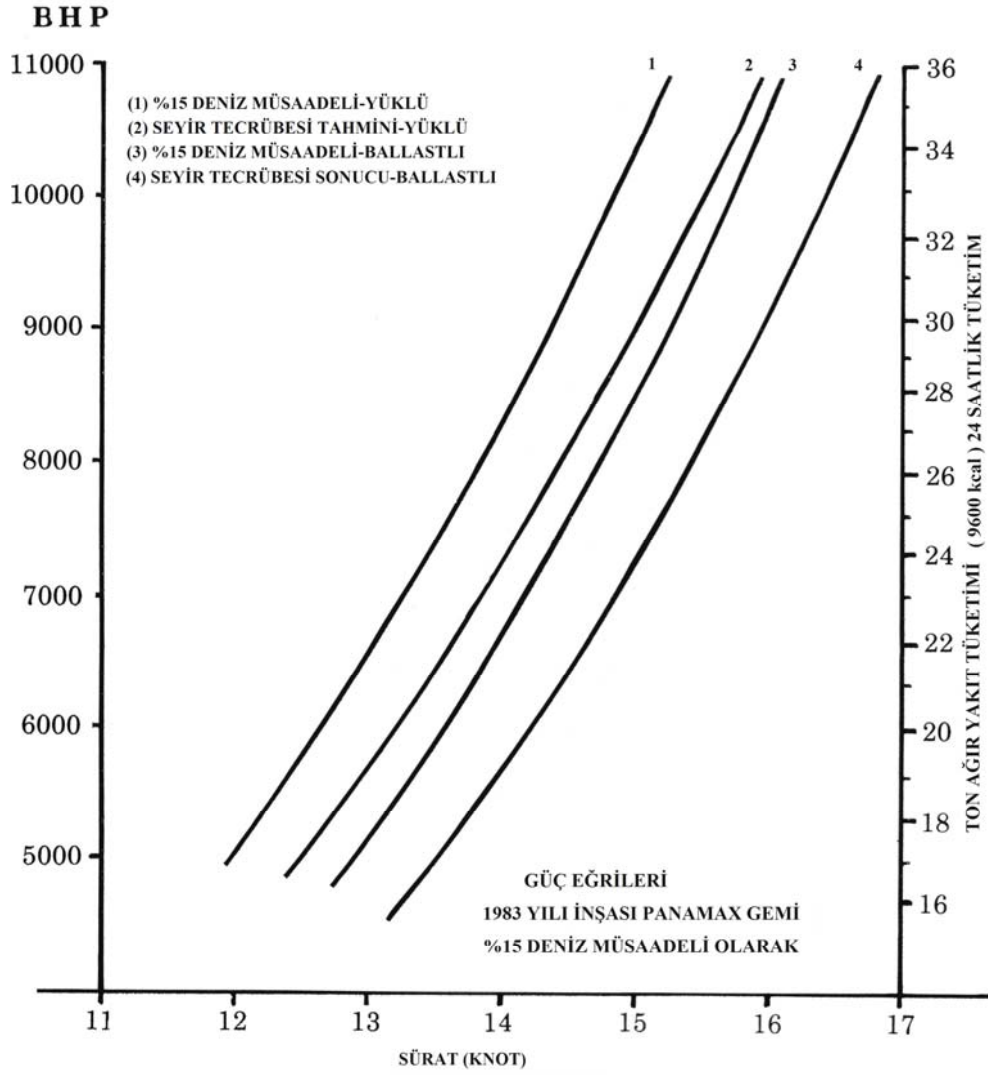
- Hava ve denizin durumu ,
- Akıntılar ,
- Geminin yüklü ya da ballastlı olması ,
- Geminin trimi ,
- Geminin su altı kısmının temizliği ,
- Kullanılan yakıtın kalitesi ,
- Gemi şaftından tahrik alan muhtelif yardımcı ekipmanlar ,
- Harici havanın basıncı, sıcaklığı ve nemi gibi makina performansını etkileyebilecek diğer faktörler.

Bu faktörlerden hava ve denizin durumu halihazırda kiralama sözleşmelerinin ilgili maddesinde şarta bağlanmıştır. Akıntıların geminin hızına olan etkisinin hesaplanması ise gerek gemi ve gerekse kiracılar tarafından ihtiyaç görüldüğü durumlarda yine kiracının atayacağı bağımsız bir firma tarafından yapılabilmeye çalışılır. Bu hesaplama esnasında, dünya üzerindeki hangi denizlerde, yılın hangi zamanında, hangi karakterde sabit akıntılar olduğunun tecrübeler ile sabit olduğu ve düzenli olarak ilgili kuruluşlar vasıtası ile yapılan yayımlarda bildirildiği kabulü yapılır.

Geminin yüklü ya da ballastlı seyir yapması ve trimi de, su ile temasta olan su altı kesiminin yüzey alanını, dolayısı ile sürtünme direncini etkilediğinden yapılacak olan sürat üzerinde etkilidir. Benzer şekilde, periyodik havuz bakımları arasında uzun süreler olması ya da geminin uzun süre karınada deniz canlısı oluşmasına müsaade edecek sularda beklemesi durumunda oluşan su altı kesimindeki kirlilik te süratini olumsuz yönde etkiler.

Bu “sürtünme direnci” olarak sınıflandırılabilen olumsuz etkilerin yanısıra, makinada tüketilen ve zaman esaslı kira sözleşmelerinde kiracılar tarafından temin edilecek olan yakıtın kalitesi de, sadece makinanın verimi ve dolayısı ile geminin sürati üzerinde değil aynı zamanda makina üzerindeki periyodik bakım tutumları ve muhtemel arızalar ile karşılaşma ihtimali üzerinde olumsuz tesir yapar.

Son olarak, gemi şaftından tahrik alan şaft jeneratörü gibi ekipmanların da pervaneye iletilecek olan gücün belirli bir kısmını tüketmelerinden dolayı geminin sürati ve yakıt tüketimi üzerinde olumsuz etki yapacağı muhakkaktır. Bir şaft jeneratörünü devreye almak için birtakım şartların gerçekleşmesi gereklidir. Bu şartların gerçekleşmesi ve şaft jeneratörünün devreye alınması durumunda, geminin diesel jeneratörlerinde tüketileceği yakıt miktarı azalacak iken, ana makinası istenen sürati daha fazla yakıt tüketerek yerine getirebilmeye muktedir olacaktır. Tüm bu durumlar gemi özellikleri eklerinde açıkça belirtilmelidir.



Şekil 2. Panamax tipi gemi için makina gücü, gemi sürati ve yakıt tüketimi. (Hughes, 1987b)

Burada özellikle vurgulanmak istenen hususlar şu şekildedir :

1. Gemi hızı ve bu hızlara karşılık gelecek olan yakıt tüketimi değerleri arasında, teorik olarak kira sözleşmelerinde mevcut olduğu üzere matematiksel bir bağıntı kurulması yanlıştır. Bunun yerine makina devri (dolayısı ile makinadan elde edilecek olan güç) ve geminin yakıt tüketimi arasında bir bağıntı kurulması daha doğru olacaktır.



2. Gemi sahibi, kiracı tarafından tedarik edilmiş olan yakıtların kalitesini çok yakından izlemeli ve makinanın performansına olası olumsuz etkisini zaman geçirmeden hesaplamalı ve raporlamalıdır.
3. Geminin şaftından tahrik alan yardımcı sistemler var ise sözleşme yapılırken bu durum gemi özellikleri eklerinde açıkça belirtilmeli ve belirli şartlara bağlanmalıdır.
4. Makina devrinin gemi hızına karşılık gelen değerlerinin bulunması, dolayısı ile hangi hızlarda ne kadar yakıt tüketimi olacağının hesaplanabilmesi zorunlu ise gemi sahibi seyir tecrübelerinden faydalanmalı ve yukarıdaki tüm olumsuz etkenleri de hesaba katmalıdır.

Panamax tipi bir geminin muhtelif seyir tecrübelerindeki verilerden faydalanmak sureti ile yapılan bir analiz sonucu Şekil 2’de görülen değerlere ulaşılmıştır. Burada, 15%’lik deniz payı eğrileri, gemi sahibinin hava şartları maddesini kiralama sözleşmesine ilave ettirmediği durumlarda kendisine ayırması gerekli olan emniyet payı olarak verilmiştir. Gemi sahibi, bu emniyet payını genelde kendi tecrübelerine dayanarak ve bazı durumlarda ise geminin inşasında mevcut grafikleri baz alarak hesaplamalıdır.

#### **4.2. Sürat ve Yakıt Harcamı Garantisi Maddeleri**

Tipik bir sürat ve yakıt tüketimi klozu, standart NYPE 93 sözleşmesinin 18.-20. satırları arasında belirtildiği şekli ile aşağıdaki gibidir :

**“ Sürat, yaklaşık [hız değeri] knot, tam yüklü iken, maximum Beaufort [hava kuvveti değeri] hava kuvveti dahil ve altındaki iyi hava koşullarında, yaklaşık [günlük yakıt harcamı miktarı] metrik ton [tüketilen yakıtın cinsi ve derecesi] yakıt tüketimi ile.”**

Örnek değerler verilirse ;

“ Sürat, yaklaşık **13.0** knot, tam yüklü iken, maximum Beaufort **4** hava kuvveti dahil ve altındaki iyi hava koşullarında, yaklaşık **33.0** metrik ton **IFO 180 cSt** yakıt tüketimi ile.”

Yukarıdaki ifadeye genellikle geminin tam yüklü olması durumundaki sürat ve yakıt tüketimi değerlerinin yanısıra, ballastlı (yüksüz, boş) seyir esnasındaki değerler de eklenir. Bu, kiralama sözleşmelerinin ana maddeleri içerisinde geçen genel bir ifadedir. Kiracının isteklerine göre detaylandırılabilir ve bu detaylar genellikle bir önceki bölümde açıklanmış olan gemi özellikleri eklerinde verilir.

Geminin yukarıda belirtilen sürat ve yakıt tüketimi değerlerine ilave olarak kiracı muhtelif süratlere karşılık gelen yüklü ve ballastlı yakıt tüketimi değerlerini de isteyebilir. Bu durumdaki örnek bir garanti Tablo 6’da verilmektedir.

Tablo 6. Muhtelif hızlara karşılık yakıt tüketimi garantisi örneği

Sürat (knots)	HFO Yüklü (M/T günlük)	HFO Ballast (M/T günlük)	MDO/MGO (M/T günlük)
11.0	28.0	25.0	3.0
11.5	29.0	26.0	3.0
12.0	30.0	27.0	3.0
12.5	32.0	29.0	3.0
13.0	33.0	30.0	3.0

Sürat garantisi maddesindeki hava şartları tanımlaması zaman zaman kötü hava koşulları olarak tanımlanmış koşulların hüküm sürdüğü süre ile sınırlanır. Örneğin, “12 saat arka arkaya Beaufort 5 ve üstü rüzgar kuvveti altındaki seyir“ şeklinde. Bu durumlarda, sözleşmeye “Kaptan, kötü hava koşullarının başlangıcında ve bitiminde kiracıya ihbar verecektir” ifadesinin eklendiği de görülmektedir. Kötü hava koşullarının, sözleşme maddesinde belirtilen müddette devam etmemesi durumunda geçen süre iyi hava koşulu olarak değerlendirilir ve sürat hesabı buna göre yapılır.

Buna ilaveten, çoğu zaman sürat ve yakıt harcamı garantisini şartlara bağlanırken “emniyetli seyir müsaadeli olarak” ifadesinin eklendiği de görülür. Bu ifade, ilerideki kısımlarda görüleceği üzere, Kaptan’ın gemi emniyetinin söz konusu olduğu durumlardaki yadsınamaz yetkisine yapılan bir atıftır.

### 4.3. Kullanılan Özel Terimler ve Yaptıkları Etkiler

Geminin yakıt harcamı ve hızı ile ilgili hangi faktörlerin etkili olabileceği hususuna önceki bölümde yer verilmiştir. Bu sebepten dolayı, kiralama sözleşmeleri görüşmeleri esnasında taraflar karşılıklı taahhütlerde bulunurken, bu taahhütlerin kesinlik içermemesi ve her zaman etki edebilecek birtakım diğer faktörlerin ortaya çıkabilmesi ve dolayısı ile zaman içerisinde yapılan taahhütlerin değişmesi ihtimallerini de gözönünde bulundurarak bir takım özel ifadeler kullanmaktadırlar. Bu ifadelerin, zaman içerisinde ve anlaşmazlıklar ortaya çıktıkça anlamlarını kazanmış olmalarına rağmen, anlaşmazlık doğuran olayın kendine özgü yapısı dolayısı ile bazı durumlarda değişik yorumlandıkları da görülmüştür.

Söz konusu ifadeler, yaklaşık (about), garanti yoktur (without guarantee) ve sonradan teyid edilmek üzere (to be reconfirmed) ifadeleridir.

#### 4.3.1. “Yaklaşık” (about) kelimesinin etkisi

Sözleşmelerde geminin tanımı verilirken hız ve yakıt tüketimi değerleri başta olmak üzere gemi özelliklerini bildiren birtakım tanımların başına “yaklaşık” ifadesinin ilave edilmesi mümkündür.

“Gemi sahibi, geminin kiralama sözleşmesi boyunca yüklü olarak ve BF 4 dahil ve altındaki iyi hava koşullarında **yaklaşık** 35 ton/gün yakıt tüketimi ile **yaklaşık** 12.5 knot servis süratini sürdüreceğini ... garanti eder“ , gibi.

Genelde, hız garantileri ile ilgili olarak “yaklaşık” kelimesinin gemi sahibine 0.5 knot ihtiyat payı verdiği kabul edilir (Miles vd, 2001). Örneğin, geminin yaklaşık 14 knot sürat

yapmayı taahhüt etmesi durumunda, gerçekte 13.5 knot sürati sürdürdüğü sürece garanti ihlal edilmiş olmayacaktır. Bu “kural” Londra mahkemelerinde değişmez bir şekilde uygulanıyor olmasına rağmen gerçekte bu bir kanun değildir. Kanuna göre, ihtiyat payının miktarı “geminin büyüklüğü, draftı, trimi vb konfigürasyonlarına” göre belirlenmelidir.

Yakıt tüketimi açısından da benzer şekilde İngiliz hukukunda belirlenmiş sabit bir ihtiyat payı yoktur. Bununla birlikte, endüstride genel olarak “yaklaşık” kelimesi için 5% bir ihtiyat payının öngörülmesi kabul edilmektedir.

Bu genel kabullerin bir kanun olmadığı ve olayların kendilerine özgü durumları değerlendirilmek sureti ile hesaba katıldıkları unutulmaması gerekli olmakla birlikte, genel olarak bir avantaj sağladıklarından dolayı gemi sahibi açısından ilgili maddelere eklenmeleri faydalı olacaktır.

#### **4.3.1.1. LMLN 233 - 6/88 olayı**

Bu dava dosyasına esas olan yeni inşa edilmiş bir gemi, kiracının sözleşmeyi arka arkaya 3/3/3 aylık uzatma opsiyonlarının bulunduğu, 28/35 günlük iki sefer için zaman esaslı olarak kiralanmıştır. Kiralama sözleşmesindeki garantiler şu şekildedir :

##### *Özellikler*

*... ekonomik hız : yaklaşık 11 knot ve yaklaşık 4.7 m/t IFO 180 ...*

*hız / yakıt tüketimi ...*

*yaklaşık 10.0 knot hızda yaklaşık 3.7 m/t IFO 180*

*yaklaşık 10.5 knot hızda yaklaşık 4.2 m/t IFO 180*

*yaklaşık 11.0 knot hızda yaklaşık 4.7 m/t IFO 180*

*yaklaşık 11.5 knot hızda yaklaşık 5.5 m/t IFO 180*

*yaklaşık 12.0 knot hızda yaklaşık 6.6 m/t IFO 180*

Geminin kiralama sözleşmesindeki hız ve yakıt tüketimi garantilerini ihlal edip etmediği yönünde ve özellikle “yaklaşık” kelimesinin etkisi üzerinde anlaşmazlıklar ortaya çıkmıştır.

Mahkemenin, gemi sahibinin mümkün olduğu sürece geminin ekonomik hızı olan yaklaşık 11.0 knot ile ve yaklaşık 4.7 ton yakıt tüketimi ile yükümlü olduğu esas alınarak görüşülmesi kararlaştırılmıştır. Burada sorun, “yaklaşık” kelimesine ilişkin herhangi bir müsaade verilip verilemeyeceği konusu olmuştur. Aşağıdaki 3 farklı yaklaşımdan birinin seçilmesi mümkündür :

- (a) “Yaklaşık” kelimesinden dolayı gemi sahibine herhangi bir müsaadede bulunmamak.
- (b) Gemi sahibinin lehine olmak üzere hem sürat ve hem de yakıt tüketimi bakımlarından bir müsaadede bulunmak. Örnek olarak, gemi sahibinin sürate ilişkin yükümlülüğünü 0.5 knot azaltarak 10.5 knot yapmak fakat yakıt tüketimini de 0.5 ton artırıp 5.2 ton olarak belirlemek.
- (c) “Yaklaşık” kelimesinden dolayı sürat ve yakıt tüketimi değerlerinde müsaadede bulunarak gemi sahibinin sürati azaltma faydasını elde etmesine karşın (10.5 knot), yakıt tüketimini de 0.5 ton azaltmak, dolayısı ile 10.5 knot sürat ile 4.2 ton günlük yakıt harcamı şeklinde garantiyi düzenlemek.

Gerek kira sözleşmesi içerisine yakıtları ve tüketimleri dahil etme aşamasında uzun görüşmeler yapılmış olması ve gerekse gemi sahibinin gemisinin performansı hakkında detaylı bilgileri haiz olması (ya da olması gerektiği kabulü) yüzünden “yaklaşık” kelimesi için herhangi bir müsaade uygulanmaması şeklinde bir genel görüş hakim olmuştur. Bununla birlikte, mahkeme günün sonunda taraflar arasında açık ve net bir şekilde uzlaşılan kelimelerin gözardı edilemeyeceği ve bu yüzden “yaklaşık” kelimesine anlam verilmesi gerektiğine karar vermiştir.

Mahkeme, buna ilave olarak, Londra denizcilik mahkemeleri tarafından genellikle verilen yarım knot sürat müsaadesinin, mevcut sözleşmede olduğu gibi kiralama

sözleşmelerinde birkaç hız durumunun belirtildiği durumlara uygulanabileceği görüşünde olmamıştır ve her halükarda taahhüt edilen sürat değerlerinin daha büyük dökme yük gemilerine ait kiralama sözleşmelerinde görülen 14-16 knot düzeyindeki hızlardan çok daha düşük seviyede olduğu görüşünü benimsemiştir.

Mevcut kiralama sözleşmesinin genel durumu içerisinde “yaklaşık” kelimesi için çeyrek knot'luk bir pay uygun olacak, böylece gemi sahibinin sürate ilişkin yükümlülüğü 10.75 knot seviyesine düşecektir.

Sürat ve yakıt tüketimi birbirleri ile doğrudan ilişkili olduğundan, mahkeme gemi sahibinin çifte avantaj sağlamasını engellemek adına günlük harcam değerinin de azaltılması görüşünde olmuştur. Bu konuda, daha önceki 12/85 nolu Londra mahkemesi kararına paralel şekilde, hız yükümlülüğünün azaltılıp tüketim değerinin artırılması dolayısı ile geminin daha düşük süratle (ve belki de daha az yakıt tüketimi ile) fakat daha yüksek tüketim garantisi ile ve kiracının yakıt tasarrufu kesintileri yönündeki talebinin bertaraf edilmesine sebebiyet verebilecek bir karar alınmamıştır.

Doğru ve uygun olan yaklaşım, yakıt tüketimini azaltılmış olan hız değerine bağlamak dolayısı ile hız ve yakıt tüketimi hesaplamalarında hızı bu şekilde hesaba katmak olacaktır. Söz konusu durumda 10.75 knot olarak yeniden düzenlenen hıza karşılık gelen tüketim değeri 4.45 ton fuel oil'dir.

Bunun sonucu olarak üç güne eşit bir zaman kaybı ve 95 tonluk fazlalığa ulaşan bir yakıt tüketimi sözkonusu olmuştur.

#### **4.3.1.2. LMLN 158 – 12/85 olayı**

Bu olayda hız ve yakıt tüketiminin her ikisine birden “yaklaşık” kelimesi ile yeni bir anlam kazandırılmıştır.

Kiralama sözleşmesi Baltim formundadır. Sözleşmenin 52. maddesi ilave bir maddedir ve “geminin tanımlanması” başlığı altında geminin aşağıdakiler dahil birtakım muhtelif özelliklerini içermektedir :

*Hız : İyi hava ve sakin deniz şartları altında yaklaşık 22.5 knot ...*

*Tüketim : Günlük yaklaşık 75 ton IFO 180, denizde yaklaşık 8 ton MDO.*

Gemi sahibi ve zaman esaslı kiracılar arasında hız ve harcam garantileri konularında anlaşmazlık çıkmıştır. Taraflar, mahkemeden üç konuda hüküm vermesi talebinde bulunmuşlardır.

İlk problem, 52. maddedeki “yaklaşık” kelimesinin kullanımının hız ve harcamlar üzerinde toplamda mı bir ihtiyat payı verdiği yoksa, verilen tüketim değerine karşılık gelen hıza ya da verilen hız değerine karşılık gelen tüketime aynı ihtiyat payını ayrı olarak mı verdiği şeklindedir.

Kiracı, hasarlardan sorumlu tutulmadan evvel, gemi sahibine müsaade edilecek olan tolerans ile geminin performans kriterleri arasındaki ayrımın yapılması gerektiği tezini öne sürmüştür. Bu tezini şu örnekle açıklamıştır: Sözleşmede Kaptan’ın ihmaline ilişkin Hague Yasasının verdiği muafiyetin dahil olmuş olması durumunda, böyle bir ihmalden gemi sahibi sorumlu olmayacağından bunun takip edilmesine gerek kalmayacaktır ve bu tip bir ihmal sözleşme performansına ilişkin bir kriterdir. Mevcut durumda, “yaklaşık” kelimesinin kullanımı gemi sahibi lehine bir muafiyet sağlamıştır, fakat gemi sahibinin bu ifadeyi hem hız ve hem de yakıt tüketimi ile ilgili olarak kullanacağı konusu muğlaktır ve çok açık değildir. Garantiler, “yaklaşık” kelimesini sadece bir kez uygulamak sureti ile doğru bir şekilde yorumlanmalıdır; geminin 22.50 knot sürat yaparak 78 ton harcaması ya da yalnız 22 knot sürat yapması fakat 75 ton yakıt harcamasının kabul edilmesi uygun olacaktır.

Gemi sahibi, “yaklaşık” kelimesinin, verilmiş olan hız ve yakıt harcamı garantileri bakımından kendilerine hak kazandırdığı tezinde bulunmuştur. Kiracıların, “yaklaşık” kelimesinin iki kez kullanımının gözardı edilmesi gerektiği ve durumların farklılığına göre

sadece bir kez uygulanması yönündeki yaklaşımına işaret etmiş ve karşı tarafın finansal kayıpları ne olursa olsun etiğe aykırı ve mantıksız olmadığı sürece her bir kelimeye kendi olağan ve doğal anlamının verilmesi gerektiğini savunmuşlardır.

Karar, hız ve yakıt harcamı garantilerinin sıradan, düz ve doğal bir şekilde okunduklarında, “yaklaşık” kelimesinin her iki garantiye ilişkin olarak kullanılmış olmasından dolayı her ikisine de uygulanması gerektiği yönünde çıkmıştır. Bu durumda, “yaklaşık”, “aşağı yukarı” ya da “az ya da fazla” anlamındadır ve bu yüzden bir ihtiyat payını gerektirmektedir. Madde geminin tanımlanması ile ilgilidir, dolayısı ile gemi sahibi tarafından verilen garantileri içermektedir. “Yaklaşık” kelimesinin hıza uygulanması durumunda her iki yöne yarım knot pay vereceği anlamı çıkartıldığında gemi sahibi geminin 22-23 knot arasında bir değeri sağlayabileceği garantisini verecektir.

Benzer şekilde, “yaklaşık” kelimesinin yakıt harcamasına ilişkin anlamı 3 ton ise, gemi sahibi harcamın 72 ve 78 ton arasında bir değer olacağını garanti edecektir. Bundan hareketle, her iki garanti birlikte ele alındığında, geminin 72 ile 78 ton arasında bir fuel oil harcaması ile 22 ile 23 knot arası bir hızda seyir yapabileceği durumu ortaya çıkmış olacaktır. Uygulamada bakıldığında, geminin 22.50 knot hızdan daha iyi bir sürat yapması ve/veya 75 tondan daha fazla yakıt harcamaması durumunda herhangi bir şikayet olmayacağından gemi sahibi geminin 78 tondan daha az harcam yaparak en az 22 knot hız yapacağını garanti etmektedir. Bu, gemi sahibinin iddialarını kanıtlamak için kullandığı ifadedir.

Gemi sahibinin bu şekildeki yaklaşımı çok güçlüdür. Kullanıldığında, “yaklaşık” kelimesi gemi sahibince verilen garantileri sınırlamaktadır. Herhangi bir muafiyet getirmemektedir. İki kez kullanıldığından dolayı iki kez uygulanmalıdır ve bu uygulama kiracılar için ağır finansal sonuçlar oluşturma ihtimali olsa dahi etiğe veya mantığa aykırı herhangi bir sonuç vermemektedir.

Buna uygun şekilde, gemi sahibi kira dahilinde sürat ve yakıt harcamı değerleri için ayrı ayrı ihtiyat payı elde etmiştir.



Kiracılar, daha sonra sürat için 0.50 knot ve yakıt harcamı için de 3% bir ihtiyat payı uygulanmasını önermişlerdir. Gemi sahibi sürate ilişkin 0.50 knot'u kabul etmiş fakat 5% harcam payı olması gerektiğini öne sürmüştür.

Karar, mevcut durumda sürat için yarım knot, harcam için ise 4% payın uygun olduğu yönündedir. Böylece, gemi sahibinin gemisini en az 22 knot ve en fazla 78 ton fuel oil harcamı ile işletmesi gerektiği belirlenmiştir.

“İyi hava ve sakin deniz şartları” ifadesine ilişkin olarak kiracı Beaufort 4 kuvveti, gemi sahibi ise Beaufort 3 kuvvetinin esas alınması görüşünde olmuşlardır.

Karar, bu büyüklükte gemilerin 4 kuvvetine kadar olan hava (ve buna mukabil deniz) şartlarından kayda değer bir etkilenmelerinin olmayacağı ve 5 kuvvetindeki rüzgardan ise çok fazla etkilenmeyeceği yönünde olmuştur. Bu sonuca göre kiralama sözleşmesindeki “iyi hava ve sakin deniz” şartı Beaufort 4 dahil olmak üzere altındaki rüzgar (ve mukabil deniz) durumunu göstermektedir.

#### **4.3.1.3. LMLN 188 – 2/87 olayı**

Olaya sözkonusu gemi, eklenmeler yapılmış olan bir NYPE formu ile zaman esaslı kira sözleşmesi altına alınmıştır. Kiracılar, geminin performans garantilerini ihlal ettiği iddiasında bulunmuşlardır. Matbu basılı olan kiralama sözleşmesinin, normal halinde geminin tanımlarını ve iyi hava koşullarında ve tam yüklü iken yapabileceği sürat ve yine iyi hava koşullarında hangi sürat değerine hangi yakıt tüketiminin karşılık geldiğinin belirtildiği değerleri içeren 7-10. satırları arası tamamen silinmiştir. Yanına ise “kloz 47’ye bakın” şeklinde bir not düşülmüştür. Bu kloz aşağıdaki şekilde başlamaktadır :

*“ Tanım : ( tümü yaklaşık ) “*

Kloz, aşağıdaki bilgi dahil geminin değişik özellikleri ile devam etmektedir :

*“ 14.5 knots sürat, 37 ton IFO ve 1.5 ton DO harcamda “*

Taraflar garantilerin gemi tesliminde geçerli olan garantiler değil, devamlı garantiler oldukları konusunda mutabık kalmışlardır. Bundan sonra sadece performans garantilerinin çıkışı konusunda belirli anlaşmazlıklar kalmıştır.

Sürat garantisi ile ilişkili olarak, her iki taraf da “yaklaşık” kelimesine etki verilmesi konusunda mutabıktır. Buna göre, gemi iyi hava ve sakin deniz şartları altında en düşük 14 knot hız değerini sağlamaya muktedir olduğu için garanti ihlali sözkonusu olmayacaktır. Bununla birlikte, kiracılar, “yaklaşık” kelimesine yakıt tüketimi garantisi bakımından bir müsaade verilmemesi gerektiği iddiasında bulunmuşlardır.

Karar, “yaklaşık” kelimesinden dolayı bir miktar payın sadece hıza değil aynı zamanda 47. maddede verilen yakıt tüketimi değerlerine de uygulanması gerektiği şeklindedir. “Tümü yaklaşık” ifadesinin anlamı, “verilmiş olan bütün değerler, ‘yaklaşık’ kelimesi ile sınıflandırılmış şekilde okunmalıdır” anlamına gelmektedir. Verilmiş olan değerlerden bazılarının bu şekilde sınıflandırılmalarının açıkça uygun olmadığı durumların hariç tutulmaları gerektiği şüphesizdir (örneğin geminin “yaklaşık” 6 ambarının bulunduğu iddiasında bulunmak doğru olmayacaktır), fakat bu gibi istisnalar haricinde “tümü” kelimesi kendi anlamı gibi algılanmalıdır. Bu durumda, gemi sahiplerine yakıt tüketimi değerleri üzerinden 5% bir ihtiyat payı müsaadesi verilmesinin uygun olacağı kararlaştırılmıştır.

#### **4.3.1.4. LMLN 386 – 4/94 olayı**

Konu gemi bir NYPE sözleşmesi altında kiralanmıştır. Sözleşmenin 9. maddesi, geminin “bu kiralama sözleşmesi süresince tam yüklü, iyi hava koşulları altında 14.5 knot sürat yapmaya muktedir ...” olduğu ifadesini içermektedir. Sürat değeri olan 14.5 knot ifadesinden hemen önce gelen ve matbu olarak basılı olan “yaklaşık” kelimesi silinmiştir.

Kiracılar, geminin kira sözleşmesi süresi boyunca, tanımlanmış olan şartlar altında garanti edilmiş olan sürat değerini sürdürmeye muktedir olmadığına dair bir uzman raporu

hazırlatmışlardır. Bu analiz esas alındığında 0.37 günlük bir kayıp ve ona mukabil bir zarar olduğu iddiasında bulunmuşlardır. Bununla birlikte, sonradan yapılan bir diğer hesaplama sonucunda ise kaybın en az 0.198 gün olduğunu belirtmişler ve bu kayıptan kaynaklanan zararı kira ve yakıtlar dahil olarak USD 2,863.13 olarak talep etmişlerdir.

Gemi sahipleri öncelikle, sefer süresinin çoğunluğunda hava şartlarının kiralama sözleşmesinde belirtilen “iyi hava” koşullarının üzerinde olduğunu beyan etmişlerdir. İkinci olarak, geminin iyi hava koşullarının üzerinde olan bazı günlerde dahi 14.5 knot sürati sürdürdüğünü belirtmişlerdir. Son olarak ise herhangi bir kayıp var ise bunun *de minimis* (çok küçük) olduğunu ve bu sebeple gözardı edilmesi gerektiğini iddia etmişlerdir.

Karar, gemi sahiplerinin ilk iddialarının gerçek durumu yansıtmadığı şeklindedir. İkinci iddiaları ele alındığında eldeki veriler geminin sözkonusu olan günlerde muhtemelen akıntılar ve bir ölçüde rüzgar tarafından avantaj sağlamış olabileceği şeklindedir. Havanın kesinlikle iyi olduğu zaman aralıkları mevcuttur fakat geminin performansı garanti edilen ortalamanın altında kalmıştır. Bir bütün olarak eldeki verilere bakıldığında, geminin kiralama sözleşmesi süresince ve iyi hava şartları altında 14.5 knot sürati sağlayamadığı görülmektedir ve eksiklik nisbeten az olmasına rağmen kiracıların taleplerine müsaade edilmesi doğru olacaktır. *De minimis* tartışması, mevcut durumdaki garantinin kesinliği bakımından ve özellikle “yaklaşık” kelimesinin silinmiş olması sebebiyle reddedilecektir.

Sonuç olarak, kiracıların ikinci hesaplama sonucunda ortaya çıkan USD 2,863.13 tutarındaki taleplerinin karşılanmasına karar verilmiştir.

#### **4.3.1.5. LMLN 157 – 07.11.1985 olayı**

Tarafları **Arab Maritime petroleum Transport Co. ve Luxor Trading Corporation** olan bu olaya konu “Al Bida” gemisi, STANDIME formunda iki tanker kiralama sözleşmesi altında bir yıllık iki ardarda periyod için zaman esaslı olarak kiralanmıştır. Kiralama sözleşmeleri tüm bakımlardan aynıdır ve gemiyi şu şekilde tanımlamaktadır :

*“... ılımlı havada, tam yüklü iken, normal çalışma şartları altında, ortalama olarak 53 metrik ton yakıt harcamı ile ortalama olarak yaklaşık 15.5 knot sürat yapmaya muktedir... “*

Kiracılar, geminin iki yıllık kira periyodu içerisindeki toplam 24 sefer boyunca aşırı yakıt tükettiği iddiasında bulunmuşlardır. Gemi, gerçekte 19.9 knot sürati gerçekleştirmiştir ve kiralandığı süre boyunca garanti edilmiş olan sürati gerçekleştirme bakımından hiçbir zorlukla karşılaşmamış olduğu görülmektedir. Kiracıların şikayeti, geminin yapacak olduğu sürat değeri için daha fazla yakıt tükettiği ve garanti edilen sürati, garanti edilen yakıt tüketimi ile yapması gerektiği yönünde olmuştur. Mahkeme, tüketim garantilerinin ihlal edilmiş olmasından kaynaklanan zararların tazmin edilmesi yönünde kiracıların lehine karar almıştır. Bunun üzerine gemi sahipleri yüksek mahkemeye başvurmuşlardır.

Gemi sahipleri, “yaklaşık” kelimesinin her iki garanti ifadesinden birine, ya 5% ya da ½ knot olarak uygulanması gerektiğini ifade etmişlerdir. Bu suretle, belirtilmiş olan harcam için ortalama sürat 14.725 (ya da 15) knot değerinin altında bir değere düşmedikçe gemi sahipleri ihlal içerisinde olmayacaklardır.

Kiracılar, “yaklaşık” kelimesinin sürat değerleri bakımından bir ihtiyat payı veriyor olduğu konusunda hemfikir olduklarını belirtmişlerdir. Fakat belirtilen aralık içerisindeki herhangi bir sürat değerinin garanti içerisinde olduğu ve gemi sahiplerinin, bu sürat değerlerinde garanti edilmiş olan tüketim (ki tüketim için verilmiş olan garanti içerisinde “yaklaşık” kelimesi kullanılmamıştır) değerlerinden fazla tüketim olması durumunda ihlale girmiş olacaklarını iddia etmişlerdir. Bu sebeple, kiracılar, ortalama sürat değerinin verilmiş olan sürat aralığının en üst limitinde, bir başka deyişle 16 ya da 16.25 knot olması durumunda dahi, taahhüt edilmiş olan 53 tonluk bir tüketim değerinin (ılımlı hava koşulları altındaki) talep edilmesi konusunda kendilerini haklı görmekteydiler.

Karar, gemi sahiplerinin düşüncelerinin doğru olduğu yönündedir, ve hukukta belirtilmiş olduğu üzere, anlaşmanın bir tarafının anlaşma ile altına girmiş olduğu asgari

yükümlülüklerin daha fazlasını gerçekleştirememesi durumundaki zararlardan sorumlu olmayacağı prensibine dayanmaktadır.

“Yaklaşık” kelimesi, açıkça bir ihtiyat payı getirmiştir ve uygulandığında 15.5 knot olarak belirtilen değerin üzerinde olacaktır. Gemi sahibini zararlardan sorumlu tutmak sözkonusu olacaksa, bunun verilen aralığın en düşük değeri esas alınmak sureti ile ölçülmesi doğru olacaktır.

Kiracıların öne sürdüğü düşünce sözleşme yükümlülüklerine bir üst limit koymuş olacaktır ve bu yüzden reddedilmiştir.

“Yaklaşık” kelimesinin getirdiği ihtiyat payının miktarı bu özel durumda, ticaret ve tanınmış ticari uygulamalara olacak olan etkileri bakımından soru işareti olmuştur. Mahkeme, bu ihtiyat payının belirli bir değerden “makul” ölçüde fazla ya da az olması mevzusunun kanun hükmünde yasalştırılması gücünü saklı tutmuştur.

Mevcut durumdaki ihtiyat payının 5% ya da ½ knot ya da başka bir değer mi olmasının en uygun olacağı yönünde karar verilmeye çalışılmıştır.

Mahkeme, ihtiyat payının miktarının anlaşmazlıkların şekline bağlı olarak belirlenmesi yönünde hüküm vermiştir. İhtiyat payının, geminin ters hava şartları altındaki performansının, hava etkisi de düşünülerek iyi hava performansına indirgenmesi amacı ile verilip verilemeyeceği tartışılmıştır. Bunun sonucu olarak, ihtiyat payının ters hava koşulları dahil olmak üzere aşağısı hava koşullarında verilecek müsaade olduğu kararlaştırılmıştır.

İkinci konu da “ortalama” tüketim değerlerinin garanti edilen değerler bakımından ne şekilde hesaplanmasının doğru olacağı şeklindedir. Bu konunun ortaya çıkmasının sebebi, kiralama sözleşmesi süresince geminin gerçek ve garanti edilmiş olan sürat değerleri arasındaki farklar için ihtiyat payı düzenlemesi yapıldıktan sonra, gerçek harcamın garanti edilmiş olan harcamdan daha az olduğu anlamına gelecek olan garanti edilmiş tüketim değerlerini gerçekleştirdiği periyodların bulunduğu görülmesi olmalıdır.

Burada sorun, ortalamanın gemi sahiplerinin iddia ettiği gibi kiralama sözleşmesinin tümü üzerinden mi hesaplanacağı, ya da bir başka periyod üzerinden mi hesaplanacağı, eğer böyle olacak ise bu periyodun hangi periyod olacağı yönündedir. Kiralama sözleşmesinde ortalamaların hangi esaslara göre hesaplanacağını belirten bir ifade yoktur. Ortalama sürat saat esasına göre, ortalama tüketim ise 24 saat esasına göre hesaplanmaktadır.

Doğru yaklaşım, ortalamaların tarafların her ikisi için de makul ve uygun olacak esaslara göre hesaplanmasının gerekli olduğu ve ortada mevcut kiralama sözleşmesi gereği, garantinin uygulanmaya başladığı zamandaki geminin yeterliliğinin ne olduğunun ortaya çıkarılması olacaktır. Sonrasında bu ortalamaların karar verilirken değerlendirmeye alınacak olan veriler olarak düşünölmeleri doğru olacaktır.

Mevcut dosyada mahkeme, hesaplamaları her bir seferi ayrı ayrı düşünme esasına göre yapmıştır ve bu şekilde bir hesaplamaya gerek kanunlar açısından gerekse uygunluk açısından karşı çıkmak için bir sebep olmadığı düşünölmüştür.

#### **4.3.1.6. LMLN 8 – 5/80 olayı**

Olaya konu gemi, kiracılara NYPE formu ile kiralanmıştır. Sözleşmede mevcut ilgili maddeler şu şekildedir:

- (a) *Giriş. Tam yüklü durumda ve iyi hava koşulları altında yaklaşık 28-28 ½ ton IFO 1,500 sec. yakıt ve yaklaşık 1.7 ton diesel oil harcamda yaklaşık 14 ¾ - 15 knot sürat yapmaya muktedir.*
- (b) *Madde 1. Gemi sahipleri ...hizmet altında olduğu sürece geminin klasını sürdürecektir ve gemiyi tekne, ambarlar, makina ve ekipmanları olarak eksiksiz ve etkin bir şekilde muhafaza edeceklerdir.*
- (c) *Madde 15. Eğer sefer süresince geminin teknesi, ... makinası ya da ekipmanlarının bir kısmındaki bir arıza ya da hasar sebebi ile sürat azaltılır ise, kayıp zamanın bedeli ... kiradan düşülecektir.*

Kiracıların başlıca görüşleri, sürat garantisi 14  $\frac{3}{4}$ -15 knot şeklinde bir aralık olarak belirtildiği için “yaklaşık” kelimesine ilave olarak bir müsaade verilmemesinin gerekli olduğu şeklindedir. Alternatif olarak, eğer bir ihtiyat payı verilecek ise bu payın  $\frac{1}{2}$  knot’tan fazla olmaması ve bu değerin de taahhüt edilmiş olan aralıktaki üst değere (15 knot) uygulanması şeklinde bir görüş bildirmişlerdir.

Gemi sahipleri, buna karşın “yaklaşık” kelimesine daha fazla bir ihtiyat payının verilmesi gerektiği görüşünde olmuşlardır. Gemi sahiplerinin görüşüne göre yüzde beşlik bir pay verilmesi uygun olmayacak bir yaklaşım değildir ve dolayısıyla ihtiyat payı  $\frac{3}{4}$  knot olmalı ve bu da sürat aralığındaki en alt değere (14  $\frac{3}{4}$  knot) uygulanmalıdır.

Mahkeme, kiracıların uzman tanıklarından geminin teslimatı esnasında yalnızca 13  $\frac{3}{4}$ -14 knot sürat yapmaya muktedir olduğu yönündeki görüşlerini almıştır. Bu bilgiye göre geminin 1 knot kusurlu olduğu görülmektedir. Gemi sahibinin uzmanı ise geminin teslimat esnasında 14.1 knots sürat yapmaya muktedir olduğu görüşünü beyan etmiştir. Buna göre sürat değeri garanti edilmiş olan limitler arasında kalmaktadır (14  $\frac{3}{4}$  knots’dan  $\frac{3}{4}$  knot eksik olarak).

Karar, “yaklaşık 14  $\frac{3}{4}$ /15 knot” tanımına uygun düşecek olan en düşük sürat ihtiyacının 14  $\frac{3}{4}$ /15 knot değerlerinin tam orta değerinden yarım knot düşülmek sureti ile bulunacak olan değer olduğu ve bunun da 14.375 knot değerinde bir garanti süratine karşılık geldiği şeklinde verilmiştir.

#### **4.3.1.7. LMLN 178 – 8/86 olayı (“max.” kelimesi)**

NYPE formu altında kiralanmış olan sözkonusu geminin kiracıları, geminin kira için verilmiş olan garantilerden aşırı fazla olacak miktarlarda diesel oil ve fuel oil tükettiği iddiası ile dava açmışlardır.

Kiralama sözleşmesinin 9/10. satırlarında geminin, “tam yüklü durumda ve iyi hava koşulları altında yaklaşık 13 knot sürat yapmaya muktedir olduğu ve bu durumdaki

harcamalarının yaklaşık *max.* 22 ton IFO 600 + denizde/liman beklemesinde ya da vinçler çalışır vaziyette iken *max.* 2 ton diesel oil” olacağı belirtilmiştir.

Karar, yakıt harcamı garantilerine “max.” kelimesinin ilave edilmesinin, “yaklaşık” kelimesi vasıtası ile gemi sahiplerine belirtilmiş değerler üzerinde herhangi bir ihtiyat payı verilemeyeceği anlamına geldiği şeklinde olmuştur. Bu gerçekten hareketle, her iki durum için de en fazla müsaade edilen tüketim değerlerinin aşılmış olduğu sonucuna varılarak kiracılar zararlarının tazminine hak kazanmışlardır.

#### 4.3.2. “Garanti yoktur“ (WOG) ifadesi

“Garanti yoktur” ifadesi, geminin tanımlamaları yapılırken verilen değişkenlerin sonuna eklenmek sureti ile kullanılmaktadır. “Without guarantee” şeklinde eklenebildiği gibi, “WOG” kısaltması ile de verilmesi mümkündür. Çoğunlukla “tüm değerler yaklaşıktır, garanti yoktur” (ADA WOG – All Details About Without Guarantee) şeklinde görülmektedir.

Geminin detayları verilirken, boyutları, ambar ölçüleri, tonajı gibi bilgilerin yanısıra ortalama sürati ve yakıt tüketimi değerlerinin de gemi özellikleri eklerinde verildiğinden bahsedilmiştir. Listede verilen birtakım verilerin yanına “yaklaşık” kelimesinin ilave edildiği bilgisi ve bu kelimenin etkileri de önceki bölümde verildikten sonra, bu listenin sonuna eklenen “ADA WOG” kısaltmasının etkilerinin de belirtilmesinde fayda olduğu düşünülmektedir.

“ADA WOG” kısaltmasından anlaşılması gerekli olan, bu bilgilerin gemi sahipleri tarafından “kötü niyet” ile verilmemiş olduğu anlamıdır. Aksi takdirde, her türlü bilginin şartsız bir şekilde garanti edilen gerçek değerler oldukları ve ihlalleri halinde kiracıların gemi sahipleri aleyhine garantilerin ihlalinden doğacak zararları tazmin hakkını doğuracağı şeklinde anlaşılması gerekliliği ortaya çıkabilecektir (Ward, 2006).

Gemi sahipleri ise, geminin detayları verilirken ADA WOG kısaltmasının ilave edilmesini kiracılara karşı herhangi bir yükümlülük altına girmeyecekleri şeklinde



algılamamalı, aynı zamanda kiracılar da geminin herhangi bir detayı hakkında tam bir garanti verildiği şeklinde düşünmemelidirler.

Benzer durum gemi sahipleri için de sözkonusudur. Geminin bir seferliğine zaman esaslı kiralama sözleşmesi altında kiralandığı ve kira süresinin “garanti yoktur” ifadesi ile belirtilmiş bir gün müddeti olduğu durumlarda belirtilen günden herhangi bir sapma olması durumu gibi.

Bu duruma örnek teşkil edecek bir dava *LMLN 510-8/99* davasıdır. Burada, gemi NYPE kiralama sözleşmesi altında, zaman esaslı olarak bir seferliğine ve *garanti verilmeden* yaklaşık 45/55 günlüğüne kiralanmıştır. Sefer 87.6 gün sürmüştür ve gemi sahipleri bu uzamadan dolayı oluşan zararların tazmin edilmesi talebinde bulunmuştur.

Mahkeme, uzama ya da erken teslim olma durumlarında bir gemi sahibinin talebine ilişkin olan ve İngiliz hukuku altında uygulanabilir genel prensiplere dayanarak özetle şu esasları dikkate almıştır (Starris, 1999):

- Garanti olmadan verilen tahmini gün süresi sözleşmenin bir şartı değildir, inancın bir ifadesidir,
- İfade, ancak kiracılar tarafından gerçekten inanılmadığı durumda, bir başka deyişle kötü niyetle verildiğinde gerçek dışıdır,
- Gerçekten inanılarak verilmesi durumunda ise, mantığa aykırı ya da ihmalcisi bir yaklaşımla verilir verilmemesine bakılmaz.

Özetle, bir şeyi iyi niyet ile yerine getirmiş olmak, doğru ya da kusursuz olarak yapılması gerekliliğini doğurmamaktadır.

Mahkeme, gemi sahipleri kiracıların sefer tahminlerini kötü niyet ile yaptıkları konusundaki iddialarını güçlü kılabilecek bir sebep gösteremediklerinden dolayı “geç” teslimden kaynaklanan zarar tazmin talebini haksız bulmuştur.

Çoğu durumda, kiralama sözleşmeleri, geminin denize elverişliliği ve niyet edilen hizmet için uygunluğu bakımından özel yükümlülükler içerirler. Örnek olarak, NYPE 1946 formunun 4. satırı şu şekildedir:

*“... teknesi, makinası ve ekipmanları ile birlikte tam ve eksiksiz bir durumda...”*

Benzer olarak, 1.madde (34.satır) şöyledir :

*“Gemi sahipleri ... geminin klasını devam ettirecekler ve gemiyi hizmet için ve hizmet esnasında tekne, makina ve ekipmanları olarak tam ve eksiksiz durumda muhafaza edeceklerdir.”*

Buna göre, ADA WOG ifadesi geminin kiracıların hizmetine uygunluğu konusundaki gemi sahiplerinin yükümlülüklerini ortadan kaldırmaz. Bununla birlikte, kötü niyet ile verilmemiş olan ifadeler bakımından birtakım detaylarda tolerans sağlayabilir ki aksi takdirde garanti şeklinde algılanması mümkün olacaktır.

İngiliz hukuku altında “garanti olmaksızın” belirli bir gün süresi ile sınırlanmış zaman esaslı seferler sonunda bir gemi sahibine tazmin yolunda bir karar çıkmasının oldukça zor olduğu görülmektedir (Bellsham, 2002). Bu konuya esas teşkil eden yukarıda verilmiş hükümler iki dava sonucunda ortaya çıkmıştır. Bu davaların her ikisi de *Lendoudis Evangelos II* ile alakalı olan davalardır (Lloyds Rep. 1997, 1.404 ve LMLN No:408). Bunlardan ikincisi, “garanti verilmeden, yaklaşık 40/120 günlük zaman esaslı bir sefer” şeklinde bir anlaşmadır. Bu davada, kiracılar gemiyi beklenmedik birtakım olaylar sonucunda 9 gün sonra teslim etmişler ve kiralama sözleşmesindeki teslim bildirim süresinin 15 gün olduğunun mahkeme tarafından tescil edilmiş olmasına rağmen gemi sahipleri zarar tazmini hakkını elde edememişlerdir.

Bir diğer anlaşmazlık LMLN 533–13 nisan 2000 davasında ortaya çıkmıştır. Bu davada gemi sahipleri, “ zaman esaslı bir sefer sözleşmesi ... süre yaklaşık 60/65 gün garanti

olmadan” şeklindeki anlaşmaya rağmen erken teslim edilmiş olması ile ilgili zarar tazmini talebinde bulunmuşlardır.

Gemi, 5 aralık 1996’da kiraya girmiş ve 18 ocak 1997’de, gemi sahiplerinin teslim tarihi beklentileri olan günden yaklaşık 19 gün önce olarak teslim edilmiştir.

Mahkeme, kiracılar tarafından yapılan bildirim, verildiği zaman için iyi niyet taşıyor olduğuna ve gemi sahiplerini aldatma amacı taşımadığına hüküm getirmiştir. Bununla birlikte, “garanti verilmeksizin” ifadesinin kiracıları sadece kendi kontrolleri dışında olan ve öngörülmesi mümkün olmayan olaylara karşı koruma amaçlı olduğu bildirilmiştir. Oysa mevcut durumda geminin sadece bir limandan yüklemesi talimatı verilmesi ve Çin’e gönderilmemesi yoluyla sefer müddetinin kısaltılması kiracıların kendi kontrollerinde olan ticari bir karar olarak tespit edilmiştir. Dolayısı ile sefer müddetinin kısaltılması, “garanti verilmeksizin” ifadesinin anlamı içerisinde kalan ve öngörülemez bir olay olmayacaktır. Buna göre kiracılar, “yaklaşık 60/65 gün” ifadesinin anlamı da hesaba katılmak sureti ile, gemi sahiplerinin 55 güne kadar olan zararlarının tazmini ile yükümlü kılınmıştır.

Buraya kadar olan kısımda görüldüğü üzere, “ADA WOG” ifadesi, iyi niyet ve makul zeminlere dayalı olarak verildiğinde kiracıların sefer süresi tahminleri üzerindeki olası yanılgılarında kendilerine herhangi bir yükümlülük yüklememektedir. Bu ifadenin, sürat ve yakıt tüketimi garantileri, bir başka deyişle performans kriterleri sözkonusu olduğunda ne şekilde değerlendirilmiş olduklarını belirlemek için konuya örnek teşkil eden aşağıdaki dava dosyalarının incelenmesinde fayda olduğu düşünülmektedir.

#### **4.3.2.1. LMLN 326 – 13/92 olayı**

Zaman esaslı kiralama sözleşmesi şu maddeleri içermektedir:

*“(9/10. satırlar) ... bu sözleşme müddeti süresince, tam yüklü durumda, iyi hava koşulları altında, yaklaşık 26 metrik ton IFO tüketimi ile yaklaşık 13 knot sürat yapmaya muktedir ...*

*(38. madde) Geminin, gemi sahipleri tarafından garanti edilen tanımı :*

*... Tüm detaylar “yaklaşık” ...*

*26 metrik ton IFO ile 13 knot ... Beaufort 4 kuvveti ve aşağısı, ya da garanti olmadan 28 metrik ton IFO ile 14 knot sürat ...*

*(53. madde) Kiracılar, Kaptan’a Oceanroutes tavsiyesi sağlayabilirler ... Gemi, bu kiranın geçerli olduğu her zaman için 13 knot sürat ile seyir yapmaya muktedir olacaktır. Bu kiralama altında kullanılmak üzere, İYİ HAVA KOŞULLARI, Beaufort 4 kuvvetini geçmeyen rüzgar kuvveti olarak tanımlanmıştır ...*

*(62. madde) Kiracılar, gemiye 14 knot seyir süratinde seyretmesi yönünde talimat verme hakkını haizdirler ve bu durumda günlük 28 metrik tonu aşabilecek olan yakıt tüketimi konusunda kiracılar tarafından herhangi bir aşırı tüketim tazmini talebinde bulunulmayacaktır. Kiracılar, aynı zamanda eğer mümkünse ve Kaptan/Baş Mühendis tarafından uygun görülürse 14 knot üzerinde bir sürat talep etme hakkını da haiz olacaklardır.”*

Buradaki sorun, geminin kiracıların iddiasına göre 14 knot’luk bir sürat ile seyredebilecek olması yönünde kiralama sözleşmesinde bir garantinin olup olmadığı ya da sürat konusunda tek garanti edilenin “yaklaşık” 13 knot’luk bir sürat değeri mi olduğu şeklindedir.

Karar şu şekilde geliştirilmiştir: 9/10. satırlar sürat/tüketim garantilerinin standart biçimini içermektedirler. Bu özel garanti, 38. madde altında, iyi hava koşullarının tanımlanması ilavesi ile tekrar doğrulanmıştır. Bu madde, “garanti olmadan” 14 knot’luk bir sürat değerine yapılan atıfı da içermektedir. Kendi başına ele alındığında, bu ifade 14 knot ya da mukabil tüketim konusunda kesinlik içermeye muktedir değildir, çünkü “garanti verilmeden” ifadesinin kullanılmış olması buna engel olmaktadır.

Daha sonra ise, 53. madde içerisinde, 9/10. satırlar ve 38. madde altında halihazırda verilmiş olan temel garantiye tekrar atıfta bulunulmuş olduğu görülmektedir. Burada garantiler daha da ileri götürülerek devamlı hale getirilmiştir (diğer maddelerde geminin

teslimdeki durumundan bahsedilmekte iken). Bu maddede 13 knot'luk sürat değeri “yaklaşık” olarak sınıflandırılmamıştır fakat bir bütün olarak bakıldığı takdirde diğer maddelerde bu sınıflandırma görüleceğinden dolayı 53. madde altında da bu şekilde anlaşılması gerekli olacaktır.

62. madde, kiracılara geminin 14 knot sürat yapmasını talep etme hakkı vermiş fakat yine bu maddede geminin bu sürati yapabilmesi konusunda bir garanti olmamakla birlikte, bu sürati gerçekleştirme durumunda karşılık gelecek olan yakıt harcamasının ne olacağı konusunda da garanti olmadığı vurgu yapılmak sureti ile belirtilmiştir.

Kiracılar, 62. madde altında kendilerinin gemiye 14 knot sürat yapması konusunda talepte bulunma hakları olmasının, gemi sahipleri tarafından geminin bu sürati yapabileceği şeklinde sunulduğu şeklinde anlaşılması gerektiğini savunmuşlardır. Karar, *geminin bu sürati gerçekleştirmeye muktedir olması durumunda* kiracıların talep hakkı olduğu, aksi takdirde ise zararların tazmini gibi ikinci bir haklarının olmadığı şeklinde verilmiştir.

#### 4.3.2.2. LMLN 556 – 01.03.2001 olayı

Tarafları **Losinjska Plovidba Brodarstvo DD ve Valfracht Maritime Co. Ltd.** olan ve “*The Lipa*” adı ile kısaca atıfta bulunulan bu olayda kiralama sözleşmesinin geminin yakıt tüketimi konusunda bir garanti içerip içermediği ve bununla ilgili olarak kiracıların garanti ihlali sonucunda geminin aşırı yakıt tükettiği iddiasında bulunmaları sözkonusu olmuştur. Mahkeme kiracıların iddiasını onaylamış ve bunun üzerine gemi sahipleri yüksek mahkemeye başvurmuştur.

Olayın seyri şu şekilde olmuştur: Gemi, ilave maddeleri ile birlikte bir Baltime sözleşme formu altında kiralanmıştır. Matbu 26. madde “geminin tanımı” şeklinde başlamaktadır. Bunu iki sayfadan ibaret olan ve geminin tanımlandığı ifadeler takip etmektedir. Yakıt tüketimi hakkındaki ve kiracıların da atıfta buldukları ifadeler şu şekildedir :

“iyi hava/sakin denizde, Beaufort skalasına göre 4’ü geçmeyen rüzgar altında ve trimsiz durumda sürat/tüketim değerleri;

- yaklaşık 11 knot, yaklaşık 14 M/T IFO (180 cSt) + yaklaşık 1.5 M/T Gasoil harcamda,
- yaklaşık 12 knot, yaklaşık 17.5 M/T IFO (180 cSt) + yaklaşık 1.5 M/T Gasoil harcamda,
- yaklaşık 14 knot, yaklaşık 21 M/T IFO (180 cSt) + yaklaşık 1.5 M/T Gasoil harcamda,
- yaklaşık 16 knot, yaklaşık 33 M/T IFO (180 cSt) + yaklaşık 1.5 M/T Gasoil harcamda,

Soğutmalı konteynerler taşınması durumunda gasoil tüketimi yaklaşık 2.1 M/T değerine çıkar.

Limana harcamaları :

- operasyonda yaklaşık 2.4 M/T gasoil,
- beklemede yaklaşık 1.5 M/T gasoil “

Madde 26’nın sonunda “tüm detaylar ‘yaklaşık’ – tüm detaylar iyi niyet ile verilmiştir fakat garanti yoktur“ şeklinde önemli bir paragraf mevcuttur. Gemi sahipleri 26. madde altında verilen ifadelerde herhangi bir garanti olmadığını ya da en azından geminin tüketim değerleri açısından herhangi bir garanti verilmediğini öne sürmüşlerdir. Dava ile ilgili raporda gemi sahiplerinin bu iddialarını *Japy Freres v Sutherland (1921) 26 Com Cas 227* ve *Continental Pacific Shipping Ltd v Deemand Shipping Co Ltd (1997) Lloyd’s Rep 404* dosyalarına dayandırdıkları görülmüştür.

Kiracılar, 26. maddenin son paragrafında kullanılan “detaylar” kelimesinin, “tüm detaylar yaklaşık” cümlesinde kullanılması ile “tüm detaylar iyi niyet ile verilmiştir fakat garanti yoktur” cümlesindeki kullanılışının farklı koşullara işaret ediyor olması gerektiği iddiasından hareketle, “garanti yoktur” ifadesinin madde 26’nın tamamı için belirtilmediğini savunmuşlardır. Gemi sahipleri ise, maddenin son kelimelerinin tüm koşullara uygulanmasının uygun olacağı cevabını vermiştir.

Kiracıların yukarıdaki iddiası kiralama sözleşmesinin “giriş” metnindeki ifadeye dayandırılmıştır. Buna göre, gemi yaklaşık olarak metin içerisindeki kutu 12’de belirtilen tüketim miktarında en iyi cins yakıtı kullanarak, iyi hava ve sakin deniz koşulları altında yine yaklaşık olarak kutu 12’de belirtilmiş olan sürat değerini tam yüklü durumda iken sürdürmeye muktedir olacaktır. Kutu 12’de mevcut matbu “(yaklaşık) ton olarak yakıt tüketimi ve buna mukabil (yaklaşık) knot olarak sürat kabiliyeti” ifadesinin yanına “madde 26’ya bakınız” ibaresi yazılmıştır. Kiracılar, kesin bir sınıflandırmanın olmadığı durumda, giriş bölümünde yer almış olan ifadelerin kontratın şartlarından olarak ele alınması gerektiğini iddia etmişlerdir. Giriş metni, kira altındaki geminin “kutu 12’de belirtilen tüketim miktarında en iyi cins yakıtı kullanarak” şartı altında yine kutu 12’de knot cinsinden yaklaşık olarak verilen sürati tam yüklü durumda sürdürmeye muktedir olması gerektiğini belirtmektedir. Kutu 12, madde 26 ile ilişkilendirilmiştir ve kiracılar bu vesile ile madde 26’da verilmiş olan sürat şartları ve mukabil yakıt tüketimi değerlerine atıfta bulunma şeklinde ele alınmasının gerekli olduğunu savunmaktadırlar. Kutu 12’yi madde 26’da belirtilen şartlara ilaveten okumak gereksizdir ve özellikle madde 26’nın kapanış paragrafındaki sınıflandırmaya dahil edecek şekilde anlamak için bir neden yoktur. Bu yüzden, kiracılar madde 26’nın, sözleşmenin giriş metnindeki ifadelerin anlaşılması bakımından sıhhatli bir yorum şeklinde düşünülmemesi gerektiğini iddia etmişlerdir.

Kiracıların bu iddiaları reddedilmiştir. Gerek kutu 12’deki “madde 26’ya bakınız” ifadesinin ve gerekse diğer kutulardaki ifadelerin, ilgili kutunun konusu hakkında sözleşmeyi okuyanların kiralama sözleşmesinde ne gibi ifadelerin bulunduğunu bulabilmeleri için yapılan atıflar olduğu şeklinde yorumlanması daha doğal olacaktır (Starris, 2001). Madde 26’nın içerdikleri, kutunun içindekilere atıf yapılarak ilişkilendirilmemiştir, “bakınız” kelimesinin anlamı bu değildir. Sözleşmeyi okuyan kişi madde 26’ya gittiğinde sadece sürat ve yakıt tüketimi detaylarını bulmakla kalmayıp aynı zamanda madde 26’daki koşulların durumu hakkında tarafların anlaşmalarını da görecektir. Kutu 12’nin madde 26 ile ilişkilendirildiği düşünülse dahi, bu ilgili sürat ve yakıt tüketimi değerlerinin sınıflandırma ifadeleri olmaksızın ilişkilendirilmesi şeklinde okunması için bir sebep yoktur.

Bu sebeple, madde 26'nın son paragrafının ilgili sürat ve yakıt tüketimi şartlarına uygulanacağı şeklinde yorumlanıp yorumlanmamış olduğu sorusuna dönmek gerekli olmuştur. Mahkemenin bakışına göre bu şekilde yorumlanmıştır. Hem ifadelerin doğal anlamları ve hem de madde 26'da verilen şartlara ait ifadelerin, hepsi olmasa da bazılarının verilmesi gerekli olan etki anlaşmanın şartlarından değildir. Mahkeme, tarafların madde 26'daki şartlar ile ilgili olarak, bazılarının sadece "detaylar" oldukları ve bunlara sınıflandırmanın uygulanacağı, bazılarının da detaylardan daha fazlası oldukları ve bunlara sınıflandırmanın uygulanmayacağı şeklinde bir niyetleri olduğunu kabul etmemiştir.

Gemi sahiplerinin itirazı kabul edilmiştir. Kiralama sözleşmesi, geminin yakıt tüketim oranları hakkında kesin bir garanti içermemektedir.

#### 4.3.2.3. LMLN 686 – 5/06 olayı

Davaya konu olan gemi bir zaman esaslı sefer sözleşmesine bağlanmıştır. Sürat ve yakıt tüketimi garantilerine ilişkin ve özellikle "A.D.A. WOG" kısaltmasına verilecek olan anlam üzerinde bir anlaşmazlık ortaya çıkmıştır. Bağlantı özeti, diğer birtakım mevzulara ilave olarak aşağıdakileri içermektedir:

*" Beaufort skalası 5 dahil ve aşağısı için sürat/yakıt tüketimi : Servis sürati, yüklü 12.5 knot ve 35 M/T IFO 180 tüketim–ilave 2 M/T Gas oil denizde; servis sürati ballastlı 13 knot ve 33 M/T IFO 180 tüketim–ilave 2 M/T Gas oil denizde günlük tüketim: Limanda **yaklaşık** 9 M/T IFO + 2.5 M/T Gas oil, manevrada **yaklaşık** 4 M/T MGO günlük olarak eklenecektir. Ballast pompası No:1 elektrikli ve kapasitesi 2 Bar ve 1180 RPM'de 2,500 m<sup>3</sup>/h. Tüm sürat/tüketim değerleri iyi hava ve Beaufort 4/Douglas 3 deniz değerleri ve ters akıntı olmama halleri esas alınarak verilmiştir A.D.A. WOG"*

Gemi sahipleri, "A.D.A. WOG" kısaltmasının "tüm detaylar yaklaşıktır ve garanti yoktur" anlamına geldiği ve kiracıların sürat ve yakıt tüketimi iddialarını ancak bu değerlerin iyi niyet ile verilmediğini ispat etmeleri durumunda güçlendirebilecekleri, ki bunun da



sözkonusu olmadığı iddiasında bulunmuşlardır. Kiracılar ise, “garanti yoktur” şartına tabi olacak olanların sadece halihazırda “yaklaşık” kelimesi ile sınıflandırılanlar olduğu tartışmasını açmışlardır.

Mahkeme, öncelikle genelde de benzer olarak karşılaşılan ve kaleme alınırken yapılan dikkatsizlikler üzerinde durmuştur. Örneğin, bir yerde “ilave” kelimesi kullanılırken, diğer tarafta “+” işareti kullanılmıştır ve bunların farklı olarak algılanması için bir neden yoktur. Aynı şekilde, kısaltmada ilk üç kelime arasında nokta işareti varken diğer üçünün arasında olmaması gibi. Bunun da farklı olarak değerlendirilmemesi gereklidir.

Mahkemenin görüşüne göre, kısaltmadan kasıt, madde içerisinde kendinden önce geçmiş olan tüm değerlerin “yaklaşık” ve “garanti yoktur” ifadelerine tabi olarak okunması gerektiği şeklindedir. Liman tüketimi değeri verilirken kullanılmış olan “yaklaşık” kelimesi herhangi bir ek yapmamakla birlikte herhangi bir özel anlam da yüklenmemelidir. Mahkemenin, şartlar üzerinde anlaşma sağlamış olan araçlar ve tarafların neden bazı tüketim değerlerinin “yaklaşık” kelimesi ile sınıflandırılması yapılmışken, diğerlerinin kısaltma ile sınıflandırılmamalarına niyetlendikleri konusunda düşünmesi için bir sebep yoktur.

Mahkemenin görüşü, kullanılmış olan kelimeler esas alındığında, kısaltmadan önce geçmiş olan tüm “detayların”, “yaklaşık” ve “garanti yoktur” ifadelerine tabi oldukları ve bu yüzden de gemi sahiplerinin bakışlarının doğru olduğu şeklinde olmuştur.

Kısaltmanın içerdiği ifade, son derece iyi bilinmekte ve kiralama sözleşmelerinde ortak olarak kullanılmaktadır.

Mahkeme, kararını *The Lipa(2001) 2 Lloyd’s Rep 17*, *The Lendoudis Evangelos II (1997) 1 Lloyd’s Rep 404* ve *The Lendoudis Evangelos II (2001) 2 Lloyd’s Rep 304* dosyalarına atıf yapmıştır. Bu dosyalar da mahkemenin kararını destekleyecek şekilde sonuçlanmıştır.

Bu konuda kısaltmanın uygulanma sahasını, kiracıların önerdikleri şekilde sınırlamak akla uygun değildir. Kısaltma ile ifade edilen kelimelerin sıradan ve doğal anlamları, bu sınıflandırmaların daha öncesinde verilmiş olan tüm sürat ve yakıt tüketimi değerlerine uygulanmasının gerekli olduğunu belirtmektedir.

#### 4.3.3. “Sonradan teyid edilmek üzere” ifadesi

“Sonradan teyid edilmek üzere” (to be reconfirmed) ifadesi, sözleşmelerde geminin detayları verilirken, karşılıklı mutabakat ile düzenlenen ve muhtelif sebeplerden dolayı geminin performansından emin olunamaması ya da performans değerleri hakkında yeterli veriyi haiz olunamadığı durumlarda kiralama sözleşmelerine eklenebilir ve genellikle bir zaman aralığına bağlanır. Örnek bir kullanım şu şekildedir :

*“Sürat ve yakıt tüketimi değerleri, gemi sahibi tarafından geminin gerçekteki performansı esas alınarak 6 ay sonra tekrar teyid edilmek üzere : ...”*

“Sonradan teyid edilmek üzere” ifadesinin kullanılma gerekliliğini ortaya çıkaran ve taraflar arasında kabul edilebilir olan sebepler genellikle yeni inşa gemiler, yeni satın alınarak el değiştirmiş ve kira altına alınmış olan gemiler ya da periyodik havuzlama bakımları yapılması planlanan veya halihazırda havuzlama bakımından yeni çıkmış gemiler olabildiği gibi, kiralama sözleşmesinde belirtilmiş olması durumunda geminin seyrüsefer sahası dikkate alınarak, bu bölgenin kendine özgü ve geminin performansında değişiklik yapması muhtemel coğrafi etkiler dahi olabilir.

Bir geminin periyodik havuz bakımı öncesi durumu ile havuz bakımı sonrası performansı arasında hatırı sayılır performans farklarının olması mümkündür. Bu fark, hem geminin teknesinin havuzlama bakımı öncesinde kirlenmesi ve dolayısı ile geminin süratine ve yakıt tüketimine olumsuz yönde tesir etmesi şeklinde, hem de makina ve teçhizatının belirlenen bakım süreleri gelmiş olduğundan performans düşüklüğüne sebebiyet vermesi şeklinde ortaya çıkar. Gemi teknesinin kirli olması, kirlenmenin boyutlarına bağlı olarak gemi

ile deniz arasındaki sürtünme direncini artırır ve yakıt tüketimine yapacağı olumsuz etkinin yanısıra geminin sürati üzerinde 1-2 knot seviyelerinde azalmalara sebebiyet verebilir.



Şekil 3. Havuz bakımı öncesi gemi teknesinde oluşan kirlilik

Benzer şekilde örneğin geminin belirli bir seyrişer sahası var ise ve bu bölgede hakim olan hava ve özellikle deniz suyu sıcaklıkları, geminin makina teçhizatının tam kapasitede çalıştırılmasını engelleyecek şekilde normalin üzerinde seyrediyorsa bunun da performans üzerinde etki yapması kaçınılmaz olacaktır. Geminin alışılan performansına ne derecede etki yapacağı ise sadece geminin bir müddet seyir yapması ile ve elde edilecek olan verilerin değerlendirilmesi sureti ile anlaşılacaktır.

Bu durumlarda gemi sahibinin geminin performansı için önceden herhangi bir garanti altına imza atması çok güçtür. Bu sebeple “sonradan teyid edilmek üzere” birtakım ortalama garanti değerleri verilir ve belirlenen zaman aralığı içerisinde gerçek kondüsyon yakından takip edilerek, “iyi niyet” içerisinde ve “aldatma” olmaksızın şartları esas alınarak performans değerleri tekrar düzenlenir.

#### 4.3.3.1. LMLN 699 – 1/06 olayı

Benzer bir anlaşmazlığa örnek olarak (2006) 699 LMLN 1 davası gösterilebilir. Burada gemi NYPE formu altında zaman esaslı olarak kiralanmıştır. Gemi sahibi, gemiyi kiralama

sözleşmesi altında iken satmıştır. Geminin yeni sahibi, kiracıların uzun süredir ticari ilişkiler içerisinde oldukları ve yakından tanıdıkları, birlikte birçok kiralama sözleşmesine imza attıkları bir firmadır.

Buradaki sorun, geminin yeni sahiplerinin halihazırda verilmiş olan performans garantileri üzerinde herhangi bir düzeltme yapma hakkına sahip olup olmadıkları ve eğer böyleyse düzeltilmiş performans garantilerine ilişkin ifadelerin ne şekilde belirleneceği olmuştur. Kiralama sözleşmesinin ilgili maddesi şu şekildedir:

*“ Sürat ve yakıt tüketimi (Gemi sahipleri tarafından 6 aylık sefer süresi sonunda geminin gerçek performans değerleri esas alınarak tekrar teyid edilmek üzere): 13.5 knot yüklü / 14.5 knot ballast, 79 M/T CST 380 IFO harcamında – denizde MDO harcamı yok, 1.5 M/T fuel / 2.5 M/T MDO limanda günlük harcam “*

*“Tüm detaylar “yaklaşık”.”*

Sözleşmenin 29. maddesinde belirtilmiş olan bu “gemi sahipleri tarafından 6 aylık sefer süresi sonunda geminin gerçek performans değerleri esas alınarak tekrar teyid edilmek üzere” ifadesinin anlamı ve etkileri üzerinde bir anlaşmazlık ortaya çıkmıştır. Bu ifade ile, yeni gemi sahiplerine performans garantilerine ilave/değişiklik yapma müsaadesi mi verilmiştir; yoksa geminin performansında herhangi bir azalma ve buna mukabil ve/veya orantılı bir kira düşümü ihtiyacı mı vardır; ya da basitçe taraflardan iyi niyet içerisinde bir yaklaşımla kira oranını ve performans garantilerini tekrar görüşmeleri mi istenmiştir?

Kiracılar, “tekrar teyid edilme” şartının, gemi sahiplerine 6 aylık zaman zarfı sonunda farklı garantiler üzerinde anlaşma ve kira oranında bir ayarlama yapma girişimlerini başlatma hakkı verdiğini ileri sürmüşlerdir.

Gemi sahipleri ise bu maddenin kendilerine, kiracılar tarafından herhangi bir orantısız kira düşüşü yapma hakkı olmaksızın, geminin ilk 6 aylık gerçek performansını izlemek sureti

ile taahhüt edilmiş olan sürat ve yakıt tüketimi değerlerine ilaveler yapma hakkını verdiği tartışmasını açmışlardır (RB Shipping Bulletin, 2006a).

Karar, kiracıların iddiasının maddeye verilen gerçek anlam olmadığı yönünde çıkmıştır. Karara göre, “tekrar teyid edilmek üzere” ifadesi gerçekte gemi sahiplerine, geminin 6 aylık sefer süresi sonunda sürat ve yakıt tüketimi değerlerini teyid etme ya da yeniden ayarlama yapma yükümlülüğünü vermiştir. Bu, gemi sahiplerine verilmiş olan bir seçenek değildir. Uygulama, 6 aylık periyodun bitimine kadar olan zaman dilimi içerisindeki makul bir zamanda yapılmak zorundadır. Gerçekçi bir analiz yapmak için makul olan zaman ihtiyacı dört haftadır. Bununla birlikte, dört haftalık zaman dilimi içerisinde uygulamayı gerçekleştirmemiş olmakla gemi sahipleri tekrar teyid etme analizinde bulunma haklarını kaybetmiş olmayacaklardır. Tekrar teyid etme uygulamasını makul süre içerisinde gerçekleştirmemek, olası zararları tazmin imkanı vermesine karşın, tekrar teyid etme şartını ortaya koymuş olan tarafların hak ve yükümlülüklerini ortadan kaldırmayacaktır.

Buna göre, gemi sahipleri halen tekrar teyid etme uygulamasına yetkili ve gerçekte yükümlü olmaya devam edecektir. Geminin gerçek performansı, 6 aylık süre içerisinde havanın “iyi hava” şartlarına ilişkin koşullara uygun olduğu durumlarda ve geminin yüklü ve ballastlı seyir yapıyor olduğu durumlara uygun günlerde hesaplanmak zorundadır.

Taraflar, ayrıca madde 29’da geçen “yaklaşık” kelimesinin sürat üzerinde 0.5 knot ve yakıt tüketim değerleri üzerinde ise 5% ihtiyat payı etkisi verdiği üzerinde anlaşma sağlamışlardır.

#### **4.3.3.2. LMLN 681 – 2/05 olayı**

“Sonradan teyid edilmek üzere” ifadesi kullanılmamış bir kiralama sözleşmesi altında olmasına rağmen, tekne kirliliğinin gemi performansına olan olumsuz etkisinin görüldüğü bir olay olması açısından (2005) 681 LMLN 2 olayının ne şekilde karara bağlandığının incelenmesinde fayda olduğu düşünülmüştür.

Gemi, tek bir zaman esaslı sefer için ve NYPE formu altında kiralanmıştır. Sefer, Tema'da teslim edilmek üzere (Tema/Ghana), Brezilya'dan güneydoğu Asya'ya ve oradan da uzakdoğu'ya çelik ürünleri taşınması üzerine ve yaklaşık 60/70 gün süreli bir kiralama sözleşmesidir.

Gemi, 3 haziran tarihinde teslim edilmiştir. Önce Sepetiba körfezinden, sonra Rio de Janeiro'dan ve en son yine Sepetiba körfezinden yük almış ve bu şekilde Brezilya limanlarında toplam 27 gün sarfetmiştir. Daha sonra uzakdoğu'ya seyretmiş ve yükünü Singapore, Bangsaphan, Prachuap, Kohsichang, Shanghai ve Xingang'da tahliye etmiştir.

Kira altında aşağıda belirtilmiş olan anlaşmazlıklar meydana çıkmıştır:

Sürat ve yakıt tüketimi tazminatına ilişkin olarak kiracılar USD 39,318.19 tutarında bir kira düşümü yapmışlardır. Kiralama sözleşmesinin 9/10. satırları şu şekildedir:

*“... tam yüklü konumda, iyi hava koşulları altında yaklaşık 14.0 knot (yüklü) ve yaklaşık 14.5 knot (ballast) sürati gerçekleştirmeye muktedir, bu süratlere karşılık gelen yakıt sarfiyatları yaklaşık 30.0 (yüklü) ve yaklaşık 30.0 (ballast) M/T IFO (380 cSt) ve deniz seyri ve limanda Marine Diesel Oil tüketimi yok, kötü/soğuk hava ve/veya liman giriş/çıkışları ve/veya sığ/dar/sınırlı su yollarında manevralar ve/veya ballast alma/basma operasyonları hariç olmak üzere ...”*

İlave kloz 31'de ise geminin tanımı yer almaktadır. Muhtelif diğer tanımların yanısıra şu bilgiler verilmiştir :

“... ”

*Sürat / Yakıt tüketimi :*

*Denizde : (Beaufort Kuvveti 4 ve Douglas Deniz Durumu 3 altındaki iyi hava kondisyonu altında)*

*Yüklü : Yaklaşık 14.00 Knot yaklaşık 30.0 M/T IFO (380 cSt) harcamda*

*Ballast : Yaklaşık 14.50 Knot yaklaşık 30.0 M/T IFO (380 cSt) harcamda*

*Limanda : boşta yaklaşık 2.5 M/T IFO (380 cSt)*

*Çalışmada : yaklaşık 3.5 M/T IFO (380 cSt)*

*Deniz seyirinde ve limanda Marine Diesel Oil tüketimi yok; kötü/soğuk hava ve/veya liman giriş/çıkışları ve/veya sığ/dar/sınırlı su yollarında manevralar ve/veya ballast alma/basma operasyonları hariç olmak üzere*

...

*(M) Gemi sahipleri, geminin sürat / yakıt tüketiminin yukarıdaki gibi olduğunu teyid eder*

...”

Oceanroutes isimli meteorolojik seyir planlama şirketinin vermiş olduğu rapora istinaden kiracılar, geminin iyi hava koşulları altında USD 26,538.75 tutarına karşılık gelecek şekilde 67.4 saatlik bir sürat düşüklüğü olduğu ve USD 12,779.75 tutarına karşılık gelen 82.75 ton fazladan harcanmış fuel oil olduğu hesaplamasını yapmışlardır. İlave kloz 31(M)'e atıfta bulunarak, sürat ve yakıt tüketimi garantisinin geminin kira sözleşmesi boyunca uygulanabilir bir garanti olduğunu beyan etmişlerdir. Aksi düşünüldüğünde yani garantilerin sadece kira başlangıcındaki şartlar için verilmiş olması durumunda kloz 31(M)'in tekrardan yazılmasının anlamsız olacağı iddiasında bulunmuşlardır.

Gemi sahipleri ise sürat ve yakıt tüketimi garantilerinin sürekli bir garanti olduğu iddiasını reddetmişlerdir. Düşük performansın, geminin teknesinin deniz canlılarının oluşumu vesilesi ile kirlenmesine sebebiyet veren 27 günlük Sepetiba körfezi ve Rio de Janeiro liman duruşlarından dolayı şikayet konusu haline geldiğini belirtmişlerdir.

Karar, kiralama sözleşmesinde açık bir sürekli sürat ve yakıt tüketimi garantisi bulunmadığı şeklindedir. “Bu kiralama sözleşmesinin geçerli olduğu süre için” ya da “kira süresi boyunca” gibi ifadeler sözleşmenin 9/10.satırlarında mevcut değildir. İlave kloz 31(M), tekrar edilmiş olsun ya da olmasın, gayet açık olarak klozun ilk kısmındaki sürat ve yakıt tüketimi şartlarının teyidi şeklinde anlaşılmaktadır.

Bununla birlikte, teslimat esnasındaki garantilerin kira hizmeti boyunca devamlı garantiler haline dönüştürülmesi, özellikle vurgulanmış açık ifadeler gerektirmektedir. İlave kloz 31(M)'de belirtilenler yeterli açıklıkta ifadeler değildir.

Buna göre, kiralama sözleşmesi süresince teslimat ve geri teslimat arasındaki düşük performans riski, geminin bağlantısı/teslimatı esnasında sürat ve tüketim garantilerini karşılayamıyor olduğunun ispatlanamadığı sürece kiracılara ait olacaktır.

Bulgulara göre, geminin iyi hava koşulları altındaki performansı genelde 13.5 knot üzerinde ve yakıt tüketimi de günlük 30 tonun altında çıkmıştır. Kiracılar, batı Afrika ile Brezilya arasındaki seyirde gemi lehine olan akıntıların hesaba katılması durumunda geminin gerçekte ortalama ballast sürati olarak 13.5 knot altında seyretmiş olduğunun görüleceğini ve bunun da geminin teslimat esnasında dahi sözleşmede belirtilen sürati yapmaya muktedir olmadığını ispatlıyor olduğunu iddia etmişlerdir. Mahkeme, akıntı değerlerinin kesin olarak bilinemediğini söyleyerek etkilerinin hesaba katılması talebini reddetmiştir. Zaten, geminin Tema'dan Sepetiba körfezine olan seyrinin büyük bölümü Beaufort 4 kuvvetinin üstündeki hava şartları altında gerçekleşmiştir ve "iyi hava günleri" sadece Brezilya akıntısının lehte olan etkilerinin, Falkland akıntısının ters etkisi tarafından bastırıldığı Brezilya sahilleri açıklarında görülmüştür. Bu şartlar altında gemi 13.4 ile 15.25 knot arasında ortalama 14.93 knot sürat gerçekleştirmiştir, ki bu da ballast sürat garantisinin oldukça üzerindedir. Bu yüzden kiracılar geminin batı Afrika ile Brezilya arasındaki sefer ayağı için ballast süratinin garanti edilen değerlerin altında olduğunu gösterememişlerdir.

Buna göre, geminin gerek bağlantısının yapıldığı esnada ve gerekse teslimatı esnasındaki performansı, kiralama sözleşmesinin 9. ve 10. satırları ile ilave kloz 31'de verilmiş olan garantilere uygun düşmektedir. Kiracılar bu yüzden, Brezilya'daki dip kirliliğinden dolayı oluşmuş olsun ya da olmasın, düşük performansın kendi riskleri olduğunu kabul etmek zorunda kalmışlardır.

Gemi sahipleri, geminin teknesinin Brezilya'daki uzun duruş dolayısı ile kirlenmiş olduğunu ve bu yüzden Singapur'da USD 6,272.46 tutarında bir temizlik maliyeti ile karşı



karşıya kaldıklarını iletmişlerdir. Kiracılar ise tekne kirlenmesinin, gemi sahiplerinin gemiyi (kiralama sözleşmesinin 5. satırında belirtildiği şekilde) teknesi ile birlikte eksiksiz ve verimli bir şekilde teslim etme ve bu durumu muhafaza etme yükümlülüklerini yerine getirmemiş olmalarından dolayı oluştuğunu iddia etmişlerdir. Geminin 2001 yılında geçirmiş olduğu havuz bakımı esnasında uygulanan zehirli boyanın gerekli kuru film kalınlığının altında uygulandığı ve düşük kaliteli boya seçilmiş olduğuna ilişkin kanıtlar sunmuşlardır.

Karar, geminin teknesinin kirlenmiş olmasının baş sebebinin Brezilya sularındaki uzun duruşundan dolayı oluşmuş olduğu ve hiçbir boyanın 14 günün üzerindeki liman duruşları için koruma görevini sürdürmeye yeterli olmadığı şeklinde çıkmıştır. Bu yüzden, tekne kirlenmesinin baş sebebi geminin tekne boyası değil, kiracının ticari işlemleridir. Buna göre geminin denize elverişsizliği şeklindeki kiracıların iddiası reddedilmiştir. Gemi sahipleri, geminin kiracıların ticari isteklerine uygun hareket etmiş olmasının sonucunda ortaya çıkmış olan temizlik masraflarının tazmin edilmesi hakkını elde etmiştir.

## V. PERFORMANS HESAPLAMALARI VE ANLAŞMAZLIKLAR

Gemilerin kira altında oldukları süre içerisindeki performansları günlük olarak hem geminin teknik ve operasyonel işletiminin yapıldığı ofis tarafından ve hem de kiracı ile onun tarafından belirlenen ve sefer talimatlarında detaylandırılmış olan muhtelif firmalar tarafından sıkı bir şekilde takip edilir. Bu, hem geminin olası bir performans düşüklüğünün kayıt altına alınması ve hem de sefer planlamasının yapılması açısından önemlidir.

Bu takip birkaç şekilde yapılır. Geminin her gün düzenli olarak kiralama sözleşmesinde belirlenmiş olan tüm ihbar adreslerine gönderdiği “öğlen raporu” (noon report) bu takibe esas olacak başlıca verileri içerir. Buna ilaveten sefer sonunda ya da isteğe bağlı olarak aylık düzenlenen “sefer özetleri” (voyage abstract) de geminin sefer süresince ya da o ay içerisindeki seyri sırasındaki performansını, tüm dış etkenler de dahil olmak üzere gösteren bir dökümandır. Yine, ileride açıklanacak olan “sefer planlama şirketlerinin” de dahil edildiği durumlarda, geminin sefer ya da kira performansının bu bağımsız şirketler tarafından dikkatlice takip edilmesi ve olası performans kayıpları konusundaki rakamsal verilerin ortaya konulması mümkün olmaktadır.

En küçük bir veri değişikliğinin dahi olası anlaşmazlıklar esnasında delil niteliği teşkil edebileceği gerçeğinden hareketle, veri formlarındaki tüm değerlerin titizlikle ve gerçek durumu mümkün olduğunca yansıtacak şekilde kayıt altına alınması, gerek gemi ve gerekse gemi sahibi açısından son derece büyük önem arzeder.

### 5.1. Gemi Kayıtları

Gemi jurnali, sefer esnasındaki tüm iç ve dış verilerin kaydedildiği bir ispat vesikası niteliğindedir. Olası anlaşmazlıklar durumunda ilk başvuru kaynağı olması sebebi ile jurnalin tam ve eksiksiz tutulması esastır (Clark, 1990). Gemi jurnalinde yer alan bilgilerin bir kısmı

günlük raporlar vasıtası ile gerekli ihbar adreslerine düzenli olarak bildirilir ve sonrasında yine bu veriler sefer ya da ay sonunda bir forma işlenerek sefer evrakları arasında kiracıya sunulur.

Gemilerin günlük takipleri, ihbar adreslerine geçilen günlük raporlar vasıtası ile yapıldığından ve gerçekte de sefer ya da ay sonunda düzenlenen sefer özet formları da yine günlük raporlarda yer alan verileri içereceğinden, günlük raporların geminin maruz kaldığı hava ve deniz şartları ile akıntıları detayları ile göstermesi ve geminin o günkü performans değerlerine ilişkin mümkün olduğunca gerçek veriler sunması gereklidir.

### **5.1.1. Günlük raporlar**

Kiracıların ve kendileri tarafından belirlenmiş olan alt kiracı ya da acenta gibi üçüncü tarafların geminin performansı hakkında günlük bilgi elde etmeleri, gemi tarafından düzenli olarak bildirimde bulunulan “noon report” lar vasıtası ile olur. Bu günlük raporlar, kiralama sözleşmesinde ya da sefer talimatlarında aksi belirtilmemişse taraflara GMT saati ile 12:00 itibarı ile geçerlidir. Kiracılar, genel teamüle uygun olarak her öğlen vakti günlük rapor isteyebildikleri gibi, günde iki kez de rapor isteyebilirler. Raporlama vakitleri tamamen tarafların karşılıklı anlaşmalarına bağlıdır.

Sefer talimatları içerisinde istenen örnek bir günlük rapor formatı şu şekildedir :

*“Raporlama Prosedürleri :*

*Deniz seyrindeyken, her gün 12:00 GMT itibarı ile aşağıdaki formatta günlük rapor geçilecektir :*

- *Geminin mevki / rotası ,*
- *Son 24 saatlik gidilen mesafe / toplam gidilen mesafe ,*
- *Son 24 saatlik ortalama hava durumu ,*
- *Son 24 saatlik; ortalama sürat / makina devri / sapma ,*
- *Son 24 saatlik ortalama yakıt tüketimleri ,*
- *Gemide mevcut kalan yakıt miktarları ,*

- *Bir sonraki liman tahmini varış zamanı ve kalan gidilecek mesafe “*

Gemi tarafından, yukarıdaki talimatlara benzer olarak geçilen bir günlük rapor örneği ise şu şekilde olabilir :

*25/1200 LT (-2)/5031N-00101W/049/305/452/SSE 3-2/13,26/100/175 NM*

*AMSTERDAM 260330LT*

*ROB:550/49/2000/3760/100/181*

Böylece, kiracılar ve gemi sahipleri/işletmecileri geminin her bir gün için performansını izleme ve olası uygunsuzluklar hakkında bilgi sahibi olma ya da müdahale etme şansına sahip olurlar. Kiralama sözleşmesinde taahhüt edilmiş olan performans değerlerinin tümünü içermesi dolayısı ile geminin performans izlemesi ve doğrulaması sıhhatli bir şekilde yapılabilir.

Gemi bir taraftan son 24 saat içerisinde tükettiği yakıt değerlerini ve gerçekleştirmiş olduğu sürati verirken, diğer taraftan da toplam yakıt tüketimi ve toplam ortalama hızının hesaplanmasına veri teşkil edecek olan katedilen mesafe değerlerini bildirir. Geminin mevkiinin bildirilmesi ise bu değerlerin doğrulamasının yapılması için bir veri teşkil eder.

Gemi tarafından günlük olarak geçilen raporlardaki “son 24 saat ortalaması” için verilen değerler, gemi jurnalinde saatlik değişimler ya da 4 saatlik seyir vardiyaları esnasındaki durumlar halinde detaylı olarak görülebilir. Bu durumda, örneğin kiralama sözleşmelerinde yapılmış olan kötü hava tanımında “en az 6 saat hüküm süren BF 5 ve üstü hava koşulları” şartının bulunması halinde jurnalden bu “6 saat“ şartına bakılarak karar verilmesi mümkün olacaktır.

Gemi tarafından, ileride bahsedilecek olan mücbir sebeplerden dolayı ve Kaptan kararı ile yapılması muhtemel herhangi bir rota sapması, gidilecek mesafeyi uzatması bakımından kiracıyı doğrudan ilgilendiren bir konudur ve bu gibi sefer performansını etkileyecek herhangi bir değişiklik günlük raporların altına eklenerek ilgili taraflara bildiri yapılır.

Anlaşmazlıkların ortaya çıkması durumunda ilk başvurulacak kaynak gemi jurnalidir. Günlük raporlarda yazılan değerlerin gemi jurnalinde daha detaylı olarak yer aldığı düşünüldüğünde jurnal girişlerinin düzenli yapılmasının önemi daha iyi anlaşılabilir.

Anlaşmazlıkların çözümlenmesi esnasında, kiracılar tarafından veri sağlayıcı olarak ileride bahsedilecek olan bir meteorolojik seyir planlama şirketinin mevcudiyeti durumunda ve gemi kayıtlarında yazılmış olan hava ve deniz durumu verileri ile meteorolojik seyir planlama şirketleri tarafından raporlanmış olan verilerin arasındaki farkın fazla olmaması durumunda çoğu zaman gemi kayıtlarının kabul edildiği görülmüştür (BIMCO, 2006). *SMA Award No:2040* sonucunda mahkeme şu kararı vermiştir :

*“Çoğu durumlarda, eğer farklılıklar büyük değil ise, Kaptan ve gemi zabıtlarının anlık gerçek koşullar hakkındaki en iyi muhakeme mercii olmaları sebebinden dolayı geminin raporları kabul edilme eğilimindedir. Kiracıların, gemi raporlarının gerçeği yansıtmadığı ve bu yüzden gözönüne alınmamaları gerektiği yönündeki iddialarını ispat etmeleri konusunda zorluk çekecekleri muhakkaktır.”*

BIMCO, 2006 yılı ağustos ayında yayımladığı “Weather Routeing Clause-Meteorolojik Seyir Planlama Klotu” ‘nu tamamlayıcı olarak ve yukarıda belirtilen anlaşmazlıklara bir çözüm sunmak amacı ile 2007 yılı nisan ayında “Evidence of Performance Clause-Performans Kanıtı Klotu” adında bir klot yayımlamıştır. Bu klot, özellikle kiracılar tarafından atanmış olan meteorolojik seyir planlama şirketleri tarafından sağlanan veriler üzerine kiracıların gemi sahiplerine karşı ufak miktarları içeren ve çoğu zaman mahkeme masraflarından dahi aşağıda kalan tazminat taleplerini bertaraf etmek amacı ile hazırlanmıştır.

Bu klot ile, geminin performansını etkileyen hava, deniz durumu ve diğer etkenlere kanıt olarak gemi journali ana kanıt kaynağı haline getirilmiştir. Klot, Dünya Meteoroloji Organizasyonu üyesi olması gerekli şart olan bir hava otoritesi tarafından desteklenmiş ve kiracı tarafından atanmış bir bağımsız meteorolojik seyir planlama şirketi tarafından kesin bir çelişki oluşturmadığı sürece gemi jurnaline itimat edilmesi gerektiğini bildirir. Meteorolojik

seyir planlama şirketinin nihai raporunun ulusal bir hava otoritesi tarafından sağlanmış olan verilerle desteklendiğini göstermek kiracıların görevidir (BIMCO, 2007).

Klozun tam metni şu şekildedir :

*“Bu kiralama sözleşmesi altında gemi performansının hesaplanmasında geminin gerçekte izlediği rota esas alınacaktır.*

*Gemi sahipleri ve kiracılar, veriler Dünya Meteorolojik Organizasyonu üyesi olan bir hava otoritesinden elde edilecek olan verilerle desteklenmiş olmak şartı ile bir bağımsız meteorolojik seyir planlama şirketinin hazırladığı “nihai rapor” ile kesin ve büyük bir çelişki oluşturmadığı takdirde, hava, deniz durumu ve geminin performansını etkileyen diğer etkenlere ilişkin kanıtların gemi jurnalinden alınacağı konusunda mutabıktırlar.”*

### **5.1.2. Sefer özetleri**

Günlük raporlar ile ihbar adreslerine geçilen bilgiler sefer süresi sonunda ya da ay bitiminde topluca “sefer özeti” formuna yazılarak geminin kiracısına sefer evrakları içerisinde gönderilir. Bu form değişik biçimlerde olabilir fakat muhtevası hemen hemen aynıdır.

Geminin sefer performansının bir bütün içerisinde görülebilmesi açısından sefer özeti formunun hazırlanması büyük önem taşır. Bu form üzerinde ayrıca seyrüsefer sahalarının kendine özgü farklılıkları, deniz ve hava durumlarına ilişkin belirtilmesi gerekli olan detaylar gibi ilave bilgilerin yazılması da mümkündür.

Örnek bir sefer özeti formu Şekil 4’te görüldüğü gibidir. Bu formda gemi, günlük raporlarını her gün için bir defa olmak üzere ve GMT 12:00 itibarı ile vermiştir. Performans değerlerine ilave olarak geminin makinasının işletimine ait devir ve sapma değerlerinin de forma işlendiği görülmektedir.

VOYAGE ABSTRACT AND CONSUMPTIONS

BAB-4.9.5-06

VESEL : CELLINE-1

VOYAGE NO : 6/06

DATE : 30.NOV.2006

DATE	PORTS OF DEPARTURE(D) ARRIVAL(A) AND AT SEA	TIME			NOON TO NOON PROPELLER PITCH (mm)				FUEL OIL CONSUMPTION (tons)			DIESEL OIL CONSUMPTION (tons)			LUBE OIL CONSUMPTION (lt)			FRESH WATER		ROB			DIESEL GEN. & T.A. RUNNING HOURS		WEATHER		REMARKS ( TIME CORRECTION, CAUSE DELAY & STOP etc.)		
		ANCHORSTORAGE	PROPELLING FULL SPEED	REDUCED SPEED	AVERAGE R.P.M	ENGINE DISTANCE	OBSERV. DISTANCE	SLIP %	AVERAGE SPEED	MAIN ENGINE	BOILER	DAILY TOTAL	MAIN ENGINE	BOILER	DAILY TOTAL	M.E. SYSTEM	M.C. CYLINDER	D.O. SYSTEM	PRODUCED TONS	CONSUMED TONS	FUEL OIL	DIESEL OIL	FRESH WATER	NO. 10.0	NO. 2.0.0	SWFT		WIND	SEA
8.11	AT SEA		24		100	274	254	7	13	28	28	2.5	2.5	2.5	280	400		2	30	457	50.5	180			5	4	NE		
9.11	"		24		101.7	341.6	321	8	13.38	43	43	3	3	3	400			11	15	414	47.5	165			5	4	NE		
10.11	HONGKONG ANDEP	14	10							3	2	5	2	1				20	123.9	218.1	340								
11.11	AT SEA		21.25		100	297.5	266		12.52	28.9	28.9	3.5	3.5	3.5	350			8	30	1197	214.6	440			6	5	NE		
12.11	"		24		100	335.9	295	12	12.29	33	33	3	3	3	340			21	9	1164	211.6	401			6	5	NE		
13.11	"		24		102	342.5	291	15	12.13	33	33	3	3	3	340			20	8	1131	208.6	394			6	5	NNE		
14.11	"		25		102	358.8	342	4	13.68	34	34	3	3	3	350	400	21	12	1097	205.6	382				5	4	NE		
15.11	"		25		100	349.8	337		14.04	34	34	3.5	3.5	3.5	340	400	21	6	1063	202.1	376				3	2	NNE		
16.11	KOSCIJANG(ANC)	24								4	4	4	4	4				41	1059	198.1	390								
17.11	"		24							4	4	4	4	4				20	1032.7	191.9	310								
18.11	AT SEA		11.5	12.5	101	176.6	146	7.5	11.68	18.2	18.2	2	2	2	320			8	5	1035.5	188.4	305			4	3	E		
19.11	"		23		100	321.9	268	16	11.65	35.5	35.5	3.7	3.7	3.7	320			17	2	1002	184.7	303			5	4	ESB		
20.11	"		24		101	319	310	8.5	12.92	35	35	3.8	3.8	3.8	320	100	18	12	967	180.9	291				4	3	N		
21.11	"		25		100	66.5	56	15	11.8	6.9	6.9	0.7	0.7	0.7	40			3	4	21.94	4.4	260			3	2	VRBL	1244 EMP/HO 20.8 DVO	
22.11	"		24		100	355.9	325	3	13.3	35	35	4	4	4	500	310	100	12	15	2159.3	200.4	245			3	2	NE		
23.11	"		25		100	349	308	11.7	12.3	36.3	36.3	4.1	4.1	4.1	320			13	26	2123	196.3	229			3	2	NE		
24.11	"		24		100	355.9	324	3.5	13.5	35	35	3.9	3.9	3.9	320			13	20	2088	192.4	209			3	2	SE		
25.11	"		25		102	358	336	5.6	13.4	36	36	4.1	4.1	4.1	320			14	16	2052	186.3	193			3	2	S		
26.11	"		24		101	319	293	13.5	12.21	35	35	4	4	4	320			14	40	2017	184.3	153			4	3	NNNE		
27.11	"		25		96	315	301	10	12.05	34	34	4	4	4	290	100	6	33	1983	180.3	120				5	4	NE		
28.11	"		24		96	322	293	9	12.21	33	33	3.8	3.8	3.8	280			19	10	1950	176.5	110			5	4	NE		
29.11	"		24		94	315	282	10	11.75	32	32	3.8	3.8	3.8	270	100	7	20	1918	172.7	90			5	4	N			
30.11	"		25		94	315	300	11	12.02	34	34	3.8	3.8	3.8	280			22	45	1884	168.9	95			5	4	NE		
1.12	"		24		95	322	287	10.8	11.97	33	33	3.8	3.8	3.8	270			21	45	1851	165.1	100			4	3	ENE		
2.12	"		24		99	322.5	285	14	11.87	35	35	3.9	3.9	3.9	270	100	21	49	1816	161.2	109				5	4	ENE		
3.12	"		24		100	356	303.8	9.5	12.15	36	36	4	4	4	290			19	12	1790	157.2	97			4	3	ENE		
4.12	"		24		97	325	281	13	11.7	35	35	3.8	3.8	3.8	270			20	5	1745	153.4	92			3	2	SW		
05.12	"		24		97	325	281	13.5	11.7	34	34	3.7	3.7	3.7	290	50	19	7	1711	149.7	85			5	4	N			
06.12	"		25		97	319	281	17	11.3	35	35	4	4	4	290			18	1676	145.7	85			6	5	NW			
07.12	"		24		97	325	269	17	11.2	34	34	3.8	3.8	3.8	250	50	19	2	1642	141.9	83			6	5	NW			
08.12	SUEZ(ANC)	2	6	16	101	201	189	6	13.3	20	20	2.2	2.2	2.2	170	100	10	4	1888	125	58				5	4	NE		
09.12	AT SEA	8	14.25		101	319	302	11	12.6	35	35	3.7	3.7	3.7	300	100	23		1553	121.3	58				2	1	NE		
10.12	"		24																										

Şekil 4. Örnek bir sefer özeti formu

Gemi, sefer özeti formlarında her gün için maruz kaldığı hava ve deniz durumlarını da belirtir. Kiralama sözleşmesinde belirtilmiş olan iyi hava koşulları şartlarının içerisinde kalan hava ve deniz durumları için geminin garanti edilmiş olan performans değerlerini yakalaması esastır. Aksi takdirde anlaşmazlıklar ortaya çıkacak ve gemi tarafından hazırlanan bu raporların doğruluğunun kanıtlanması talebinde bulunulacaktır.

İşte bu durumda, geminin maruz kaldığı ve iyi hava koşulları tarifinin dışında kalan hava ve deniz durumlarının geminin performansına ne şekilde etki ettiği sorusu ortaya çıkacaktır.

## **5.2. Hava ve Deniz Durumunun Hesaba Katılması**

Geminin seyir performansına tesir eden etkenlerin başında gelen hava ve deniz durumlarına ilişkin koşullar sözleşmelerde açıkça belirtilmiştir. “İyi hava ve sakin deniz” tanımı altında geminin taahhüt edilen performans değerlerini yakalaması esastır.

Hava ve denizin geminin seyrüsefer sahası üzerindeki durumlarının gemi personeli tarafından düzenli aralıklar ile gerek gemi jurnaline ve gerekse sefer özeti formlarına kaydedildiği belirtilmiştir. Buna ilaveten, gerek geminin kiralama sözleşmesindeki performans garantilerine uygunluğunun kontrolü ve gerekse en emniyetli ve verimli rotanın seçimi konusunda Kaptan’a yardımcı olunabilmesi amacı ile çoğunlukla kiracılar tarafından atanması muhtemel “meteorolojik seyir planlama şirketleri” de hava ve deniz durumunu yakından takip ederler. Aynı zamanda geminin performansına olumlu ya da olumsuz yönde etki yapan hava ve deniz durumlarının bu etkilerini gözönüne almak sureti ile performans hesaplamaları da bu şirketler tarafından yapılır. Bu hesaplar, kiracının gemi sahibine karşı olası bir performans eksikliğinin tazmin edilmesi talebine zemin oluşturması açısından önemlidir. Bu şekilde bir meteorolojik seyir planlama şirketi analiz raporu örneği Ek 3’te verilmiştir.



### 5.2.1. Hava ve deniz durumlarına ilişkin tanımlar

Kiralama sözleşmelerinde hava ve deniz durumlarına bağlı şartlar açıkça tarif edilmelidir. Bu yapılırken birtakım skalalar kullanılır. En sıklıkla ilişkilendirilen hava ve deniz durumu skalaları “Beaufort skalası” ve “Douglas deniz durumu skalası” ‘dır.

1805 yılında Kaptan Beaufort ilk orjinal skalasını kullanıma sunduğunda, hava kuvveti değerlerinin rüzgar hızı olarak karşılıkları kullanılmamaktadır. Müteakip 100 yıllık zaman dilimi içerisindeki gelişimler 1906 yılında rüzgar hızı karşılıklarının da skalaya eklenmesi ile nihai şeklini almış ve William Allingham tarafından “Denizcilik Meteorolojisi El Kitabı” nda yayımlanmıştır.

İlk zamanlarda Beaufort skalasının her yerde kullanımı aynı olmamıştır. Örneğin, Birleşik Devletler Meteoroloji Ofisi 1905 yılında 12 kuvvetli Beaufort skalasını kullanmaya başladıktan sonra, 1909-1914 yılları arasında 7 skalalı ve daha sonra tekrar 12 skalalı ölçüyü kullanmıştır. 1926 yılında Uluslararası Hidrografik Büro, “Rüzgar Kuvveti ve Beaufort Skalası” ilişkileri üzerine yayımladığı kitabında, Beaufort skalasına karşılık gelen terimler ve rüzgar süratlerinin dünyanın değişik meteorolojik ofislerinde aynı şekilde kullanılmasını sağlamayı amaçlamıştır (Dooley, 2007).

Genel geçerlilik görmüş ve halihazırda kullanılmakta olan Beaufort skalası 1946 yılında kabul edilmiş olduğu hali ile Tablo 7’de verildiği gibidir.

William Allingham, yayımlamış olduğu kitabında ve daha sonraki 1927 yılı güncelleştirmesinde deniz durumu skalası tablolarını 0 (ölü sakin)’dan 9 (olağanüstü)’a kadar sıralanmış deniz ve swell şartlarına uygulanacak şekilde belirtmiştir. Bu skalaların her ikisinde de sabit bir dalga yüksekliği karşılığı bulunmamaktadır.

1929 yılındaki Uluslararası Meteoroloji Konferansını takip eden yıllarda, Douglas deniz ve swell skalası terimi, 1933 yılında “Kaptanlar ve Güverte Zabitleri İçin Meteoroloji, 8. baskı” yayımında kullanılmıştır.

Tablo 7. Beaufort rüzgar skalası  
(Selanik Meteoroloji İstasyonu, 15.08.2007)

Beaufort Kuvveti	Rüzgarın Tanımı	Açık ve düz alanda 10 m. yükseklikteki tanımlanmış rüzgar hız sınırları		Rüzgarın Yaptığı Etki	Yaklaşık Muhtemel Dalga Yüksekliği	
		m/sn	knots		ort	max
0	Sakin	0-0.2	1	Deniz çarşaf gibi düzdür	-	-
1	Esinti	0.3-1.5	1-3	Çok küçük dalgacıklar, az belirgin ve köpüksüz (su üstünde balık pulu gibi buruşuk)	0.1	0.1
2	Hafif rüzgar	1.6-3.3	4-6	Küçük dalgacıklar kısa, fakat daha belirgindir. Dalga tepeleri düzgün görünüşlü, çatlamazlar.	0.2	0.3
3	Tatlı rüzgar	3.4-5.4	7-10	Dalgacıklar birleşir, tepeleri kırılmaya başlar ve köpüklenir. (Köpükler dağılmış koyunlara benzer)	0.6	1.0
4	Orta rüzgar	5.5-7.9	11-16	Küçük dalgalar genişlemeye başlar. Kırılan dalgaların köpükleri daha sık koyunlar gibidir.	1.0	1.5
5	Sert rüzgar	8.0-10.7	17-21	Orta dalgalar daha belirgin bir şekilde gelişir (Koyun sürüsü yayılışı). Hafif serpinti olasılığı vardır.	2.0	2.5
6	Kuvvetli rüzgar	10.8-13.8	22-27	Büyük dalgalar oluşmaya başlar, dalga tepelerinin köpükleri etrafı daha fazla kaplar. Biraz serpinti olabilir.	3.0	4.0
7	Fırtınamsı rüzgar	13.9-17.1	28-33	Deniz kabarmaya başlar. Kırılan dalgaların köpükleri rüzgar yönü boyunca savrulur.	4.0	5.5
8	Fırtına	17.2-20.7	34-40	Uzun boylu, oldukça yüksek dalgalar, dalga tepelerinin kenarları rüzgar tarafından kırılır, köpükler rüzgar yönü boyunca savrulur.	5.5	7.5
9	Kuvvetli fırtına	20.8-24.4	41-47	Yüksek dalgalar; serpinti ve köpükler rüzgar yönü boyunca daha yoğun bir hat oluşturur. Dalga tepeleri devrilmeye, yıkılmaya ve yuvarlanmaya başlar. Serpinti görüş uzaklığını etkiler.	7.0	10.0
10	Tam fırtına	24.5-28.4	48-55	Uzun sorguçlu çok yüksek dalgalar; büyük parçalar halindeki köpük ve serpintiler rüzgar yönü boyunca çok yoğun bir şekilde savrulur. Deniz genellikle beyaz görünür, iyice yükselmeye ve kabarmaya başlar. Görüş uzaklığı azalır.	9.0	12.5
11	Çok şiddetli fırtına	28.5-32.6	56-63	Çok az görülen yüksek dalgalar; rüzgar yönü boyunca oluşan köpük ve serpintiden denizin üstü beyaz görünür. Dalga tepelerinden her tarafa köpük püskürmektedir. Görüş uzaklığı azalmıştır (küçük ve orta büyüklükteki gemiler dalgaların arasından görülmeyebilir)	11.5	16.0
12	Harikeyn (orkan)	32.7 ve daha fazla	64 ve daha fazla	Gökyüzü köpük ve serpinti ile kaplanmıştır. Deniz tamamen bembeyazdır. Görüş uzaklığı çok azalmıştır.	14.0	-

Tablo 8. Douglas skalası – deniz rüzgarı  
(Euro Weather, 15.08.2007)

Skala	Denizin Durumu	Ortalama Dalga Yüksekliği
0	Sakin (cam gibi)	-
1	Sakin (kırıltılı)	0 - 0.10 m
2	Düzgün	0.10 - 0.50 m
3	Hafif	0.50 – 1.25 m
4	Orta	1.25 – 2.50 m
5	Kaba	2.50 – 4 m
6	Çok kaba	4 – 6 m
7	Yüksek	6 – 9 m
8	Çok yüksek	9 – 14 m
9	Olağanüstü	14 m üzeri

Tablo 9. Douglas skalası – swell  
(Euro Weather, 15.08.2007)

Skala	Dalga Uzunluk ve Yüksekliği	Tanımlar
0	Swell yok	Kısa dalga < 100 m
1	Çok düşük (kısa veya düşük dalga)	Ortalama dalga 100–200 m
2	Düşük (uzun ve düşük dalga)	Uzun dalga > 200 m
3	Hafif (kısa ve orta dalga)	
4	Orta (ortalama ve orta dalga)	Düşük dalga < 2 m
5	Kaba orta (uzun ve orta dalga)	Orta dalga 2 – 4 m
6	Kaba (kısa ve ağır dalga)	Ağır dalga > 4 m
7	Yüksek (ortalama ve ağır dalga)	
8	Çok yüksek (uzun ve ağır dalga)	
9	Anlaşılmayan (dalga uzunluk ve yüksekliği tanımlanamaz)	NOT : Swell raporları aynı zamanda rüzgar gülüne göre belirtilmesi gerekli olan 8 ana yönü de içerir. Swell 2 SW, gibi.

Birleşik Devletler Hava Bürosu, 1929 yılındaki Sirküler M yayımında skala 3 değerini 2-3 feet'lik hafif deniz olarak tanımlamıştır. Aynı sirkülerin 1938 basımında skala 3 değeri bu defa 3-5 feet'lik orta deniz olarak yer almış ve gözlemciye dalga yüksekliği konusunda insiyatif kullanmasını tavsiye etmiştir. Skala 3 değeri böylece denizcilik literatüründe zaman zaman orta, zaman zaman ise hafif olarak değerlendirilir hale gelmiştir (Dooley, 2007). Günümüzde ise Dünya Meteoroloji Organizasyonu (WMO) tarafından 0.50 ila 1.25 metre dalga yüksekliğini haiz hafif deniz olarak nitelendirilmektedir. Ortalama dalga yüksekliği ise dalga sisteminde düzgün şekil oluşturmuş olan en geniş dalga esas alınmak sureti ile hesaplanmaktadır.

Douglas skalasına göre deniz rüzgarı durumu Tablo 8'den, swell dalga uzunluk ve yükseklikleri ise Tablo 9'dan görülebilir. “Deniz rüzgarı”, gözlemlenen deniz alanı ya da menzil içerisindeki hakim rüzgar tarafından oluşturulmuş olan dalgaların hareketi, “swell” ise uzak deniz mesafeleri üzerinde hakim olan ve düzenli periyod içinde ve düz tepeler ile hızlı biçimde hareket eden rüzgarlar tarafından oluşturulmuş dalgalardır.

Kiralama sözleşmelerinde, “iyi hava ve sakin deniz” şartı altında geminin gerçekleştirdiği performans hesaplaması yapılırken, yanında eklenmiş olan bu skala değerleri esas alınır. Bu durumda da birtakım karışıklıklar olagelmıştır. Örnek olarak ;

*“... tüm sürat / tüketim değerleri iyi hava ve sakin deniz koşulları altında, BF 4 / DGLS 3 dahil olmak üzere ve ters akıntı olmadan ... “*

şeklinde verilmiş olan bir performans garantisi değerlendirilirken, tablolardan görüleceği üzere BF 4 skalasının “orta” durum olarak verilmesi; deniz durumu 3 skalasının hafif ya da orta olarak algılanıyor olması; WMO tarafından “orta” dalgalar 4-8 feet yükseklikteki dalgalar olarak kabul ediliyorken, Admiralty tarafından 2-4 metre swell olarak kabul edilmesi, sözleşme maddelerinin değişik şekillerde yorumlanmasına sebebiyet verecektir.

İyi hava koşullarının sadece “BF 4’ü geçmeyen rüzgar kuvvetleri” olarak tanımlanması durumunda yorum basitken, çoğu zaman “Douglas deniz durumu”, “Douglas

swell durumu” ya da “Douglas birleşik deniz ve swell durumu” skalaları, “ters swell olmama durumu” gibi ilave şartlar da sözleşmelerde görülmektedir. Douglas skalaları tanımlayıcı ölçülerdir. Denizlerin rüzgarlar tarafından oluşturulduğu, buna karşın swell ve dalgaların ise dalga oluşturan kaynaklar ortadan kalkmasına rağmen hakim oldukları malumdur. Douglas skalaları özellikle deniz ya da dalga yükseklikleri belirtmez. Deniz durumu ile swell arasında doğrudan bir bağlantı yoktur fakat gerçekte çoğu zaman deniz ve swell kombinasyonları birlikte hüküm sürer. Dolayısı ile uygulamada “deniz durumu 3” denildiğinde swell skalası ile birlikte düşünülmesi daha uygun olacaktır.

Deniz durumlarına ilave olarak düşünülmesi gerekli olan ve hemen tüm sürat ve yakıt tüketimi anlaşmazlıklarında hesaba katılması tartışılmalı bir diğer etki de akıntılardır. Hesaba katılmamaları gerektiği yönünde iddialar olmasına rağmen, akıntıların etkisi çoğunlukla ve kabul edilebilir ölçüde performans hesaplarında yerini almaktadır.

### **5.2.2. Meteorolojik seyir planlama şirketleri**

Çoğu durumlarda kiracılar, geminin hava ve deniz durumlarına ilişkin olarak mevcut en uygun rotayı seçmesine yardımcı olunması amacı ile bir meteorolojik seyir planlama şirketinin kullanılması yolunu seçerler. Bu şirketler aynı zamanda seferin tamamlanmasını müteakiben, sefer süresince maruz kalınmış olan hava ve deniz şartları hakkındaki bilgileri de içerecek şekilde geminin sürati ve yakıt tüketimini, dolayısı ile performansını hesap eden bir sefer değerlendirme raporu hazırlarlar.

Söz konusu şirketler, bir tavsiye hizmeti statüsünde çalışarak, seyir öncesi ilk rotaya ilişkin tavsiyelerde bulunmak sureti ile ters hava ve deniz durumlarının olumsuz etkilerini azaltmak amacını güderler (Fagerhold ve Lindstad, 2007). Devamında ise, gemi Kaptanına seyir esnasındaki rota değişikliği gereksinimlerini ve rota değişikliği olması durumunda dahi kaçınılması mümkün olmayan olumsuz hava ve deniz koşullarını bildirirler. Buradaki olumsuz hava ve deniz koşullarının etkileri olarak hasar, önemli sürat azalması ya da zaman kaybına yol açabilecek olan etkilerden bahsedilmektedir.

İlk rota tavsiyeleri yapılırken, kalkış ve varış noktaları arasındaki hava ve deniz durumlarına ilişkin yapılacak olan bir inceleme esas alınır. Geminin tipi, tekne yapısı, sürat kabiliyeti, emniyete ilişkin hususlar ve yük ile yükleme koşulları da gözönüne alınmalıdır. Geminin durumu sürekli gözlemlenir ve geminin seyir rotası üzerinde herhangi bir olumsuz hava ve deniz koşulları tahmini olması durumunda rota değişikliği tavsiyesi ya da bu durumların bildirim yapılr. Bu şekilde ilk rota seçimi ve rota üzerindeki koşulların düzenli izlenmesi ile sürat ve emniyetin optimuma çıkarılması mümkün olur.

Bir meteorolojik seyir planlama şirketinin ayda ortalama 1,200 gemi/sefer seyir planlaması ve performans hesabı yaptığı gözönüne alındığında, bu şirketlerden alınan verilerin ciddi bir veritabanı oluşturacağı kolaylıkla anlaşılabilir (Webb, 2006).

Meteorolojik seyir planlama hizmetinin faydaları başlıca olarak zaman ve maliyet azalmaları ve emniyetin artırılmasıdır. İşletim masraflarından yapılacak olan kâr, transit zamanın, ağır deniz ve hava koşullarına maruz kalınan zamanın, yakıt tüketiminin, yük ve tekne hasarlarının azaltılması ile ve daha verimli liman aktivite zamanlamasının yapılması sureti ile olur. Dolaylı olarak sağlanacak olan faydalar ise, daha az acil durum tamirleri, personelin daha etkin kullanılması, iyileştirilmiş çalışma şartları, meteorolojik planlama sayesinde elde edilmesi muhtemel daha düşük sigorta masrafları ve daha uzun gemi işletim ömrü olarak da düşünülebilir.

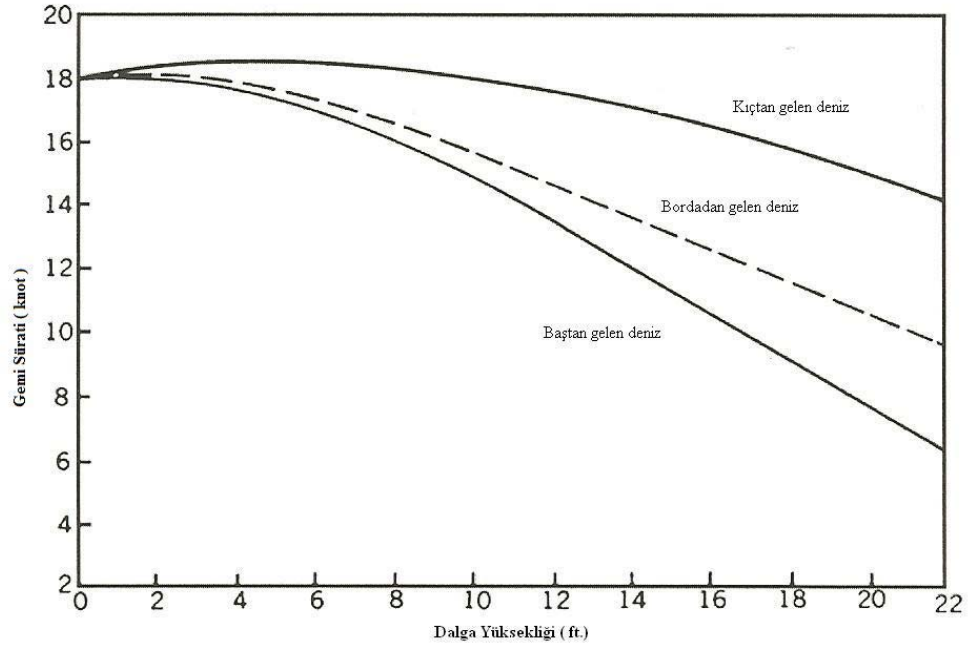
Etkin bir meteorolojik seyir planlama hizmeti sayesinde, gemiye gelebilecek büyük zararların veya personel yaralanmalarının oluşma ihtimali büyük ölçüde azalabilir. Bu, özellikle günümüzün modern ve daha az personel ile seyreden otomasyon sistemini haiz gemileri için daha da önemlidir.

#### **5.2.2.1. Meteorolojik seyir planlamasında gözönüne alınan etkenler**

Geminin ve taşınacak yükün özelliğinin meteorolojik seyir planlaması üzerinde önemli bir etkisi vardır. Geminin büyüklüğü, sürat kabiliyeti ve yükünün cinsi, seyir öncesi rota seçiminde ve seyir esnasındaki gözlemlenmeler yapılırken çok önemli birer etken olarak

dikkate alınırlar. Geminin karakteristiği ise olumsuz hava ve deniz koşullarına maruz kalma ya da onlardan kaçınma kabiliyetini tanımlar.

Gemi performans eğrileri (sürat eğrileri) geminin belirli deniz durumlarına maruz kaldığı zamanlardaki ileri yönde hızının hesabı için bir fikir vermesi açısından kullanılırlar. Şekil 5'te 18 knot sürat kabiliyeti olan bir ticari geminin performans eğrisi görülmektedir. Eğriler, değişik dalga yükseklikleri için denizin baştan, kıçtan ya da bordadan alınması durumlarında geminin süratine yapacakları etkileri gösterir. Her geminin, kendi tekne yapısı, uzunluğu, genişliği, endazesı, gücü ve tonajına bağılı olarak değişiklik gösteren kendine özgü bir performans eğrisi vardır.



Şekil 5. Değişik dalga yükseklik ve deniz yönleri için performans eğrisi. (Bowditch, 2002b)

Sürat eğrileri vasıtası ile, gerekli mesafe ve zaman hesaplamaları yapılarak olası bir rota değişikliğinin maliyetinin hesaplanması mümkündür. Olumsuz hava ve deniz durumlarının sınırlı bir süre için geçerli olacağı yönünde tahminler var ise, her zaman için bir rota değişikliği yapmak gerekli olmayabilir.

Sürat performans eğrilerinin meteorolojik seyir planlama şirketlerine yardımcı olmalarına karşın, gemi tarafından hava ve deniz koşullarına karşı alınan önlemler her zaman aynı değildir. Bazı durumlarda geminin kendi inisiyatifi ile sürat düşümü yapılırken, bazı durumlarda ise olumsuz hava koşulları ile karşılaşıldığında erkenden rota değişikliğine gidilebilir. Bu hareketler, geminin anlık stresleri gözönüne alınarak yapılır. Hogging ve sagging değerleri ve bunların oluşturduğu tehlikeler, meteorolojik seyir planlama şirketinden daha çok, gemi personelinin maruz kaldığı ve daha yakından değerlendireceği hususlardır.

Meteorolojik seyir planlaması yapılırken gözönüne alınan diğer faktörler de atmosfer ve okyanuslardan dolayı etki eden çevresel faktörlerdir. Esas olarak rüzgar, denizler, sis, buz ve okyanus akıntıları dikkate alınmak sureti ile seyir planlaması yapılır. Tüm etkenler rota seçiminde önemli olmakla birlikte, rüzgar ve denizlerin durumunun etkileri optimize edildiğinde en uygun rota planlamasının yapılmış olduğu kabul edilir. Dünya denizlerinde hakim bu şekildeki tehlikeli havaları gösteren harita, Lloyd's Maritime Atlas'ta verildiği şekilde Ek 5'te görülebilir.

Rüzgar hızının gemi performansı üzerindeki etkisinin hesaplanması oldukça güçtür. Hafif rüzgarlarda (20 knot altındaki) gemi rüzgarı baştan aldığında sürat kaybederken, kıçtan aldığında ise hafifçe sürat kazanır. Daha yüksek rüzgar hızlarında, her iki durumda da sürat kaybedilir. Bu, artan dalga etkisinin bir sonucudur (Bowditch, 2002a). Rüzgar etkisi hesaplanırken geminin rüzgara maruz kalacak olan yüzeyleri de gözönüne alınmalıdır. Yüksek rüzgarlar, tam yüklü bir konteyner ya da araba taşıyıcısı gemiye, yine aynı büyüklükte ve tam yüklü bir tankerden daha fazla etki edecektir. Bu etki, denizde geçecek olan birkaç gün içerisinde belirgin olarak kendini gösterir.

Geminin performansının, hakim rüzgarlara baştan ya da kıçtan maruz kalınması durumlarında farklı şekilde etkileneceği açık olmasına rağmen, standart kiralama sözleşmelerinde mevcut olan hava durumu tanımlamaları içerisinde sadece rüzgarın kuvvetinden bahsediliyor fakat buna karşın yönüne hiçbir atıfta bulunulmuyor olması da dikkat çeken bir eksikliktir (Hughes, 1987a).



Dalga yüksekliği ise geminin performansını etkileyen başlıca faktördür. Dalga etkisi geminin hareketine sebebiyet verir ve bu da pervanenin ileri itme gücünü azaltır ve dümen düzeltme gereksinimini artırır. Dalga yönü ve yüksekliği ile gemi sürati arasındaki ilişki rüzgar gibidir. Baştan gelen denizler gemi süratini azaltırken, kıçtan gelen denizler belli bir noktaya kadar sürate olumlu etki eder, bu noktanın ötesinde ise azaltır. Ağır denizlerde ise, geminin kontrolünü ele alma işlemleri yapıldığından kesin performansın tahmin edilmesi çok güçtür. Büyük ticari gemiler üzerinde deniz ve swell etkilerinin rüzgar sürati ve yönünün etkilerinden daha fazla olmasına rağmen, rota planlamasında bunları birbirinden ayırmak güçtür.

Sis, doğrudan gemi performansına etki etmemekle birlikte, emniyetli seyir süratini sürdürmek için mümkün olduğunca kaçınılması gerekli olan bir çevresel faktördür. Yapılacak bir rota değişimi sonrası katedilen mesafe uzun olmasına rağmen, düşük rüyet altında düşük sürat ile seyir durumundaki harcanacak zamandan daha kısa zaman harcanabilir. İlave olarak, daha fazla dikkat isteyecek olan seyir vardiyalarından dolayı personel yorgunluğu da azalmış olacaktır. Geminin sis altındaki emniyetli seyri uluslararası çatışmayı önleme kuralları ile düzenlenmiştir.

Buz problemi iki çeşittir; yüzen buz (buzdağları) ve güverte buzlanması. Algılanmaları zor olduğundan ve çatışma tehlikesi oluşturduklarından dolayı buzdağlarının yoğunlukta olduğu bölgelerden mümkün olduğunca kaçınılmalıdır. Güverte buzlanması rota planlaması açısından ilişkili olmamakla birlikte, küçük gemilerde denge problemlerine sebebiyet verebilir.

Genelde, rota üzerinde takip edilen enlem ne kadar yüksekse, yazın dahi olsa, çevresel problemler de o kadar fazla olur. Belirli operasyonlar yapılırken optimum rota planlaması yapılmalı ve mevsimsel avantajlardan da faydalanılmalıdır.

Bunlara ilave olarak, rota planlaması yapılırken birtakım yerel çevresel problemler de gözönüne alınır. Bu problemler genellikle küçük coğrafi alanları kapsar ve doğal olarak mevsimseldir, fakat rota planlaması için önemlidir.

Son olarak okyanus akıntularına değinmek gerekir, ki akıntular rota planlamasında önemli bir problem teşkil etmemekle birlikte, rota seçimi ve değışikliği yapılırken gözönüne alınması gereken bir etkidir. Gemi performans hesapları yapılırken, zaman zaman tartışmalara konu olsa bile akıntuların etkisi de hesaba katılır.

Mahkemeler tarafından, akıntuların etkisinin performans garantilerinin hesaplanmalarında dikkate alınıp alınmayacakları konusunda varılan sonuçlar çok açık değildir. Özellikle akıntuların etkilerini konu alan çok az anlaşmazlık örneği bulunmakla birlikte, bu anlaşmazlıklara ilişkin mahkemeler tarafından varılan sonuçlara bakıldığında, sözleşmelerde sürat garantisi altında verilen değerlerin, geminin yere göre değil suya göre sürati olduğu şeklinde anlaşılmasının daha doğru olduğu sonucuna varmamıza sebebiyet verebilmektedir.

Sürat garantisinin yere göre sürat olarak algılanması durumunda, garanti edilen sürati gerçekleştirmede güçlükleri olan bir gemi, lehine olan bir akıntı sayesinde bunu başarabilecek iken, bu kabiliyeti haiz bir gemi de güçlü bir ters akıntıya maruz kalması durumunda düşük performans gösterebilecektir (Zerman, 2005). Başka bir deyişle, yaşlı bir gemi şans eseri olarak akıntıdan yardım alabilecek iken, orta yaşlı, hatta modern bir gemi de ilgili kiralama sözleşmesi süresince karşılaşması muhtemel olan ters akıntıyı hesaba katmak ve sürat garantisi maddesi altında tanımlanırken kayda değer bir ihtiyat payı vermek zorunda kalabilecektir.

Hülasa, sürat garantisi adı altında kastedilen geminin kabiliyeti olduğundan, doğrusunun geminin suya göre hızının esas alınması olduğü ve bu sayede akıntular ne olursa olsun geminin sürdürmeye muktedir olduğü sürate göre performans hesaplarının yapılmasının en gerçekçi ve adil yaklaşım olacaktır.

#### **5.2.2.2. Kiracının meteorolojik seyir planlama şirketi atama yetkisi**

Taraflar arasında yapılan kiralama sözleşmesinin cinsine göre, bazı durumlarda sözleşme içerisinde matbu yazılı olan meteorolojik seyir planlaması bahsi kullanılarak,

sözleşme içerisinde olmaması durumunda ise, yine tarafların karşılıklı rızası ile sözleşmeye ek olarak konulacak bir madde ile meteorolojik seyir planlama şirketi atanması mümkündür.

Sözleşmeye eklenecek olan bu madde içerisinde sorumluluklar belirtilir. Meteorolojik seyir planlama şirketi atanması durumunda Kaptan'dan, bu şirketin raporlama prosedürüne uyması kesinlikle istenecektir.

“GENTIME” kiralama sözleşmesinin, Kısım II, kloz 15(k) maddesi şu şekildedir :

*“ Meteorolojik Seyir Planlaması : Kiracılar, bu kiralama sözleşmesinin geçerli olduğu süre boyunca, Kaptan'a meteorolojik seyir bilgileri sağlayabilir. Bu durumda, Kaptan, seyir rota planlaması bilgilerini takip etmekte zorunlu olmamakla birlikte, kiracıların meteorolojik seyir planlama şirketinin raporlama prosedürlerine uyacaktır. “*

Görüldüğü gibi bu madde kiracıya yetki vermiş fakat Kaptan'ın bilgileri takip etmekte zorunlu olmadığını açıkça bildirmiştir. Benzer olarak, aynı madde “BOXTIME 2004 Konteyner Gemileri İçin Standart Zaman Esaslı Kira Sözleşmesi” nin Kısım II, kloz 13 son paragrafında matbu bir şekilde şöyle belirtilmiştir :

*“ Kiracılar, bu kiralama sözleşmesinin geçerli olduğu süre boyunca, Kaptan'a meteorolojik seyir bilgileri sağlayabilir. Bu durumda Kaptan, kiracıların meteorolojik seyir planlama şirketinin raporlama prosedürlerine uyacaktır. “*

Burada ise Kaptan'ın sağlanan bilgilere uyma zorunluluğu açıkça belirtilmemiştir. Gerçekte, meteorolojik seyir planlama şirketlerinden gelen bilgiler ne olursa olsun, geminin idaresi Kaptan'dadır ve Kaptan, gemi emniyeti sözkonusu olduğunda yadsınamaz yetkiyi haizdir. Kaptan gemi ve can emniyeti konularında gerekli gördüğü her türlü önlemi alabilir. Bu durumda akıllara şu soru gelmektedir: “Kaptan meteorolojik seyir planlama şirketinin vermiş olduğu rota planlaması bilgilerine uymadığı takdirde anlaşmazlık hangi tarafın elindeki bilgiler esas alınmak sureti ile çözülecektir?”. Gemi ve meteorolojik seyir planlama

şirketinin sağlamış olduğu veriler arasında fazla bir tutarsızlık olmaması durumunda, Kaptan'ın gemisinin maruz kaldığı gerçek koşulları yerinde ve en gerçekçi olarak gözlemleyen kişi olması sebebiyle gemi jurnalının esas alınmasının genel teamül olduğundan ve hatta BIMCO tarafından bu mevzuyu desteklemek amacı ile yayımlanmış olan “Performans Kanıtı Klozu”ndan bahsedilmiştir. Bazı durumlarda ise kiralama sözleşmelerine yapılan ek maddeler ile durum tersine olarak açıkça düzenlenebilir.

Muhtevasında matbu bir meteorolojik seyir planlaması maddesi olmayan bir kiralama sözleşmesine eklenmiş olan maddelerden biri şu şekildedir :

*“ Kiracılar, sefer süresince geçerli olmak üzere, her ikisi de bağımsız rota planlama şirketi olmak üzere Oceanroutes ya da Applied Weather Technology firmalarından herhangi birini tayin edebilir. Kaptan, bu meteorolojik seyir planlama şirketinin raporlama prosedürüne uyacaktır.*

*Gemi, bu kiralama sözleşmesi süresince her zaman yaklaşık ... knot süratte seyir yapma kabiliyetini haiz olacaktır.*

*Bu kiralama sözleşmesinde kullanılmak üzere iyi hava koşullarından kasıt, Beaufort Kuvveti olarak 4'ü geçmeyen rüzgar sürati olarak tanımlanan koşullardır. Bu kiralama sözleşmesinde verilen sürat ve yakıt tüketimi garantilerinin açık bir şekilde ihlali durumunda oluşması muhtemel anlaşmazlıklarda, meteorolojik seyir planlama şirketi tarafından sağlanan performans verileri her iki taraf için de bağlayıcı olacaktır.”*

BIMCO ise temmuz 2006'da yayımladığı “Zaman Esaslı Kiralama Sözleşmeleri için Meteorolojik Seyir Klozu” maddesinde konuyu şu şekilde belirtmiştir (BIMCO, 01.06.2007):

*“ (a) Gemi, kiracılar tarafından aksi belirtilmedikçe alışlagelmiş rotayı takip edecektir, fakat Kaptan böyle bir rotanın geminin emniyetli seyrini tehlikeye*

*atacağı yönünde açık sebeplerle desteklenmiş bir inancı var ise rota değişikliği yapabilir.*

*(b) Kiracıların Kaptan'a meteorolojik seyir planlaması bilgileri sağlaması durumunda, böyle bir rota planlaması bilgisine uyma zorunluluğu olmamakla birlikte, Kaptan bu servisin raporlama prosedürlerine uyacaktır. "*

Tarafların gemi ya da bağımsız şirketler tarafından sağlanmış olan verilerin hangisi esas alınarak hesap yapılacağı yönünde bir uzlaşmaya varamamaları durumuna bir örnek olarak New York mahkemelerinde görüşülen ve SMA No: 3846 raporunda belirtmiş olan *Myrina* davası verilebilir.

Mevzubahis zaman esaslı kiralama sözleşmesi bir NYPE formudur ve sürat garantisi sadece iyi hava koşulları altında olmak üzere verilmiştir. Sözleşmedeki iyi hava tanımlaması Beaufort kuvveti 4 dahil olmak üzere aşağısındaki hava durumu şeklindedir. Kiracılar, her ikisi de gemi Kaptanının vermiş olduğu değerlerden farklı olmak üzere iki ayrı meteorolojik seyir planlama şirketinden alınan hava rapor verileri sunmuşlardır.

Mahkeme, geminin verilerinin "açıkça ya da kasıtlı olarak hatalı" oldukları ispat edilmedikçe, sefer süresince maruz kalınmış olan hava koşullarına ilişkin olarak, genel kabul görmüş başlangıç noktası teamüllerine göre Kaptan'ın jurnalinin doğru olduğunu kabul ederek görüşmeye başlamıştır. Bu sebeple, kiracılara gemi jurnalinin hatalı olduğunu kanıtlamak düşmüştür (Ligaard, 2006).

Mahkeme, gemi (X) ve iki meteorolojik seyir planlama şirketi (Y ve Z) kaynakları arasında bir mukayese yapma kararını almıştır. Bu karşılaştırmada üç kaynaktan gelen verilerin rüzgar kuvveti ve rüzgarın yönü konularında birbirlerini ne kadar doğruladıkları test edilmiştir.

Sonuçta, taraflar arasında kesin uyumsuzluklar olduğu kadar, hatırı sayılır uygunluklar da olduğu görülmüştür. Uygunluk yüzdeleri şu şekilde oluşmuştur:

X/Y : Yön 64 % - Kuvvet 57 %

X/Z : Yön 69 % - Kuvvet 69 %

Y/Z : Yön 67 % - Kuvvet 55 %

Bu hatırı sayılır uygunluk ve benzerlikler sonucunda karar, geminin jurnalinde mevcut bilgilerin “ açık ya da kasıtlı olarak hatalı” olduğu sonucuna varmak için yeterli delil olmadığı ve dolayısı ile hava şartlarına ilişkin kanıt olarak gemi jurnalinin esas alınması gerektiği yönünde oluşmuştur.

Gemi jurnalinde mevcut veriler ile meteorolojik seyir planlama şirketleri verileri arasında “önemli bir çelişki” olması durumunda ortaya çıkan bu anlaşmazlıkların çözümünde, “önemli bir çelişki” ifadesinden neyin kastedilmiş olduğuna karar verilebilmesi adına yukarıdaki eşleştirme yönteminin iyi bir uygulama olduğu görülmektedir.

Kiralama sözleşmelerinde sürat ve yakıt tüketimi garantileri üzerinde görüşmeler yapılırken bir meteorolojik seyir planlama şirketinin görevlendirileceği ve bu şirketin bulgu ya da analizlerinin yol gösterici ya da bağlayıcı olacağı yönünde atıflar yapılması çok sık rastlanan bir durum değildir. Bununla birlikte, olası performans garantilerine ilişkin uyuşmazlıkların çözümü için meteorolojik seyir planlama şirketi raporunun esas alınması yönünde bir madde ilave etme arzusunda olacak olan taraflar, anlaşmayı yapmadan önce maddenin metnini seçmede çok dikkatli olmalıdırlar.

Örnek olayda, NYPE kiralama sözleşmesi altında kiralanan bir gemi için ilgili maddede geminin sözleşmenin geçerli olduğu süre boyunca ballast/yüklü seyirler esnasında yaklaşık 13 knot sürati sağlamaya muktedir olduğu ifadesi vardır. Sözleşme tanımına esas olarak iyi hava koşulları Beaufort 4 kuvveti dahil ve aşağısı rüzgar hızları olarak belirtilmiş ve daha da önemlisi şu cümle eklenmiştir :

*“ ... Performans üzerinde açıkça bir anlaşmazlık olması durumunda, Oceanroutes tarafından sağlanmış olan veriler her iki taraf için de bağlayıcı olacaktır “*

Geminin sürat ve performansı üzerinde bir anlaşmazlık ortaya çıkmış ve kiracılar sözleşmeye eklenmiş olan yukarıdaki metne istinaden açık bir şekilde Oceanoutes firmasının raporlarında sundukları hakiki “bulgularının” tarafları bağlayıcı olması gerektiği iddiasında bulunmuşlardır.

Mahkeme aynı düşüncede olmamıştır. Oceanroutes firmasının yaptığı analiz ve sonuçları taraflar üzerinde bağlayıcı kılmak için, sözleşmede kullanılan daha açık ifadeler gerektiğini düşünmüştür.

Mahkeme, maddede geçen “veri” kelimesinin kullanımı üzerinde yoğunlaşmış ve bu kelimenin, Oceanroutes firmasının kendi sonuçlarına varmak için kullandığı ham materyal ya da ham verileri kapsadığı ve dolayısı ile tüm Oceanroutes raporunun ya da Oceanroutes firması tarafından bu verilere dayanmak sureti ile uygulanan yöntemlerin kabul edilmesi şeklinde anlaşılması gerektiğine karar vermiştir.

Buradan çıkarılması gerekli olan sonuç, üzerinde anlaşılacak olan metne çok dikkat sarfedilmesi gerektiği ve kelimelerin açıkça niyetlenenleri vurguluyor oldukları ile istenen sonuçları almaya yönelik olduklarına emin olunması gerektiğidir.

Buna göre, taraflar eğer seyir planlama şirketi analiz/bulgu/sonuçlarının bağlayıcı olması niyetinde iseler şu şekilde açık bir metin kullanmaları daha uygun olacaktır :

*“ Geminin performansı üzerinde bir anlaşmazlık olması durumunda, [meteorolojik seyir planlama şirketi adı] tarafından yapılan analiz ve varılan sonuçlar taraflar arasında, açık bir hatanın mevcut olması durumu hariç, nihai ve bağlayıcı olacaktır.”*

Aynı davada bir başka performans anlaşmazlığı da ortaya çıkmıştır. O da, Oceanroutes firması tarafından verilmiş olan raporda kiranın belirli bir süresi boyunca, geminin kendi lehine olarak 0.6 knot akıntıya maruz kaldığının belirtilmiş olması ve bunun sonucunda geminin kiralama sözleşmesi süratinden 0.6 knot düşüş yapıp yapılmayacağıdır.

Akıntıların sefer performans hesapları içerisinde hesaba katılabildikleri mevzuuna daha önce değinilmiştir. Bu davada, mahkeme geminin performansının sorgulanacağı belirtilmiş olan iyi hava koşulları tanımı altında tarafların akıntılardan bahsetmemiş oldukları gerçeğine atıfla, akıntıların etkilerinin kiralama sözleşmesi garantilerine dahil edilmemesi gerektiğine hükmetmiştir. İlave olarak, akıntıların performans üzerindeki etkilerinin “eksik bilgi” olduğunu bildirmişlerdir. Diğer bir deyişle, akıntıların gözönüne alınması niyetinde olan bir kiracının, bunu açık bir şekilde performans garantisi maddesinin altında belirtmesi gerektiği yönünde bir karar alınmıştır.

Bu kararın, sözleşmelere eklenecek olan metinlere sarfedilmesi gerekli olan önemi yeterince vurguluyor olduğu düşünülmektedir.

### **5.2.3. Sefer performansını hesaplama yöntemleri**

Kiracı tarafından atanan meteorolojik seyir planlama şirketleri, geminin seyrüsefer süresince ihbar adresleri ile birlikte kendilerine de raporlamış olduğu günlük hava ve performans değerleri ile, kendi elde ettikleri seyrüsefer sahası üzerinde hakim coğrafi dış etkenleri gözönüne almak sureti ile seferin/kiralama süresinin bitişini müteakiben performans hesabı yaparak sonuçları kiracıya bildirirler. Bu hesaplamaların yapılması esnasında geçmişteki benzer olaylar sonucunda genel olarak kabul görmüş esaslar da hesaba katılabilir; garanti süratinden yaklaşık kelimesi için 0.5 knot düşülmesi, akıntıların zaman zaman hesaba katılmaması gibi.

Taraflarca makul olanı, anlaşmazlık boyutlarına bağlı olarak anlaşmazlığın ikili olarak çözümlenmesi ve mahkeme yoluna gidilmemesidir. Fakat her zaman her iki tarafı (ya da alt kiracıların olduğu durumlarda tüm tarafları) tatmin edecek bir çözüm bulunamayabilir. Bu durumda da eldeki kayıtlar büyük önem taşır.

#### **5.2.3.1. Genel esaslar**

Bir performans hesabı şekli basitçe şu şekilde örneklenebilir :



Gemi adı : M/V Örnek  
Kiralama sözleşmesi sürati : yaklaşık 14.0 knot  
Kiralama sözleşmesi yakıt tüketimi : yaklaşık 24 M/T

Gemi, Port A limanından Port B limanına olan yaklaşık 8,000 Nm'lik mesafeyi toplam 672.2 saatlik bir sürede ve 11.9 knot'luk bir ortalama süratle giderek seferini tamamlamış olsun.

Havanın iyi hava olarak değerlendirilmeye tabi tutulduğu günlerde geminin garanti edilen performansı yakalayamamış olduğu varsayılarak, kiracıların bir meteorolojik seyir planlama şirketi atadıkları ve gemi jurnalinde dahi geminin iyi hava koşullarında düşük performans göstermiş olduğunun ortaya çıktığı varsayılmış olsun.

Bu sebepten dolayı, “performans sürati” şeklinde tabir edilen ve hava ile deniz şartlarının etkilerinin geminin gerçekleştirmiş olduğu sürate etkileri hesaba katılmak sureti ile hesaplanacak olan sürat değerinin tüm sefer süresince yapılacak performans hesabına esas kabul edilmesi gerekli olacaktır (Makkar, 1986). Buradaki esas, geminin iyi hava koşullarında dahi düşük performans göstermesi durumunda ağır hava ve deniz koşullarındaki düşük performansının bu koşullara bağlanmasının mümkün olmayacağıdır.

Yeri gelmişken, bu hesaplama tarzına esas teşkil eden *The Didymi 1988.2 LLR.108* olayından bahsetmekte fayda vardır. Bu davada, mahkeme düşük performanstan kaynaklanan kayıpların hesaplanması amacı ile iki kademeli bir sınama yapılmasını öngörmüştür. İlk olarak, iyi hava koşulları esas alınmak sureti ile düşük performansın değerlendirilmesi, bu yapıldıktan sonra ise bu düşük performans değerlerinin tüm hava koşulları için uygulanarak seferin/kiranın tümü için performans düşüklüğünün hesaplanması.

Mahkeme, yukarıdaki yaklaşımı onaylarken durumu şu ifadeler ile açıklamıştır :

“... İlk olarak, kiracıların isteklerinden dolayı düşük sürat yapılmış olan zaman dilimleri hariç olmak üzere, deniz şamandırasından deniz şamandırasına

*tanımlanmış olan tüm deniz yolları için ve iyi hava koşulları altındaki geminin performansı değerlendirilecektir.*

*İkinci olarak, öngörölmüş olan bu şartlar altında eğer süratte bir değişim görölmüş ise, kiracıların isteklerinden dolayı düşük sürat yapılmış olan zaman dilimleri hariç olmak üzere, bu sürat değişimi gerekli ayarlamalar yapılmak sureti ile deniz şamandırasından deniz şamandırasına tanımlanmış olan tüm deniz yolları için ve tüm hava koşullarına uygulanacaktır.*

*Üçüncü olarak, öngörölmüş olan bu şartlar altında eğer yakıt tüketiminde bir değişim görölmüş ise, kiracıların isteklerinden dolayı düşük sürat yapılmış olan zaman dilimleri hariç olmak üzere, bu yakıt tüketimi değişimi gerekli ayarlamalar yapılmak sureti ile deniz şamandırasından deniz şamandırasına tanımlanmış olan tüm deniz yolları için ve tüm hava koşullarına uygulanacaktır”.*

Tekrar örnek geminin performans hesaplamasına dönülecek olunursa ;

Meteorolojik seyir planlama şirketinin elde ettiği verilere göre hesaplanmış olan hava etkenleri :

Hava etkeni : - 0.6 knot ,

Akıntı etkeni : + 0.4 knot ,

olarak kabul edilsin.

Hava ve akıntı etkenleri, geminin seyrüsefer sahası ve müddeti boyunca hakim tüm hava, deniz ve akıntı değerlerinin, gerek uydular vasıtası ile ve gerekse düzenli yayımlanan hidrografik yayımlar yolu ile belirlenmesi ve yön, kuvvet, hüküm sürülen zaman aralıkları gibi diğer veriler ile birlikte değerlendirilerek gemi üzerine olan etkilerinin hesaplanması yolu ile elde edilir ve tamamen ayrı bir bilim konusudur.

Bu bilgiler esas alınmak sureti ile ve kullanılmış olan “yaklaşık” kelimesinin, genel yaklaşıma istinaden normalde 14.0 knot olan sürat taahhütüne vereceği 0.5 knot'luk ihtiyat payı düşülerek hesaplanan geçerli sürat kullanılmak sureti ile geminin “performans sürati” şu şekilde elde edilir :

$$\begin{aligned}\text{Performans sürati} &= \text{geçerli sürat} + \text{hava etkeni} + \text{akıntı etkeni} \\ &= 13.5 - 0.6 + 0.4 \\ &= 13.3 \text{ knot}\end{aligned}$$

Kiralama sözleşmesi zamanı (performans sürati esas alınarak) :

$$= 8,000 \text{ Nm} / 13.3 \text{ Kn} = 601.5 \text{ saat}$$

$$\text{Katedilen gerçek zaman} = 672.2 \text{ saat}$$

$$\text{Hesaplanan zaman kaybı} = 70.7 \text{ saat} = 2.9458 \text{ gün}$$

Günlük kiralama bedelinin USD 30,000 olduğu varsayılarak ;

$$\text{Sürat tazminat talebi} = \text{USD } 30,000 \times 2.9458 \text{ gün}$$

$$= \text{USD } 88,374 \text{ olarak bulunur.}$$

Bu nihai tazminat talebi genellikle bu şekilde kalmaz ve üzerine bir de kaybedilen zamanlarda tüketilmiş olması muhtemel fazla yakıtların masrafları da ilave edilir.

Tazminat talepleri ayrıca, her bir özel durum için kiracının gördüğü muhtelif zararlara göre çeşitlendirilebilir. Yukarıda belirtilen yakıt masrafına ilave olarak, örneğin geminin geç gitmesinden dolayı limana başka bir geminin alınmış olması ve kiralanmış olan geminin demirde beklemek zorunda kalması sonucu oluşabilecek ilave masraflar, bir sonraki yükün kaçırılmış olması durumunda bundan doğan kiracı zararları vb. durumlar ile karşılaşmak mümkün olmaktadır.

Geminin iyi hava şartları altındaki performansının değerlendirilip muktadir olduğu süratin belirlenerek bu değeri kötü hava altında geçen süreler de dahil olmak üzere tüm sefer için esas kabul ederek hesap yapmak şeklindeki yöntem ilk bakışta mantıklı gelebilir. Çoğu durumda *The Didymi* davasına atıfta bulunularak böyle yapılmaktadır. Fakat, her anlaşmazlık

olayının kendi özel şartları altında değerlendirilerek eldeki tüm verilerin hesaba katılması ve her olayın aynı olay olmadığına gözönüne alınması çok önemlidir; şöyle ki :

Geminin iyi hava şartları altında seyir yapmış olduğu bölgedeki coğrafi koşullar sebebi ile hava ve deniz suyu sıcaklıklarının gemi ana makinasının üreticisinin belirtmiş olduğu emniyetli çalışma sıcaklıkları değerleri arasında olmadığını ve bu yüzden de gemi ana makinasının tam yükte çalıştırılmadığını varsayalım. Deniz suyunun ve havanın çok sıcak olması dolayısı ile ana makinanın müsaade edilmiş olan maximum sıcaklık değerlerinin aşılması ve makina ve makina parçalarının zarar görmeleri ihtimaline karşın makina devri düşük tutulmak zorunda kalınacak ve gemi bu durumda gerçekte muktedir olduğu performansı sergileyemeyecektir. Geminin bu şartlar altındaki sürat performansı dikkate alındığında ve bu tüm sefer süresi için uygulandığında son derece hatalı sonuçlar elde edilmesi mümkündür. Gemi, gayet normal olarak, sıcak hava ve deniz suyu şartları ortadan kalktığında ana makinasının çalışma devrinin artırılması ile gerçek performansına yaklaşabilecek fakat bu sefer de muhtemel kötü hava şartlarının etkisi ile performans süratini tutturamayabilecektir. Kötü hava şartlarının etkisi dikkate alınmadan ve sadece iyi hava şartları altında geminin gerçekleştirmeye muktedir olduğu süratin tüm hesaplamalara esas teşkil etmesi bu özel durum için son derece yanlış olacaktır.

Tabiidir ki, bu durumda, aynen akıntıların etkisinin zaman zaman hesaba katılıp katılmaması kararlarında olduğu gibi, geminin seyir bölgesindeki hava ve deniz suyunun da sıcak olmasının sözleşme taraflarından hangisinin sorumluluğu altında değerlendirileceği sorusu ortaya çıkacaktır. Fakat bu sorun sözleşmenin özel şartları incelenerek yorumlanabilir ve uygun biçimde karara bağlanabilir. Örnek olarak, sözleşmede geminin seyrüsefer yapacağı coğrafi bölge özel olarak belirtilmiş ise gemi sahibinin bu bilgiyi dikkate alarak performans garantisini vermiş olmasının gerektiği gibi.

Bu özel durumda da görüleceği gibi, daha önceden gerekçesi açıklanmaya çalışılmış olan ve geminin yakıt tüketiminin gemi sürati ile değil de geminin ana makinasının devir sayısı, ya da daha doğru bir ifade ile ana makinadan elde edilen güç ile bağlantılı olarak telaffuz edilmesinin daha doğru olacağı önerisi burada da geçerliliğini sürdürmekte ve yine

benzer şekilde geminin sürat kabiliyetinin de ana makinasının yapmış olduğu devir sayısı (ya da gücü) ile ilişkilendirilerek ortaya konulmasının en doğru yaklaşım olacağı önerilmektedir. Bu vesile ile, iyi hava ve kötü hava altındaki performans değişiklikleri kolaylıkla ayırt edilebilecek ve geminin iyi hava koşulları altında hangi ana makina devrinde/gücünde garanti edilen sürati yakalamaya muktedir olduğu açıkça tüm taraflarca bilinebilecektir. Basit olarak, gemi eğer aynı ana makina devrinde/gücünde seyrediyor ise kötü hava şartları altındaki olası performans düşüklüğü miktarı gemiye olumsuz etki eden hava (ve akıntı) etkeninin değerini verir.

Bu durumda ortaya iki sorun çıkabilir; birincisi geminin ana makina devir adedinin hangi kayıtlardan elde edileceği ve ikincisi ise aynı ana makina devir sayısı için gemi süratinde düşüşe sebebiyet vermesi muhtemel olan ve kiralama sözleşmesi süresi içerisinde oluşabilecek tekne kirlilikleri.

Tekne kirliliklerinin oluşması durumunda sorumluluğun kimde olacağının belirlenmesi, benzer olaylardan yola çıkarak ve az çok sözleşme hükümleri ve seyrüsefer sahası dikkate alınmak sureti ile çözümlenebilir. Fakat makina devri konusunda durum aynı değildir. Makinanın devir sayısının öğrenilebilmesi için elde bulunan iki kayıt vardır; öğlen raporları ve sefer özetleri. Fakat bu kayıtların her ikisi de gemi kaynaklı, dolayısı ile tek taraflıdır. Herhangi bir şekilde doğrulanması, teknolojik olarak basit olmasına rağmen, şu an gemilerde bulundurulması zorunlu olarak belirlenmiş teçhizat ile yapılmamaktadır.

Bununla birlikte, gemide mevcut bu teçhizatın bir kısmı, geminin seyrüseferi ile ilgili birtakım parametreleri düzenli aralıklar ile ya da sürekli olarak ilgili taraflara iletmektedir. Bu cihazların iletmediği bilgiler arasına makina devri bilgisini de ilave etmek sadece bir arabirim gerektiren ve günümüz teknolojisiyle kolaylıkla mümkün olan bir işlemdir.

### 5.2.3.2. Performans hesabı raporlaması

Raporlama düzeni ve bir meteorolojik seyir planlama şirketinin elde etmiş olduğu verilerin değerlendirmesini ne şekilde yaptığına ilişkin olarak, gerçekleşmiş bir olayın raporları ile birlikte ele alınmasının uygun olacağı düşünülmüştür.

Aşağıda, gemi sahibi ve kiracılar arasında anlaşmazlığa sebebiyet vermiş fakat anlaşmazlığa konu olan miktarın, yani performans düşüklüğünün nispeten küçük olması nedeni ile mahkeme yoluna gitmeden taraflarca kabul edilmiş olan bir hesaplama şekli incelenecektir.

Sözkonusu gemi, bir NYPE sözleşmesi altında kiralanmıştır ve cari seferi Vancouver/Kanada'dan, Singapur ve Süveyş kanalı yolu ile İskenderun'da nihayetlenmiştir. Performans garantisi maddesi, geminin "iyi hava" koşulları altında yaklaşık 12.50 knot sürat yapacağını belirtmektedir.

Sefer performans analizi sonucunda geminin performansında düşüklük olduğu görülmüştür. Geminin, kalkış manevrası sonrasında deniz seyrine başladığı nokta olan Victoria pilot mevkiinden, yine deniz seyrinin bitişi olan İskenderun pilot mevkiine kadar olan kısma ilişkin maruz kalınmış olan hava ve deniz durumları Tablo 10 altında verildiği şekilde raporlanmıştır. Bu tabloda geminin gün be gün mevkiinin yanısıra, katedilen mesafe, rüzgar yönü ve şiddeti, deniz yüksekliği, var ise swell yönü ve yüksekliği ile akıntı yönü ve hızı değerleri toplanmış ve bu verilere bağlı olarak hava ve akıntılarının gemiye olan etkileri hesaplanmıştır.

Tablo 10. Seyir esnasındaki hava ve akıntı etkilerinin veri raporlaması

FLEETWEATHER OCEAN SERVICES  
POST VOYAGE REPORT

PAGE: 1 OF 3

VOYAGE NUMBER: ELSO64CB DEPARTED: VICTORIA PILOT ATD: 04/05/05 1955

VESSEL NAME: CELINE 1/ELSO6 ARRIVED: ISKENDERUN ATA: 05/28/05 0015

DATE	TIME	LAT	LONG	HRS	SMG	CRS	FUEL	DIST	ASMG	WIND	SEA	SWELL	WEA	CURRENTS
							FO/200	FLRP	FLRP	DIR	HT	DIR	HT	DIR
04/05/05/1955	48-18-N	123-28-W		0.0			1362/168			130 24/06	09	000/00	-0.08	VAR 0.4
04/05/05/2136	48-13-N	123-45-W				246				120 24/06	09	120/05	-0.13	VAR 0.5
04/05/05/2241	48-13-N	123-57-W				270				100 24/06	09	110/06	-0.07	VAR 0.5
04/06/05/0352	48-30-N	124-48-W				297				170 32/07	14	200/13	-1.26	150 0.5
04/06/05/1900	47-27-N	127-04-W		23.1		235	1332/167	169.0	07.3	230 30/07	12	250/13	-1.87	150 0.4
04/07/05/2000	44-56-N	131-24-W		25.0		230	1296/166	235.0	09.4	310 32/07	14	310/14	-1.25	150 0.5
04/08/05/1300	43-24-N	134-08-W		17.0		232		149.0	08.8	270 28/07	11	290/12	-0.98	160 0.5
04/08/05/2000	42-51-N	135-07-W				233				230 28/07	11	280/12	-0.98	160 0.5
04/09/05/2000	40-58-N	138-26-W		31.0		233	1227/162	240.0	07.8	230 30/07	13	260/12	-1.91	150 0.5
04/10/05/0535	40-00-N	140-00-W				231				280 30/07	13	250/12	-1.50	150 0.5
04/10/05/2100	39-26-N	143-07-W		25.0		257	1191/161	240.0	09.6	320 24/06	09	310/10	-0.87	140 0.4
04/11/05/2100	38-27-N	148-16-W		24.0		256	1155/160	247.0	10.3	VAR 20/05	07	CNF/09	-0.48	120 0.4
04/12/05/2200	37-21-N	154-04-W				257				180 20/05	07	CNF/08	-0.48	100 0.4
04/13/05/2200	36-18-N	159-37-W		49.0		257	1082/158	556.0	11.4	270 20/05	07	300/11	-0.97	070 0.4
04/14/05/2300	35-11-N	165-22-W				257				230 24/06	09	CNF/10	-0.70	060 0.4
04/15/05/2300	34-07-N	170-52-W		49.0		257	1008/155	567.0	11.6	230 24/06	09	290/12	-1.03	070 0.5
04/16/05/2300	33-17-N	175-12-W				257				280 26/06	10	300/12	-1.17	080 0.5
04/18/05/0000	32-24-N	179-43-W		49.0		257	936/153	456.0	09.3	VAR 18/05	06	CNF/11	-0.92	090 0.5
04/19/05/0000	31-20-N	175-18-E		24.0		256	901/152	262.0	10.9	320 22/06	08	330/11	-1.02	150 0.4
04/20/05/0100	30-20-N	170-21-E				257				360 20/05	07	340/12	-0.80	190 0.4
04/21/05/0100	29-22-N	165-35-E		49.0		257	830/150	517.0	10.5	VAR 20/05	07	CNF/10	-0.59	200 0.5
04/22/05/0100	28-16-N	160-29-E				256				360 20/05	07	CNF/09	-0.48	160 0.5
04/23/05/0100	27-10-N	155-22-E		48.0		256	758/149	556.0	11.6	040 18/05	06	CNF/08	-0.31	VAR 0.5
04/24/05/0200	26-03-N	150-08-E		25.0		257	722/149	289.0	11.5	130 20/05	07	CNF/09	-0.46	300 0.4
04/25/05/1615	25-23-N	147-04-E		14.3		256		171.0	12.0	180 26/06	10	CNF/10	-1.05	270 0.5
04/25/05/0200	24-12-N	145-46-E		9.8		225	687/149	100.0	10.3	240 26/06	10	CNF/11	-1.20	280 0.5
04/26/05/0200	20-29-N	143-17-E		24.0		212	653/148	262.0	10.9	240 20/05	07	CNF/10	-0.80	330 0.5
04/26/05/0504	20-00-N	143-00-E				209				180 26/06	10	CNF/10	-1.05	270 0.5
04/27/05/0300	19-56-N	138-49-E		25.0		269	618/147	269.0	10.8	240 26/06	10	CNF/11	-1.20	280 0.5
04/28/05/0300	19-55-N	134-03-E				270				250 16/04	05	CNF/08	-0.52	340 0.5
04/29/05/0300	19-54-N	129-14-E		48.0		270	550/147	541.0	11.3	VAR 14/04	04	CNF/06	-0.14	350 0.5
04/30/05/0400	19-37-N	124-17-E				267								

g ESTIMATED POSITION BASED ON DEAD RECKONING.  
NOTE: ALL HEIGHT INDICATED IN FEET, ALL SPEEDS INDICATED IN KNOTS, ALL TIMES IN GMT.

FLEETWEATHER OCEAN SERVICES  
POST VOYAGE REPORT

VOYAGE NUMBER: ELSQ64CB

DEPARTED: VICTORIA PILOT ATD: 04/05/05 1955

VESSEL NAME: CELINE 1/ELSQ6

ARRIVED: ISKENDERUN ATA: 05/28/05 0015

DATE	TIME	LAT	LONG	HRS	SMG	CRS	FUEL	DIST	ASMG	WIND	SEA	SWELL	WEA	CURRENTS			
							FO/200	FLRP	FLRP	DIR	KT/BF	HT	DIR/HT	EFF	DIR	VEL	EFF
@04/30/05/1517	19-30-N	122-00-E				267				190	14/04	04	CNF/05	-0.07	350	0.5	+0.1
05/01/05/0400	18-37-N	119-39-E		49.0		248	481/147	552.0	11.3	190	12/04	03	CNF/04	-0.06	010	0.6	-0.3
@05/02/05/0400	15-20-N	116-07-E				226				170	12/04	03	150/03	-0.01	030	0.6	-0.6
05/03/05/0400	12-03-N	112-36-E		48.0		226	413/145	567.0	11.8	130	12/04	03	130/03	0.00	040	0.6	-0.6
@05/04/05/0400	08-29-N	109-33-E				220				110	12/04	03	CNF/03	0.00	VAR	0.6	-0.3
05/05/05/0400	04-55-N	106-29-E		48.0		221	345/145	561.0	11.7	VAR	10/03	02	CNF/03	0.00	040	0.5	-0.5
05/06/05/0230	01-18-N	104-11-E		22.5		212	312/145	257.0	11.4	VAR	10/03	01	CNF/02	0.00	010	0.6	-0.6
SINGAPORE																	
05/06/05/1815	01-08-N	103-44-E		0.0			2258/177			VAR	10/03	01	000/00	0.00	VAR	0.3	+0.1
@05/06/05/1830	01-05-N	103-43-E				198				VAR	10/03	01	000/00	0.00	VAR	0.3	+0.1
@05/06/05/1853	01-03-N	103-39-E				243				VAR	10/03	01	000/00	0.00	VAR	0.4	+0.1
@05/06/05/2025	01-12-N	103-23-E				299				VAR	10/03	01	000/00	0.00	VAR	0.4	+0.1
@05/06/05/2143	01-22-N	103-11-E				310				VAR	10/03	01	000/00	0.00	VAR	0.5	+0.1
05/07/05/0400	02-03-N	102-08-E		9.8		303	2248/176	116.0	12.0	230	12/04	03	CNF/02	0.00	VAR	0.5	+0.1
@05/08/05/1011	05-25-N	097-30-E				306				230	14/04	04	CNF/03	-0.01	VAR	0.5	+0.1
@05/08/05/2153	06-00-N	095-21-E				285				250	20/05	07	260/07	-0.54	270	0.4	+0.4
@05/09/05/0136	05-54-N	094-39-E				262				250	20/05	07	260/07	-0.67	270	0.4	+0.4
05/09/05/0500	06-27-N	094-19-E		49.0		329	2182/175	557.0	11.4	250	20/05	07	260/07	-0.39	270	0.4	+0.2
@05/10/05/0500	06-08-N	090-27-E				265				240	20/05	07	250/07	-0.46	270	0.5	+0.5
05/11/05/0600	05-49-N	086-23-E		49.0		266	2118/175	474.0	09.7	230	18/05	06	240/07	-0.35	VAR	0.6	-0.4
@05/12/05/0600	05-39-N	081-56-E				268				230	20/05	07	240/07	-0.53	120	0.7	-0.6
@05/12/05/1427	05-35-N	080-19-E				268				240	20/05	07	240/07	-0.53	110	0.8	-0.7
@05/13/05/0600	06-26-N	077-33-E				287				270	18/05	06	CNF/06	-0.38	130	0.8	-0.7
@05/14/05/0700	07-48-N	073-06-E				287				300	16/04	05	330/06	-0.38	130	0.7	-0.7
05/15/05/0700	09-06-N	068-44-E		97.0		287	1990/173	1084.0	11.2	330	16/04	05	350/06	-0.29	120	0.6	-0.6
@05/16/05/0800	10-26-N	064-02-E				286				360	14/04	04	360/05	-0.07	110	0.6	-0.6
05/17/05/0800	11-43-N	059-27-E		49.0		286	1926/171	570.0	11.6	030	14/04	04	CNF/05	-0.07	080	0.7	-0.6
@05/18/05/1134	13-00-N	054-00-E				284				070	14/04	04	CNF/05	-0.07	050	0.8	-0.5
05/19/05/0800	12-41-N	049-51-E		48.0		266	1864/169	573.0	11.9	VAR	14/04	04	CNF/05	-0.07	040	0.8	-0.6
@05/20/05/1035	12-16-N	044-39-E				265				VAR	14/04	04	CNF/04	-0.07	VAR	0.6	-0.2
@05/20/05/1644	12-34-N	043-29-E				285				VAR	14/04	03	CNF/03	0.00	VAR	0.5	+0.0
@05/20/05/1725	12-38-N	043-22-E				300				300	14/04	03	CNF/03	-0.05	VAR	0.5	+0.0

@ ESTIMATED POSITION BASED ON DEAD RECKONING.

NOTE: ALL HEIGHT INDICATED IN FEET, ALL SPEEDS INDICATED IN KNOTS, ALL TIMES IN GMT.



FLEETWEATHER OCEAN SERVICES  
POST VOYAGE REPORT

PAGE: 3 OF 3

VOYAGE NUMBER: ELSO64CB

DEPARTED: VICTORIA PILOT ATD: 04/05/05 1955

VESSEL NAME: CELINE 1/ELSO6

ARRIVED: ISKENDERUN ATA: 05/28/05 0015

DATE	TIME	LAT	LONG	HRS	SMG	CRS	FUEL FO/200	DIST		WIND DIR KT/BF	SEA HT	SWELL		CURRENTS				
								FLRP	ASMG			FLRP	HT	DIR	HT	DIR	VEL	EFF
05/20/05	1858	12-54-N	043-14-E			334				330	14/04	04	330/04	-0.17	VAR	0.4	-0.1	
05/21/05	0131	14-06-N	042-52-E			344				VAR	14/04	04	CNF/04	-0.07	330	0.4	+0.4	
05/21/05	0900	15-12-N	041-55-E	49.0		320	1804/167	564.0	11.5	150	16/04	05	CNF/04	0.00	330	0.4	+0.4	
05/22/05	0900	19-11-N	039-33-E			330				150	16/04	05	CNF/04	0.00	VAR	0.4	-0.2	
05/23/05	0900	23-11-N	037-06-E	48.0		330	1744/165	551.0	11.5	330	18/05	06	330/05	-0.39	160	0.4	-0.4	
05/24/05	1223	27-28-N	034-12-E			329				330	16/04	05	330/05	-0.25	150	0.4	-0.4	
05/24/05	1934	28-25-N	033-10-E			316				VAR	14/04	03	330/04	-0.10	VAR	0.4	-0.2	
05/25/05	0012	29-11-N	032-45-E			335				VAR	12/04	02	330/02	0.00	VAR	0.4	-0.2	
05/25/05	0215	29-32-N	032-36-E	41.3		340	1693/162	453.0	11.0	VAR	10/03	01	000/00	0.00	VAR	0.4	+0.0	
SUEZ CANAL																		
05/26/05	1715	31-25-N	032-24-E	0.0			1692/145											
05/27/05	0900	34-07-N	034-12-E	15.8		029		186.0	11.8	360	14/04	04	CNF/04	-0.12	050	0.5	+0.5	
05/27/05	2206	36-20-N	035-44-E			030				020	14/04	04	020/04	-0.17	030	0.5	+0.5	
05/28/05	0015	36-39-N	036-04-E	15.3		040	165/142	178.0	11.6	020	14/04	03	020/02	-0.05	010	0.5	+0.4	

@ ESTIMATED POSITION BASED ON DEAD RECKONING.  
NOTE: ALL HEIGHT INDICATED IN FEET, ALL SPEEDS INDICATED IN KNOTS, ALL TIMES IN GMT.

Bu verilerden hareketle kümülatif rüzgar ve dalga yüksekliği raporunun sefer performans analizi raporlamasında belirtilmesi ile nihai rapor Tablo 11'deki şekilde oluşmuştur :

Tablo 11. Sefer performans analizi nihai raporlama formatı

VESSEL PERFORMANCE ANALYSIS											
DATE:	MAY 29, 2005										
VOYAGE:	ELSQ64CB										
VESSEL:	CELINE 1/ELSQ6										
FROM:	VICTORIA PILOT	ATA:	04/05/05	1955GMT							
TO:	ISKENDERUN	ATA:	05/28/05	0015GMT							
VIA:	SINGAPORE	ATA:	05/06/05	0230GMT	ATD:	05/06/05	1815GMT				
	SUEZ CANAL	ATA:	05/25/05	0215GMT	ATD:	05/26/05	1715GMT				
CONDITION:	LADEN										
<u>SPEED</u>					<u>FUEL CONSUMPTION</u>						
VOYAGE DISTANCE:	13068.3	NMS			REPORTED		CALCULATED**				
STEAMING TIME:	1197.6	HRS			FO/DO (MT)		FO/DO (MT)				
AVERAGE SPEED:	10.91	KTS			FROB DEPART:	1362.0/ 168.0	1362.0/ 168.0				
WIND/WAVE EFFECT:	-0.62	KTS			FROB ARRIVAL:	1652.0/ 142.0	- / -				
CURRENT EFFECT:	-0.19	KTS			TOTAL CONSUMED:	1655.0/ 41.0	2104.9/ 172.3				
PERFORMANCE SPEED:	11.72	KTS			STEAMING DAYS:	49.9	46.6				
PERFORMANCE TIME:	1115.1	HRS			AVG CONS/DAY:	33.1/ 0.8	45.2/ 3.7				
@WARRANTY SPEED:	12.00	KTS			**CALCULATED BASED ON WARRANTY FUEL						
WARRANTY TIME:	1089.0	HRS			CONSUMPTION: 45.2/3.7 MT/DAY AT 11.69 KTS##						
##WARRANTY SPEED MINUS WEATHER AND CURRENT EFF.											
@ WARRANTY SPEED LESS 0.5 KTS AND CALCULATED FUEL CONSUMPTION PLUS 5% FOR 'ABOUT CLAUSE'.											
NOTE: FUEL CONSUMED WHILE AT SINGAPORE AND DURING SUEZ CANAL TRANSIT NOT INCLUDED.											
AVERAGE WINDS (PERCENT FREQ.)											
BEAUFORT:	1-2	3	4	5	6	7	8	9	10	11+	TOTAL
KNOTS:	00-06	07-10	11-16	17-21	22-27	28-33	34-40	41-47	48-55	56+	TOTAL
HEAD:			07.8	05.7		04.9					18.4
H'QTR:			06.4	11.8	12.2	03.1					33.5
BEAM:		4.3	20.1	14.6		01.4					40.5
A'QTR:			02.3	02.0	00.2						04.6
AFT:			02.6		00.4						03.1
TOTALS:	0.0	4.3	39.3	34.1	12.9	09.4	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
SIGNIFICANT WAVE HEIGHTS (PERCENT FREQ.)											
FEET:	00-03	04-07	08-11	12-15	16-19	20-23	24-27	28-31	32-35	36+	TOTAL
HEAD:			07.7	07.7	02.1	04.9					18.4
H'QTR:			09.8	09.8	14.1	05.2					33.5
BEAM:	02.7		08.5	08.5	06.1		01.4				40.5
A'QTR:			02.3	02.2							04.6
AFT:			02.6	00.4							03.1
TOTALS:	02.7	34.8	28.6	22.3	10.1	01.4	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
NOTE: TOTALS MAY NOT ADD TO 100% DUE TO ROUNDING ERRORS											

Bu rapordan görüleceği üzere, gemi 13,068.3 Nm mesafeyi, 1197.6 saatte ve 10.91 Kn ortalama süratte katetmiştir. Hesaplanan rüzgar etkisi (-0.62 Kn) ve akıntı etkisi (-0.19 Kn) hesaba katılarak bulunan performans süratine göre performans zamanı 1115.1 saat olmaktadır ki, sözleşmede garanti edilmiş olan 12.00 Kn üzerinden yapılan hesaba göre 26.1 saatlik bir düşük performans sözkonusu olmuştur.

Burada, raporlama formatı ve verilerin değerlendirilme şekilleri ile ilgili bir fikir verilmeye çalışılmıştır. Bunlara ilave olarak, meteorolojik seyir planlama şirketinin yine aynı seferin Vancouver–Singapur ayağındaki düşük performans için yapmış olduğu değerlendirmeye de dikkat çekmekte fayda vardır. Hukukta anlaşmazlıkların karara bağlanmalarına dair genel kabul görmüş esasların, bu şirketlerin değerlendirmelerine dahi yansıdığı, şirket tarafından hazırlanmış olan aşağıdaki performans analizi raporunun nihai açıklama kısmında açıkça müşahade edilmektedir:

*“M/V ...*

*İyi Hava Performans Analizi*

*Sefer : Victoria ‘dan Singapur’a*

*Bu sefer için mesafe, katedilen zaman, ortalama sürat vb bilgiler için “Sefer Performans Analizi” raporumuza atıfta bulununuz.*

*Yukarıdaki sefer için geçerli olan kiralama sözleşmesi, geminin “İyi Hava” koşulları olarak varsayılan Beaufort 4 Kuvveti ya da aşağısı ve Douglas Deniz Durumu 3 ya da aşağısı olan şartlar altında yaklaşık 12.50 knot sürat ile seyredeceğini göstermektedir.*

<i>İyi Hava mesafesi</i>	:	<i>1,657.76 Nm</i>
<i>İyi Hava zamanı</i>	:	<i>142.50 saat</i>
<i>İyi Hava sürati</i>	:	<i>11.63 Knot</i>
<i>Akıntı Etkisi</i>	:	<i>-0.10 Knot</i>
<i>İyi Hava sürati (eksi) akıntı etkisi</i>	:	<i>11.73 Knot</i>
<i>Toplam Sefer mesafesi</i>	:	<i>7,763.35 Nm</i>

Toplam Sefer süresi – 11.73 Kn sürat ile	:	661.83 saat
Garanti sürati ( <b>yaklaşık ifadesi için 0.5 kn düşük</b> )	:	12.00 Kn
Garanti zamanı	:	646.94 saat
Kayıp zaman	:	14.89 saat

Tüm sefer boyunca 4 kuvvetinden fazla rüzgarlar ile karşılaşılma ihtimali belirsiz olduğundan, tarafımızca seferin 4 kuvveti ve aşağısındaki rüzgarlar altında geçen bölümleri için hesaplama yapılmıştır. Geminin, bu “iyi hava” zaman dilimleri içerisindeki sürati kullanılarak “iyi hava sürati”nin hesaplanması da mümkün olacaktır. Bu bulgular aşağıda belirtilmiştir.

Akıntı etkileri, U.S. Savunma Bakanlığı'nın bir bölümü olan Savunma Harita Acentası tarafından hazırlanan “Pilot Harita Atlası” vasıtası ile hesaplanmıştır. Bu atlas, tüm dünya denizlerinde gözlemlenen akıntılar ile ilgili aylık haritalar içerir.

Fleetweather raporları, geçmişte New York ve Londra mahkemelerinin her ikisi tarafından da kabul görmüş ve kanıtlanmış yöntemlere uygun şekilde hazırlanır. Yukarıdaki hesap, geminin BF 4 ve aşağısı ile Douglas Deniz Durumu 3 veya aşağısı altındaki koşullarda seyrettiği zaman dilimleri için yapılan iyi hava analizidir. Bu durumlarda gemi ortalama olarak sadece 11.63 knot sürat yapmıştır. Son zamanlardaki mahkeme kararları, **okyanus akıntılarının etkisinin belirsiz olduğu ve hesaba katılmamalarının gerekli olduğu yönündedir**. Bu kararlara rağmen, akıntı etkeni hesaba katılmıştır çünkü gemi iyi hava koşulları altındaki seyri esnasında zaman zaman ters okyanus akıntısına maruz kalmıştır. Bu okyanus akıntılarının hesaba katılması gemi sahibinin lehinedir fakat bizim düşüncemize göre geminin performansını en hassas şekilde tasvir etmeye yardımcı olacaktır. Fark edileceği üzere bu yöntem ile 14.89 saatlik bir zaman kaybı bulunmuşken, son zamanlardaki mahkeme kararları dikkate alınarak okyanus akıntı etkenlerinin uygulanmaması yoluna gidilmiş olunması durumunda bu düşük performans 20.56 saate yükselecektir.

Yukarıda verilenler ile alakalı olarak, Londra mahkeme kararları, **bir geminin “iyi” hava koşulları altında düşük performans göstermesi durumunun, o geminin tüm hava**

*koşulları altında da düşük performans göstereceği anlamına geleceğini belirlemiştir. Bir kez iyi hava sürati hesaplandığında, bu sürat değeri tüm sefer için kullanılır ve düşük performans sebebi ile toplam zaman kaybının bulunmasını sağlar.*

*... Raporlarımız, en son mahkeme kararları ile sıkı bir şekilde örtüşecek şekilde hazırlanmaktadır... “*

Görüldüğü üzere, önceki bölümlerde değinilmiş olan anlaşmazlıklar sonucu karara bağlanmış olan hususlar genel esas olarak kabul edilmekte ve bağımsız bir üçüncü taraf hükmünde olan fakat aynı zamanda kiracılar adına çalışan meteorolojik seyir planlama şirketlerinin raporlarında dahi gözönüne alınmaktadır.

### **5.3. Performans Anlaşmazlıkları**

Performans anlaşmazlıklarının karara bağlanmasında genel bir yaklaşım mevcut olmamakta ve her anlaşmazlık kendine özgü şartları dahilinde ayrı olarak değerlendirilmekle birlikte, geçmişteki benzer anlaşmazlık davalarına da atıflarda bulunulabilmektedir.

Sözkonusu anlaşmazlık davaları incelendiğinde göze çarpan ilk husus, sözleşmelerdeki ifadelerin ne kadar açık ve net olduğunun karar vermede belirleyici olması ve bir diğer husus ise tarafların iyi niyet ile beyanda bulunup bulunmamış olduklarının dikkate alınmasıdır.

Navlun piyasası dalgalı seyirler izlediğinde kiralama sözleşmelerine ilişkin performans anlaşmazlıklarının artış meylinde olduğu gözlemlenmektedir. Bu durum özellikle kiracıların gemiyi piyasanın yüksek olduğu zamanlardaki yüksek navlunlardan kiralamış oldukları ve bu durumun kendilerine vermiş olduğu zararlarını azaltma çabasına girdikleri zamanlarda görülür. Bu anlaşmazlıklar, gemilerin alt kiracılara verildikleri zamanlar bir miktar daha karmaşık hal alır ki, alt kiracı önce ilk kiracıya, ilk kiracı da gemi sahibine anlaşmazlık konusunu rücu edecektir.

Navlun piyasasının dalgalı seyir altında olduğu zaman dilimleri içerisinde anlaşmazlık sayısı ve boyutlarının artış gösteriyor olması, sözleşmelerdeki eksikliklerin ya da herhangi bir tarafın lehine/aleyhine olabilecek ifadelerin yeri geldiğinde menfaat kazanmak amacı ile devreye konulabileceği ihtimaline işaret etmektedir, ki bu da yukarıda verilen sebepler ile birlikte sözleşme metni üzerinde yapılan görüşmeler esnasında kullanılmış olan ifadelere ve verilen beyan/garantilere ne kadar özen gösterilmesi gerektiğini ortaya koyar.

### **5.3.1. Hava ve deniz durumlarından kaynaklanan performans anlaşmazlıkları**

Performans anlaşmazlıklarının büyük çoğunluğu “iyi hava ve sakin deniz” ifadesi ile belirtilen ve rakamsal değerler ile ifade edilen hava ve deniz şartları üzerindeki uyuşmazlıklar ile ilişkilidir.

Bu uyuşmazlıklar zaman zaman sözleşmelerdeki ifadeler ve tanımlar üzerine, zaman zaman ise gemi kayıtları ile belirlenmiş üçüncü taraf gözlemlene şirketleri kayıtlarının birbirleri ile örtüşmemesi sonucu oluşur.

Tekrar edilmesi önem taşıyan gerçek ise, bazı durumlarda daha önceki kararlara atıfta bulunularak anlaşmazlıkların çözümlenmesine karşın, genelde her anlaşmazlığın kendi şartları altında değişik biçimde kararlara bağlanabilmesidir.

#### **5.3.1.1. LMLN 648 – 21/04 olayı**

Kiralama sözleşmelerinde kullanılan metnin önemine vurgu yapmak açısından daha önceden kısaca değinilmiş olan aşğıdaki anlaşmazlık dosyasının, hesaplamalar için bakış açısını gösteriyor olması bakımından detaylı olarak incelenmesinde fayda olacağı düşünülmüştür.

Sözkonusu gemi, ilaveler yapılmış bir NYPE formu altında kiralanmıştır. Kiralama sözleşmesinin 61(a) klozu şu şekildedir:

*“... Gemi, bu kiralama sözleşmesinin yürürlükte olduğu süre içerisinde her zaman ballast/yüklü olarak yaklaşık 13 knot sürat yapmaya muktedir olacaktır. Bu kiralama sözleşmesinde kullanılan “İyi Hava Koşulları”, Beaufort Kuvveti 4 dahil ve aşmayacak kadar olan rüzgar süratindeki hava koşulları olarak tanımlanmıştır. Performans üzerinde açıkça bir anlaşmazlık olması durumunda, Oceanroutes tarafından sağlanmış olan veriler her iki taraf için bağlayıcı olacaktır.”*

Geminin sürati ve performansı üzerinde bir anlaşmazlık baş göstermiştir. Buna bağlı olarak ise bir çok anlaşmazlık konusu mevcuttur. İlk olarak, kiracılar kloz 61(a)’nın üçüncü cümlesinin, Oceanroutes firmasının raporunda belirttiği gerçek bulgularının tarafları bağlayıcı hükümde olacağını çok açık bir şekilde belirttiği iddiasında bulunmuşlardır.

Karar, kiracıların iddiasının reddedilmesi yönünde olmuştur. Kloz 61(a)’da birtakım fazladan ibareler olmasına rağmen, bunların kiralama sözleşmelerinde görülmesi nadir olmayan ibareler oldukları kararlaştırılmış ve mahkeme tarafından dikkate alınmaya değer görülmemiştir. Oceanroutes analiz ve sonuçlarının nihai ve tarafları bağlayıcı olabilmesi için kullanılmış olanlardan daha açık ifadelerin gerektiği bildirilmiştir. Mahkeme, diğer kiralama sözleşmelerinde bu şekilde açık ifadelere rastlamış olduğu ve dolayısı ile verilen kararın ticari gerçeklere aykırı görülmemesi gerektiği görüşünde olmuştur. Kloz 61(a)’nın üçüncü cümlesinde kullanılmış olan “veri” kelimesi, Oceanroutes firmasının kendi sonuçlarına varmak için kullandığı ham materyalleri (ya da verileri) kapsamak amacı ile kullanılmıştır. Tüm Oceanroutes raporunun ya da Oceanroutes tarafından kendi verileri esas alınmak sureti ile kullanılan yöntemlerin kabul edilmesi tavsiyesinde bulunulmamıştır.

İkinci olarak, Oceanroutes tarafından kira sözleşmesinin Sriracha-Mississippi ayağında gemi lehine 0.6 knot olarak bulunan akıntının geminin süratinden düşülüp düşülmeyeceği sorusu yöneltmiştir. Bu durumda, geminin süratinden yine hava etkeni olarak hesaplanmış olan 0.2 knot ilave edilmek sureti ile toplamda 0.4 knot düşülecek ve gidilen mesafenin harcanan zamana bölünmesi ile bulunmuş olan ortalama 12.6 knot sürat bu vesile

ile 12.2 knot'luk "performans sürati" haline gelecektir ki bu da kiralama sözleşmesi garantisinin ihlal edilmiş olduğu anlamında olmaktadır (London Arbitration, 07.12.2006).

Karar, akıntıların etkisinin kiralama sözleşmesi garantilerine dahil edilmemesi gerektiği yönündedir. Taraflar, geminin performansının sorgulanacağı "iyi hava" tanımı altında akıntılardan bahsetmemiştir ve akıntıların performans üzerinde oluşturacağı etkilerin eksik bilgi olduğundan bahsetmenin dahi bu durumda manası yoktur. Bir kiracının akıntıların dikkate alınması niyetinde olması durumunda bunu özellikle vurgulayarak ifade etmiş olmasının gerekliliği belirtilmiştir.

Son olarak, gemi sahipleri sürat ve yakıt tüketimi garantilerinin ihlal edilip edilmediği sorusuna karşın doğru olacak yaklaşımın *Gas Enterprise [1993]2 Lloyd's Rep 352* olayının karara bağlandığı aşağıdaki şekilde olması gerektiği iddiasında bulunmuşlardır:

*" Uygulamada ilk adım, alt kloz (4)'e uygun düşecek şekilde, geminin 4 kuvveti ve altındaki hava şartlarında her bir seyir için gerçekleştirdiği ortalama süratin bulunmasıdır. Bu, geminin sorgulanan seyir bölümü için gerçekleştirmeye muktedir olduğu sürat (ve tüketim) değerlerini vererek gemi sahiplerinin ihlal içerisinde olup olmadıklarını gösterir"*

Oceanroutes verilerine dayanarak gemi sahipleri, geminin "iyi hava" günlerindeki ortalama süratinin, garanti edilmiş olan 13.0-0.5 ("yaklaşık" için) = 12.5 knot değerinin üzerinde olduğunu bildirmişlerdir.

Karar, gemi sahiplerinin iddiasının doğru olduğu yönünde olmuştur. İyi hava günlerindeki seyir aralıkları için geminin ortalama sürati 12.5406 knot olmakta ve bu da 12.5 knot'luk garantiyi sağlamaktadır. Bu sebepten dolayı, kötü hava koşulları altında geminin kaybetmiş olabileceği zamanlar ve aşırı harcanmış olabilecek yakıtların hesaplanması, herhangi bir garanti ihlali sözkonusu olmadığından gündeme gelmeyecektir.



### 5.3.1.2. LMLN 589 – 08/02 olayı

Olaya esas olan gemi ilaveler yapılmış olan bir NYPE formu altında kiralanmıştır. Kira altında iken geminin sürat ve performansına ilişkin anlaşmazlıklar ortaya çıkmıştır. Kiracılar, geminin kiralama sözleşmesindeki ilgili şartları yerine getiremediği iddiasında bulunarak, kira miktarından düşüş yapmışlardır.

Karar, başlangıç olarak geminin iyi hava şartlarındaki performansına bakmanın gerekli olduğu şeklindedir. Taraflar, iyi hava standartları üzerinde anlaşma sağlamışlardır; “Beaufort 4 kuvvetini geçmeyecek rüzgar ve Douglas deniz durumu 3’ü geçmeyecek olan swell” şeklinde. Gemi jurnali kayıtlarına göre geminin gerçekte bu parametreler ile karşılaşmış olup olmadığı açıkça belirlenememiştir. Sorun, belirli günler için Kaptan’ın Douglas durum değeri yerine sadece “swell” şeklinde kayıt tutmuş olmasıdır. Bununla birlikte bu değerlerin 4 ya da üzerinde olduğunda jurnale yazıldığı görülmüştür. Buna istinaden, Kaptan tarafından kullanılmış olan “swell” ifadesinin 3 ya da aşağısı olduğu sonucuna varılmıştır. Bu durumda birtakım iyi hava günleri ortaya çıkmış olacaktır.

Gemi sahipleri, en devamlı iyi hava günlerinin 17 ve 18 mayıs tarihlerinde görülmüş olduğunu bildirmiştir. İlave olarak, swell değerinin 4 olmasına rağmen ortalama süratin 14 knot olduğu 16 mayıs gününü gündeme taşımışlardır. Bununla birlikte, hesaplamalarında bu üç gün için ortalama günlük sürati yanlış almışlar ve toplam ortalama, en azından 13.25 knot gerekli olduğu yerde 13.17 knot olarak bulmuşlardır. Doğru hesap, kiracılar tarafından yapılmış olan ve 16 mayıs tarihinde sadece 5 saat seyir olduğu ve 18 mayıs gününün 23 saatlik bir gün olduğu hesaba katılarak ortalama 12.87 knot değerini veren hesaplamadır.

Sefer esnasında rüzgar kuvvetinin 4’ü aşmadığı ve deniz durumunun “swell” olarak kaydedildiği bir dizi günler daha mevcuttur. Bunların da ortalama sürat hesabına katılması ile kiracıların bulmuş olduğu değerlere daha da yaklaşmıştır. Bu vesile ile geminin iyi hava şartlarında performansında kusur olduğu açıkça görülmektedir. Gemi sahipleri, (“yaklaşık” ifadesi için verilmiş olan 0.5 knot müsaadesine ilave olarak) akıntı ve bilimum etkenler için 0.5 knot daha müsaade verilmesinin gerekli olduğunu iddia etmişlerdir. Bunun uygulanması

için ortada bir gerekçe olmadığı düşünölmüş, en azından ters akıntılar ile ilgili bir kanıtın mevcut olmadığı bildirilmiştir. Gerçekte bir etki var ise o da hakim akıntıların gemi lehine olduğudur.

Bunlara istinaden kiracıların kira düşüşlerinin haklılığı onaylanmıştır.

### 5.3.1.3. LMLN 357 – 10.07.1993 olayı

Tarafları **B.P. Shipping Ltd. ve Exmar N.V.** olan bu davaya esas olan *Gas Enterprise* isimli gemi, 12 aylık bir süre için ve kiracının opsiyonunda olan artı eksi 30 günlük şart ilavesi ile zaman esaslı olarak kiralanmıştır. Kiracılar, geminin sözleşmede verilen tanımlarına uygun performans göstermediğini bildirerek sözleşmeden kaynaklanan toplam USD 329,584 tutarında tazminat ya da hasarların tazmini talebinde bulunmuşlardır.

Kiralama sözleşmesinin 5. klozu şu şekildedir:

1) ... *Gemi sahipleri, geminin bu kira için teslim edildiği tarih itibarı ile aşağıdaki şartlar dahilinde performans göstermeye muktedir olduğunu ve bu performansı bu kira altında hizmet devam ettikçe sürdüreceğini garanti eder.*

2) *Gemi sahipleri garanti eder ki:*

*Bu kira sözleşmesi süresi boyunca yüklü ve ballastlı seyirler esnasında geminin maximum ortalama sürati 16.0 knot ve bu süratte tüketeceği maximum ortalama yakıt miktarları da 62 ton fuel oil/8 ton diesel oil olacaktır.*

3) *Gemi, yüklü durumda maximum ortalama 13.5 knot sürat yapmaya muktedirdir ve bu süratte iken ortalama yakıt tüketimi 41 ton fuel oil/8 ton diesel oil olacaktır.*

*Kiracıların gemiye yukarıda (1) ve (2) de belirtilen değerler arasında bir değerde bir ortalama sürat veya ortalama yakıt tüketimi ile seyretme talimatı vermeleri durumunda, gemi deniz seyirlerinde aşağıda verilen tabloda belirtilen ortalama sürat ve yakıt tüketimi değerlerini gerçekleştirmeye muktedir olacaktır...*

- 4) *Geminin performans değerlendirmesinin yapılması için ortalama sürat ve yakıt tüketimleri, kiracılar tarafından gerçekleştirilmesi yönünde talimat verilmiş olan her bir deniz seyri için katedilen mesafe, harcanan zaman ve geminin tükettiği yakıt miktarları esas alınmak sureti ile hesaplanacaktır. Bu hesaba gemi tarafından gerçekte izlenmiş rotadan her türlü sapma ya da değişiklik dahil olacak, hesap pilot istasyonundan pilot istasyonuna yapılacak, Beaufort kuvveti 4 dahil ve aşağısı hava şartları ve dalga ...*
- 5) *Alt-kloz 4 altında değerlendirilen bir deniz seyri esnasında eğer;*
  - (a) *Geminin ortalama sürati, deniz seyri esnasında kiracılar tarafından zaman zaman Kaptan'a verilen talimatlarda belirtilen ortalama süratten az ya da fazla ise, sonuçta oluşan kayıp ya da kazanç olan zamanın saat olarak ifadesi ve/veya bölümleri kiranın saatlik miktarı ile çarpılacak ve zaman kaybı olması durumunda çıkan toplam, aşağıdaki alt-kloz 6'ya istinaden gemi sahipleri tarafından kiracılara ödenecektir.*
  - (b) *Geminin toplam yakıt sarfiyatı, alt-kloz 2'de verilmiş olan tablodaki sürat değerlerine mukabil yakıt sarfiyatları esas alınmak sureti ile, yukarıda belirtilmiş olduğu gibi yine kiracıların talimatları esas alınarak gerçekleştirmiş olduğu ortalama sürate tekabül eden sarfiyat değerinden az ya da fazla ise, olası fazladan harcanan yakıt miktarının değerine eşdeğer bir toplam, aşağıdaki alt-kloz 6'ya istinaden gemi sahipleri tarafından kiracılara ödenecektir...*

Kiracılar, kloz 5'in 1'den 3'e kadar olan alt klozlarında belirlenmiş olan sürat ve yakıt tüketimi garantilerinin geminin kiralama sözleşmesi altında olduğu tüm süre boyunca geçerli olması gerektiğini bildirmişlerdir. Gemi sahipleri ise, garantinin sadece rüzgar ve dalganın Beaufort skalası olarak 4 veya altında olduğu durumlardaki deniz seyirleri için geçerli olacağı iddiasında bulunmuşlardır.

İlk olarak mahkeme kiracılar lehinde karar almıştır. Bunun üzerine gemi sahipleri temyize başvurmuşlardır.

Karar, alt-kloz 4 tarafından geminin düşük (ya da yüksek) performansının derecesini ölçmek için gerekli olan şartların belirtilmiş olduğu yönündedir. Dolayısıyla, sadece havanın 4 ya da aşağısı kuvvette olduğu zamanlar için bunu uygulamaya gerek yoktur. Alt-klozlar 1-3 altında belirtilen garantiler, yüklü ya da ballastlı genel olarak tüm deniz seyirlerine uygulanmak üzere vurgulanmıştır. Açık bir şekilde, kiracılar herhangi bir garanti ihlali durumunda zararları karşılanmak üzere hak sahibidir. Sözleşmedeki sürat ya da yakıt tüketimi değerlerine iyi hava şartları altında uymayan bir geminin kötü hava şartları altında uyması beklenemeyecektir. Bu yüzden alt-klozlar 4 ve 5 hava şartlarına bakılmaksızın her türlü garanti ihlalinin tazminini gerektirmektedir. Tarafların, kiracıların sadece iyi hava altındaki düşük performans kayıplarının tazmini hakkına sahip olduğu fakat kötü hava altındaki düşük performans tazmini hakkı olmadığını düşünmeleri için ortada bir sebep yoktur.

Gemi sahipleri, “*alt-kloz 4 altında değerlendirilen bir deniz seyri esnasında eğer*” şeklindeki alt-kloz 5'in ilk cümlesini öne sürmüşlerdir. Bununla birlikte bu ifade, alt-kloz 5(a)'daki, garantinin ihlalden doğan kayıplar şeklinde anlaşılması gereken “*sonuçta oluşan kayıp*” hesabını azaltmak ya da yeniden tanımlamak şeklinde okunmamalıdır. Muhakeme için ilk adım, hava kuvvetinin 4 ya da aşağısı olan zaman dilimleri için alt-kloz 4'e uygun düşecek şekilde her bir deniz seyri için ortalama süratin bulunmasıdır. Bu, sorgulanan deniz seyri esnasındaki geminin gerçekleştirmeye muktedir olduğu sürati (ve tüketimi) verecek ve gemi sahiplerinin ihlal altında olup olmadıklarının anlaşılmasını sağlayacaktır.

Muhakemenin bu adımında 4 kuvvetinden yüksek hava durumlarındaki zaman dilimlerini dahil etmek gemi sahiplerine haksızlık olacaktır, aynı geminin süratinin düşük rüyet ya da sınırlı deniz sahalarından dolayı düşürülmek zorunda kalındığı zaman dilimlerinin hesaba katılmasının olacağı gibi. Her bir deniz seyri için bir kere geminin iyi havada yapmaya muktedir olduğu sürat hesaplandıktan sonra ancak garanti anlam kazanmış olacaktır. Eğer sürat, garanti edilenden daha az ise ya da yakıt tüketimi bu sürati gerçekleştirmek için garanti edilmiş olandan fazla ise kiracılar bu durumda sadece iyi hava altında gerçekleştirilmiş olan deniz seyri için değil, muhakemesi yapılan tüm deniz seyri için zararlarını tazmine hak kazanacaktır. Garanti, sürate ilişkin geminin gerçekte yapacağı değil, yapmaya muktedir olduğunu bildiren bir vaattir.

Başvuru reddedilmiştir.

#### **5.3.1.4. LMLN 98 – 8/83 olayı**

Olaya esas olan gemi bir Baltimore sözleşmesi altında kiralanmıştır. Kiralama sözleşmesinin önsözündeki tanımlayıcı kelimeler: “... yaklaşık 13 knot iyi hava ve sakin denizde...” şeklindedir.

Aynı zamanda, “geminin tanımı” başlıklı ilave bir kloz 26’da mevcuttur. Bir sonraki satır şu şekildedir: ““yaklaşık” olarak verilen tüm detaylar için garanti yoktur”. Sonrasında geminin detayları verilmiştir ve ilaveten: “geminin sürati yaklaşık 13 knot (geminin bu kira boyunca sürdürmeye muktedir olduğu sürat olmak üzere) ...” ifadesi eklenmiştir.

Parantez içerisindeki ifadeler, geminin, “iyi hava ve sakin denizde” tanımı ile belirlenmiş olan ve 13 knot olarak bildirilen süratinin sürekli bir garanti olarak anlaşılması gerekliliğini ifade etmektedir.

Kiracılar, diğer birtakım taleplerinin yanısıra, iddia ettikleri düşük sürat ve fazla yakıtlardan dolayı USD 12,273 tutarında bir zarar tazmini talep etmişlerdir. İddiaları, geminin performans süratinin sadece 12 knot olduğunu gösteren bir Oceanroutes raporunu esas alarak

yapılan hesaplama göre. 27 nisan tarihindeki gemi jurnal kayıtları orta swell ve 5/6 kuvveti altında 12.75 knot sürat gösterirken, 2 mayıs kayıtları 3/4 kuvveti altında 12.92 knot göstermektedir. Kiracılar, gemi jurnalindeki kayıtların geminin gerçekte karşılaşmış olduğu hava şartlarından daha fazla ters hava olarak kaydedilmiş olduğu delilinden hareketle 1 knot sürat eksikliği olduğu iddiasında bulunmuşlardır.

Karar, Oceanrotes raporunun ya aynı rotayı izleyen ya da yakınlarda olan diğer bazı gemilerden alınmış olan bilgiler esas alınarak hazırlanmış olduğu şeklindedir. Rapor, gemi jurnalinde yazılanların tutarsızlığına bir delil olarak gösterilmemelidir. Hava şartlarının çok yerel olarak değişmesinin mümkün olacağı iyi bir şekilde bilinmektedir ve her halükarda diğer gemilerden alınan göstergeler, gemi jurnalindeki kayıtların önemsenmemesi ya da tutarsızlığı iddiasında bulunmak için çok yetersiz olacaktır. Gerçekte, klot 26 altında taraflar gemi jurnalindeki kayıtların kötü havayı belirleyici olması üzerinde anlaşmışlardır. Gemi jurnalindeki kayıtlarının hileli olduğu yönünde bir kanıt mevcut değildir ve taraflar bu anlaşma ile birbirlerini bağlamışlardır.

Bu yüzden kiracıların 1 knot olarak iddia ettikleri sürat eksikliği gerçek dışıdır. 3/4 kuvveti genelde test şartları olarak kabul edilmektedir. Baltimor sözleşme terimleri içerisinde olduğu gibi zaman zaman sakin deniz tanımı için daha az hava kuvvetleri ile karşılaşılmasına rağmen bu, çoğu mahkeme tarafından kabul görmemektedir. Kısıtlı görüşün olması da, kurallar gereği olarak sürat düşüşü yapılmadıkça, havanın “iyi” hava olmasını engellememektedir. Sefer esnasında karşılaşıldığı iddia edilmiş olan kısıtlı görüş zamanları, kötü hava zamanları ile karşılaştırıldığında ihmal edilebilecek azınlıktadır.

Gerçekte, gemi sahiplerinin sözleşmede verilmiş olan garantileri ihlal ettiklerine ilişkin yeterli kanıt ileri sürülemez.

#### **5.3.1.5. LMLN 78 – 19/82 olayı**

Zaman esaslı kiralama sözleşmesi, seferin tüm ayaklarında uygulanacak olan devamlı bir sürat garantisi içermektedir. Buna göre gemi sahibi geminin tam yüklü durumda “yaklaşık

12 knot” sürati gerçekleştirmeye muktedir olduğunu garanti etmiştir. Taraflar, “yaklaşık” kelimesi için 5% müsaade verilmesi konusunda anlaşmışlardır, dolayısıyla garantiye uymak için geminin gerçekte 11.4 knot sürat yapmış olması yeterli olacaktır. Fakat bu sürat garantisi, kiralama sözleşmesinde özellikle Beaufort skalasına göre 4 kuvvetinden daha kötü olmayacak şekilde tanımlanmış iyi hava koşulu ile ilişkilendirilmiştir.

Şubat ayında, kira sözleşmesi altında geminin gerçekleştirmiş olduğu üç seferin ilki olan Durban–Reunion seferi üzerinde anlaşmazlık ortaya çıkmıştır. Kaptan, yüksek, kaba ve çok kaba denizler ve 5 ile 8 kuvveti arası rüzgarlar olduğunu raporlamıştır. Bağımsız kanıt olarak, Bracknell meteoroloji ofisi aynı zaman dilimleri için kaba denizleri ve 5 kuvveti ile üzeri rüzgarları teyid etmiştir. Böylece anlaşmazlığın büyük kısmı doğrulanmıştır.

İlaveten, kiracıların bu sefere mahsus olarak geminin gerçek süratinin 11.4 knot olması gerekliliğini öne sürmelerinin yersiz olduğu kararına varılmıştır. Geminin performansının özellikle kötü olduğu ve hava durumunun 5/6 kuvvetinde seyrettiği günler için avukatların, geminin gemi sahibi tarafından taahhüt edilmiş olan iyi hava kabiliyetini dikkate alıp uygulamaları mümkündür. Bu yapıldığında, hakim hava koşulları altında geminin kaydedilmiş olan performansının kabul edilebilir sınırlar dahilinde olduğu görülmektedir.

Karar, gemi sahiplerinin sürat kabiliyeti garantisine ve bu garantinin tüketimi de kapsayan kısmına ilişkin bir herhangi ihlalleri olmadığı yönünde olmuştur. Bu görüş, ardından gelen iki sefere ilişkin kiracılar tarafından bir şikayet gelmemiş olması ile de desteklenmiştir.

#### **5.3.1.6. LMLN 533 – 13.04.2000 olayı**

Tarafları **Linden Navigation Corp. ve Grand Eastern Co. Ltd.** olan bu davaya esas olan *Dimitris Perrotis* isimli gemi, NYPE formu altında Port Talbot/İngiltere limanından ara limanlar ile Xingang/Çin limanında teslim edilmek üzere olan bir sefer için zaman esaslı olarak kiralanmıştır. Port Talbot limanından ballastlı olarak hareket eden gemi yükleme limanı olan Morehead City limanına gitmiş, oradan da yakıt için St. Eustatius'ta durduktan

sonra Çin'e devam etmiştir. Geminin Çin'e varmasını müteakip kiracılar, St Eustatius–Xingang ayağındaki zaman kaybı ve aşırı yakıt tüketimi için kiradan düşüş yapmışlardır.

Kira düşüşüne esas olarak, iddiaları ile birlikte WNI Oceanroutes firmasının hazırladığı ön sefer raporunu da sunmuşlardır. Davanın görüşülmesi esnasında kiracılar kendi uzmanları tarafından hazırlanmış olan bir performans analiz raporuna dayanarak tazminat taleplerini Morehead City limanından başlamak sureti ile tüm sefere uygulanmak üzere revize etmişlerdir. Nihai düşük performans talepleri 13.37 knot sürata dayanarak ve yakıt ile birlikte olmak üzere toplam USD 23,657.32 rakamına ulaşacak şekildedir.

Gemi toplamda 15,392 deniz mili yol katetmiş ve yüklü deniz seyri esnasında ortalama 12.62 knot sürat yapmıştır. Gemi jurnali seferin çoğu bölümleri için kaba denizler ve 6 ile 7 kuvvetinde doğu rüzgarları şeklinde olumsuz hava şartları olduğunu göstermektedir. Singapore Strait geçişi esnasındaki 60 millik bir mesafe için gemi düşük rüyet ve yoğun trafik sebebi ile 9 knot emniyetli sürat gerçekleştirmiş olduğunu raporlamıştır.

Gemi sahipleri, gemi jurnalindeki verileri kullanmak sureti ile geminin (kiralama sözleşmesinde Beaufort kuvveti 4 ve aşağısı olarak tanımlanmış olan) iyi hava zaman dilimleri içerisinde 13.4 knot sürat gerçekleştirmiş olduğunu hesaplamıştır. Buna göre bütündeki ortalama sürat makul görünmektedir. Gemi sahipleri, olası bir sürat tazminat talebinin, eğer var ise *de minimis* olacağını çünkü geminin garanti edilmiş olan sürati gerçekleştirmesi gerekli olan günlerin seferin iyi hava altında geçen yalnızca 5-6 günü için olduğu iddiasında bulunmuşlardır.

Karar, zaman esaslı kiralamalar için yapılacak olan performans analizlerinde genel kural olarak ve sözleşmede herhangi özellikle belirlenmiş bir zaman aralığı yok ise en uygun yöntemin tüm kira süresinin izlenmesi olmasına rağmen, mevcut durumda tarafların sadece yüklü seyir zaman dilimine odaklanmış olmalarından hareket ile mahkemenin de gözden geçirmesini ve kararını sadece yüklü seyir için yapacağı şeklindedir.



Mahkeme, ilk bakışta gemi jurnallerinin hakim hava şartları ve geminin performansı konularında kabul edilecek olan kanıtlar olacağını teyid etmiştir. Gemi kayıtlarındaki, aralarında bütünsel bir bağlantı bulunamayan hakim hava şartları verileri akla yatkınlıktan yoksun olmadıkça ve kiralama sözleşmesi aksini belirtmedikçe üçüncü bir tarafın verilerini kabul etmek için ortada bir neden görülmemektedir.

Gemi kayıtları, geminin kendi raporlamış olduğu bilgilere göre dahi düşük performans gösteriyor olmalarından dolayı WNI Oceanroutes firması verilerine başvurarak gemi jurnalini gözardı etmeyi gerektirmemektedir.

Mahkeme gerçek performansın sadece iyi hava günleri için gerçekleştirilmiş olan ortalama sürat vasıtası ile hesaplanacağını ve sonuçtaki performansın daha sonra tüm sefer mesafesi için uygulanacağını teyid etmiştir.

Gemi, “*Beaufort kuvveti 4 dahil ve aşağısı iyi hava şartları altında tam yüklü olarak yaklaşık 14.5 knot, ballastlı yaklaşık 15.3 knot ve mukabil olarak yaklaşık 33.9 M/T fuel oil (180 cSt) artı yaklaşık 1.8 M/T karışım yakıt tüketimine muktedir*” olarak tanımlanmıştır.

Kiralama sözleşmesi diline dayanarak “yaklaşık” kelimesinin ya sürat ya da tüketim için uygulanması gerekmektedir ve tarafların sürat için uygulanmasını seçmeleri sonucu geminin garanti edilmiş olan sürati 14 knot olmaktadır.

WNI Oceanroutes firmasının analizine göre iyi hava sürati 13.37 knot ve sonrasında geminin kayıtlarındaki hava değerleri kullanılarak ise 13.35 knot hesaplanmaktadır. Kiracıların, gemi jurnalini kullanarak yaptıkları kendi hesaplamaları sonucu ise yalnızca 13.25 knot bulunmaktadır. Gemi sahipleri benzer bir 13.34 knot değeri hesapladıklarından dolayı geminin iyi hava şartları altındaki süratinin gerçekten de yetersiz olduğu açıkça görülmektedir.

Gemi sahiplerinin, “bütündeki ortalama süratin makul olduğu” ve kiracıların tazminat taleplerinin *de minimis* olarak değerlendirilmesi gerektiği yönündeki iddiaları inandırıcı

olmamıştır. 14.0 knot olarak garanti edilen sürat ile iyi hava süratinin tüm yüklü deniz seyri için uygulanması sonucunda oluşan zaman kaybı *de minimis* ölçülerinde değildir.

Elde mevcut bilgiler ışığında, mahkeme 2.266438 günlük bir zaman kaybı ve mukabil USD 18,584.79 tutarında bir tazminata hükmetmiştir. Yakıt tüketiminin tazminine ilişkin olarak ise fazladan IFO tüketimi için USD 4,386.72 ve MDO tüketimi için de USD 367.16 tutarlarını hesaplamıştır. Buna göre kiracıların, USD 696.93 tutarındaki komisyonlar düşüldüğünde ortaya çıkan toplam USD 22,641.79 tutarındaki düşük performans zararına ilişkin tazmin talepleri karşılanacaktır.

#### **5.3.1.7. LMLN 549 – 20/00 olayı**

Bu olayda gemi, ilaveler yapılmış olan bir NYPE formu altında kiralanmıştır. Kiracılar, kiralama sözleşmesi altında geminin gerçekleştirmiş olduğu iki adet yüklü sefer için düşük performans olduğu iddiası ile kiradan düşüş yapmışlardır. Ballast durumundaki seyir ayakları için herhangi bir şikayetleri bulunmamıştır.

Gemi sahipleri, bu kira düşüşünü geri kazanabilmek için geminin yüklü seyirlerdeki şüphe götürmeyen düşük performansının karinadaki deniz canlısı oluşumundan dolayı olduğunu iddia etmişler ve bu canlı oluşumuna sebep olarak ise kiracıların talimatına istinaden geminin ilk yükleme limanında 4 hafta kadar yük beklemiş olmasını göstermişlerdir.

İlgili kiralama sözleşmesi klozları şu şekildedir :

*Satır 5: ... ve teknesi, makinası ve ekipmanları eksiksiz çalışıyor durumda...*

*Satır 9-11: ... ve tam yüklü durumda ve Beaufort 4 dahil aşağısı olan iyi hava koşulları altında – yaklaşık 13.0 sürati gerçekleştirmeye muktedir...*

*Satır 22: ... yükü almaya hazır ve sıkı, sağlam, mukavim ve her yönüyle hizmete hazır...*

*Kloz 33: Kiracılar, tüm ilgili masrafları kendilerine ait olmak üzere gemiye Oceanroutes meteorolojik seyir planlama şirketi atama seçeneğine sahiptir ve*

*gemi sahipleri Oceanroutes firmasını geminin gerçek kalkış zamanı, günlük pozisyonu ve gerçek varış zamanları konusunda tam olarak bilgilendirecektir.*

Gemi, ilk yükleme limanı açıklarına 9 mart tarihinde varmıştır. Bu tarihten sonra 23 gün dış demir mevkiinde bekleyerek, ilave 5 gün de iç demir mevkiindeki bekleme ve yükleme için geçirmiştir. Gemi sahipleri, kaçınılmaz bir sonuç olarak gemi teknesinin kirlendiğini ve bu yüzden performans gerilemesi olduğunu bildirmişlerdir. Kiracılar buna itiraz ederek, deniz canlıları oluşumunun önceden tahmin edilebilen ve kaçınılmaz bir olay olduğunu ve canlı oluşumunun ancak paslı alanlarda ya da boyanın kalkmış olduğu yerlerde ya da her ikisinin birden mevcut olduğu durumlarda oluşabileceğini bildirmişlerdir (Ligaard, 2005). Bu da, geminin “eksiksiz çalışıyor durumda” ve “her yönüyle hizmete hazır” olmamasından kaynaklanmıştır. Kiracılar ayrıca eğer problem olacak ise gemi sahiplerinin yükleme limanında tekneye su altı temizliği yapturtmaları gerektiğini, yaptırmamış olmalarından dolayı gerekli azami gayreti (*due diligence–Article III Rule 1 Hague/Hague/Visby Rules*) gösterme yükümlülüklerini ihlal etmiş olduklarını iddia etmişlerdir.

İlk bulgular geminin ilk yüklü seferinde gerçekleştirmiş olduğu ortalama yüklü iyi hava performansının oldukça düşük olduğu şeklindedir. Gemi sahipleri bu süratin 10.78 knot, kiracılar ise 10.26 knot olduğunu bildirmişlerdir. Aradaki bu fark, bir tarafta gemi jurnalindeki kayıtlar, diğer tarafta da kiracıların Oceanroutes firması analizlerinden aldığı ve Bracknell meteoroloji ofisi tarafından da desteklenen veriler olmasından dolayı ortaya çıkmıştır. Kiracılar, ayrıca yine kendileri tarafından işletilen ve her ne kadar farklı bir tahliye limanına gitmiş olsa da mevzubahis geminin seferine çok benzer bir sefer yapmış diğer bir gemiyle paralellik kurmuşlardır. Diğer gemi de aynı şekilde yükleme limanının dış demir bölgesinde uzun bir gecikme yaşamış fakat Oceanroutes tarafından yapılmış olan hesaplamalarda yüklü performans sürati 12.8 olarak bulunmuştur. Konuya esas geminin sürati sadece 11.1 knot olmuştur ve her iki gemi de “iyi hava günleri” nin yüzdesi ise karşılaştırılmıştır.

Sözkonusu geminin ilk tahliye limanı varışında gemi sahipleri dalgıçlar tarafından teknenin sualtı temizliğini yaptırmışlardır. Kuru havuz bakımı kadar verimli bir tekne bakımı olmamasına rağmen, gemi sahipleri tarafından yapılan hesaba göre geminin bir sonraki ballastlı seyir ayağında ortalama iyi hava süratinin 12.80 knot olması kayda değer bir temizlik yapıldığını göstermektedir. Kiralama sözleşmesindeki ballast sürat garantisi “yaklaşık 13.2 knot” olarak verildiğinden ve “yaklaşık” için 0.50 knot düşüş yapılacağından dolayı nihai 12.70 knot garanti sürati için bu sürat yeterlidir ve kiracılar herhangi bir şikayette bulunmamışlardır. Gerçekte, geminin performansı bir sonraki yüklü ayak esnasındaki süratin de kiralama sözleşmesi süratine yakın olacağı işaretlerini vermektedir. Fakat öyle olmamıştır. Gemi sahipleri ortalama iyi hava süratini 12.02 knot olarak hesaplamışlardır. Kötü hava koşulları yüzünden (gemi sahiplerinin ifadesi olarak) tüm sefer için ortalama sürat 10.56 knot olarak gerçekleşmiştir.

Kiracılar tekrar gemi jurnaline kusur bulmuşlar ve aynı kanıtlarını kullanarak iyi hava ortalama süratini 11.57 knot, sonrasında Oceanroutes hesabına göre performans süratini ise 11.1 knot olarak hesap etmişlerdir.

Uygun olan yaklaşımın, önceden belirtilmiş olan *The Didymi [1988]2 Lloyd's Rep 108* davasında olduğu şekliye olması gerekliliği kabul edilmiştir.

Gemi sahipleri, *The Rijn [1981] Lloyd's Rep 267* davasına atıfta bulunmuşlardır. Bu dava sonucunda kiracıların kendilerinden kaynaklanan sebeplerden dolayı düşük performans iddiasında bulunamayacakları kararı alınmıştır. Mevcut durum ele alındığında ise kiracılar, *The Rijn* kuralının uygulanabilir olmayacağını çünkü tekne kirlenmesinin kendi talimatları sonucunda değil geminin kötü kondüsyonu sonucunda oluştuğunu bildirmişlerdir. Diğer geminin yine yükleme limanındaki uzun demir bekleyişine rağmen gösterdiği performansı örnek vermişlerdir.

Kanıtlara dayanarak mahkeme, geminin yükleme limanındaki beklemesi sonucu teknesinin kirlenmiş olduğu sonucuna varmıştır. Bununla birlikte iki yüklü sefer, özellikle ikinci sefer sonucunda geminin süratinde görülmüş olan düşüş, basitçe kiracıların yükleme

limanı açığında bekleme talimatlarına uyulması sonucuna bağlanamayacaktır. Diğer geminin performansı mahkemenin kararını destekler durumdadır. Mahkeme, mevzubahis geminin gemi sahipleri tarafından yüklü performansı konusunda olandan üstün şekilde tanımlanmış olup olmadığı konusunda şüpheye düşmüştür. Fakat bunu ortaya çıkarmak son derece güç olacaktır.

Mahkeme sonuç olarak geminin ikinci yüklü deniz seyirindeki sürat değerinin onun yüklü olarak gerçekleştirmeye muktedir olduğu değer konusunda en doğru gösterge olacağını kararlaştırmıştır. Sonrasında bu sürati, Oceanroutes ve meteorolojik ofis tarafından elde edilmiş verileri gemi jurnaline tercih etmek sureti ile, her iki yüklü deniz seyrine uygulamıştır. Bu yaklaşım ile akıntılar dahil edilmek sureti ile iyi hava sürati ilk yüklü ayak için 11.77 knot ve ikinci yüklü ayak için ise 11.37 knot olarak bulunmuştur.

Buna göre ise, kiracıların sürat ve tüketim tazmini talepleri haklı görülerek USD 42,487.82 tutarında bir kira düşüşü yapılmasının uygun olacağı kararlaştırılmıştır.

#### **5.3.1.8. LMLN 465 – 13/97 olayı**

Gemi bir NYPE formu ile kiralanmıştır. Sözleşmenin giriş metni geminin sürat ve yakıt tüketimi kabiliyeti konularında doldurulmamıştır fakat tanım klozu olan kloz 71’de sürat yaklaşık 12 knot ve mukabil tüketim yaklaşık 27 ton IFO olarak belirtilmiştir. Kloz 79, “*gemi hava müsaadeli olarak bu kiralama sözleşmesinin hüküm sürdüğü tüm zamanlar içerisinde ortalama 12 knot sürati sürdürmeye muktedir olacaktır. Bu kiralama sözleşmesi için “iyi hava koşulları” Beaufort kuvveti 4’ü geçmeyen rüzgar hızları olarak anlaşılacaktır*” şeklindedir.

Kiracılar, gemi sahiplerinin sürat ve yakıt tüketimi garantisini ihlal ettiklerini öne sürmüşlerdir. Yaptıkları hesaplamalarda gemi jurnalinde raporlanan hava durumlarının hassas verilmediği kabulünden hareketle kendi hava raporlarını ve akıntı etkileri verilerini dikkate almışlardır. “Yaklaşık” kelimesi için ihtiyat payı da verilmiştir. Kiracılar, ilaveten geminin Yunanistan’dan geçtiği sırada Pire’de durmuş olduğunu bildirmişlerdir. Gemi sahiplerinin

kendilerinden bu şekilde bir rota sapması müsaadesi istemiş olduklarını, bu isteğin kendileri tarafından reddedilmiş olduğunu, buna mukabil geminin rota sapması yapmış olduğunun gemi sahiplerinin kendi survey raporlarında dahi açıkça görüldüğünü bildirmişlerdir.

Gemi sahipleri sadece kısa bir zaman dilimi için rüzgar hızının Beaufort 4 altında olduğunu iddia etmişlerdir. Bu zaman dilimi içinde gemi ortalama 11.8 knot sürat gerçekleştirmiştir ve bu yüzden –sadece o zaman dilimi için- kayıp zaman olan 0.0128 gün *de minimis* olarak sayılmalı ve ihmal edilmelidir. Geminin rota sapması yaptığı iddiasını reddetmişler ve gemi jurnalini kanıt olarak sunmuşlardır.

Karar, kloz 79 içeriğinde geminin kira sözleşmesi süresince sürdürmeye muktedir olduğu sorumlulukları belirtirken, sözleşme giriş metni ve kloz 71'in de sözleşme anında ya da teslim esnasında geminin muktedir olduğu değerler hakkında garanti veriyor olduğu şeklindedir. Klozun ilk cümlesinde “hava müsaadeli” yazmasına ve sonrasında “iyi” şartına atıfta bulunulmasına rağmen, kastedilmiş olanın rüzgar hızı belirtilmiş olan değeri geçmedikçe sürekli garantinin uygulanması gerekliliği olduğu gayet açıktır. Bu, rüzgarın belirtilmiş olan sürati geçtiği durumlarda gemi sahiplerinin geminin sürati konusunda herhangi bir yükümlülüğünün olmadığı anlamında değildir. Rüzgarın Beaufort 4 altında bir hızda estiği zamanlarda geminin bir ihlali olmuş ise bu ihlal diğer zamanlara da eşit olarak uygulanmalı ve kiracılar tüm kira periyodu için bundan doğan zararlarının tazminine hak kazanmalıdır.

Kloz 79'da verilmiş olan vaatler “yaklaşık” kelimesi ile tanımlanmış olarak okunmamaktadır. “Ortalama 12 knot” bildirim, “yaklaşık” kelimesinin sürekli garantiye uygulanmasını içermemektedir. Tarafların “yaklaşık” kelimesinin bu garantiye uygulanabilir olması niyetinde olmaları durumunda kloz içerisine bu ifadeyi dahil etmiş olacaklarının gerektiği düşünülmüştür.

Kiracıların gemi jurnalindeki hava değerlerini reddetmelerinin anlaşılabilir olduğuna kanaat getirilmiştir. Diğer taraftan, kloz 79 şu ifadeleri de içermektedir:

*“Hava durumları için deliller geminin güverte jurnalinden ve devlet hava bürolarının raporlarından alınacaktır. Güverte jurnalleri ve bağımsız büro raporları arasında esaslı bir çelişki olması durumunda, bağımsız büronun raporları karar vermede göz önüne alınacaktır.”*

Kiracılar, devlet hava büroları raporlarına göre hazırlanmış olduğunu bildirdikleri Oceanroutes raporlarına atıfta bulunmuşlardır. Bununla birlikte, herhangi bir devlet raporu örnek göstermemişlerdir. Mahkemenin görüşüne göre, bağımsız olmalarına rağmen Oceanroutes raporlarına dayanmak yeterli değildir çünkü hava durumlarının jurnalden ve devlet raporlarından alınacağı yönünde vurgulanmış bir ifade mevcuttur. Oceanroutes kesinlikle bağımsız bir kuruluştur fakat devlet kuruluşu değil ticari bir işletmedir.

Rotadan sapma konusunda ise gemi jurnalinin kesin tutarsızlıklar gösteriyor olması kiracıların iddia etmiş oldukları gibi geminin sapma yaptığının anlaşılabilmesi için yeterlidir. Yunan gemilerinin Yunanistan geçişleri esnasında personel değişimi ya da benzer mevzular için bu tip sapmalar yapması sık görülen bir uygulamadır.

Mahkeme, Pire’ye sapma operasyonu için dört saati denizde ve dört saati de demirde olmak üzere toplam sekiz saatlik bir sürenin kaybedilmiş olacağını kabul etmiştir. Bu zaman dilimi toplam seyir süresinden düşülecektir. Gemi, gerçekte taahhüt edilen sürat değeri ile 519 saatte bitirmesi gerekli olan seferini 556 saatte gerçekleştirmiş, dolayısıyla 37 saatlik bir kayıpta bulunmuştur. Bu değere Pire sapması için geçen sekiz saatin de eklenmesi ile toplam zaman kaybı 45 saat olmuştur.

Aşırı tüketim ile ilgili olarak, bu kayıp zaman esas alınmak sureti ile geminin tüketiminin bulunması için tanımlar klozunda verilen muhtelif değerler içerisinde 95% güce karşılık gelen değerlerin kullanılmasının uygun olacağına karar verilmiştir (gemi sahiplerinin lehine olmak üzere). Bunun sonucunda geminin 45.20 ton IFO ve 8.34 ton MDO fazla yakıt tüketmiş olduğu bulunmuştur.

### 5.3.1.9. LMLN 452 – 01.03.1997 olayı

Tarafları **Concorde Line ve Superten Shipping Ltd.** olan bu dosyada *Superten* isimli gemi, 10 gün fazla ya da eksik opsiyonlu olmak üzere 12 aylık bir süre için bir NYPE formu altında kiralanmıştır. Kiralama sözleşmesinin 19/22. satırları şu şekildedir :

*“... ve tam yüklü olarak, iyi hava koşulları altında 14 knot sürat yapmaya muktedir ve bu sürate mukabil yakıt tüketimi ... (Kloz 39’a bakınız).”*

Kloz 39 ise :

*“ Sürat ve yakıt tüketimi*

*Tam yüklü, temiz tekne ve rüzgar/deniz Beaufort 2 kuvvetini geçmemek üzere –*

*14 knot, 8.00 M/T tüketim ile*

*13 knot, 6.50 M/T tüketim ile*

*12 knot, 4.00 M/T tüketim ile ... “*

Sözleşmenin 19. satırında sürat tarifi yapılırken matbu olarak yazılı olan “yaklaşık” kelimesinin üstü çizilmiş ve “yaklaşık 14 knot” yerine sadece “14 knot” ifadesi kalmıştır.

Geminin tesliminden önce bir ilave yapılmış ve “iyi hava koşulları” nı tanımlayan kloz 44 değiştirilerek, klozun orjinalinde 3 olarak belirlenmiş olan değer, “Beaufort skalası 2’yi geçmeyecek rüzgar kuvveti” olarak yeniden tanımlanmıştır.

Kiracılar, kirası bitmek üzere olan başka bir geminin yerine gemi bulma çalışmaları esnasındaki görüşmelerde sürat konusuna özellikle önem vermişlerdir. Rekabet içerisinde oldukları ticari saha, seferlerin çabuk bitirilerek bir sonrakine hazır olunmasını gerektirmektedir ve bu yüzden en azından 14 knot sürati sürdürmeye muktedir olacak bir gemi arayışı içerisinde olmuşlardır.



Kira süresinin başlangıcındaki ilk üç hafta boyunca geminin ekonomik sürat ile seyretmesi talimatı verilmiştir. Sonrasında kiracılar tarafından verilen ve tüm seferlerin en yüksek sürat ile yapılması yönündeki talimata rağmen, gemi nadiren 14 knot sürata çıkabilmiş, buna karşın ise gemi jurnalindeki kayıtlara göre sözkonusu olan 13 aylık seyir zamanı içerisinde 2 kuvvetinde rüzgar ya da deniz ile yarım gün süresince dahi karşılaşılmamıştır.

Kiracılar, geminin bağlantısının yapıldığı esnadaki görüşmelere atıfta bulunarak, gemi sahiplerinin geminin sürat taahhütünün 13 knot değerinden 14 knot değerine çıkarılması karşılığında USD 200 tutarında bir günlük prim teklifinde bulduklarını bildirmişlerdir. Bu nedenle de, sürat eksikliğinden kaynaklanan tazminat taleplerini genel uygulamaya paralel olarak kira düşüşü şeklinde değil de, gemi sahiplerinin kira sözleşmesini ihlal ettiklerini öne sürerek, kira günü başına USD 200 zarar tazmini şeklinde talep yapmışlardır. Bu da 373 günlük kira süresi için toplamda USD 74,600 tutarı ve ilgili faizleri anlamına gelmektedir.

Gemi sahipleri, gemi jurnalindeki kayıtlara dikkat çekmişler ve buna göre geminin çok nadiren “tam yüklü” durumda olduğunu, bu duruma yakın durumlarda olduğu zamanlar olsa dahi, kira sözleşmesinde belirtilmiş olan iyi hava koşulları ile hiçbir zaman karşılaşmadığını ve dolayısı ile sürat garantisinin ihlal edilmediğini öne sürmüşlerdir.

Karar, (çoğunluk kararı olarak) gemi sahiplerinin kira görüşmeleri esnasında “iyi hava” tanımını Beaufort 2’ye düşürerek değişiklik yapmış olmak sureti ile ve “tam yüklü” şartını geminin en verimli süratine ulaşacağı koşul olarak belirleyerek kiracılara geminin yapacağı en yüksek süratin 14 knot olduğunu açıkça ifade etmek için çaba sarfetmiş olduğu yönünde olmuştur. Buna göre, kira sözleşmesinde mevcut olan bu iki kritik şartın gerçekleşmemiş olmasından dolayı (“tam yüklü” ve Beaufort 2 hava şartları) gemi sahipleri sürat garantisi ihlali içerisinde olmamıştır.

Kiracıların tazminat talebi reddedilmiştir.

### 5.3.1.10. LMLN 670 – 15/05 olayı

Anlaşmazlık konusu olan gemi, 12 kasım tarihinde Nagoya/Japonya mevkiinde teslim edilmiş ve buradan Amerika Birleşik Devletleri/Kanada batı sahillerinden Çin'e potas yükü götürmek üzere zaman esaslı seferlik bazda kiralanmıştır. Bağlantı şartları e-mail ile gönderilen recap vasıtası ile kayıt altına alınmış ve iki taraf arasında yapılmış olan önceki bir bağlantının şartları üzerinde mantıksal ilaveler yapılmak sureti ile ortaya çıkan ilaveli bir NYPE kira sözleşmesi esas alınmıştır.

Sonunda, gemi 17 kasım tarihinde Nagoya'da kira altına girmiş ve ballast kondüsyonda Vancouver limanından dökme potas yüklemek üzere hareket etmiştir. Sonrasında ise, Pasifik Okyanusu geçişi yaparak Çin'in Lianyungang limanında yükünü tahliye etmek suretiyle 18 ocak tarihinde kiradan çıkmıştır.

Kiracıların iddiasına göre zaman esaslı seferin her iki ayağı için de düşük performans ve aşırı tüketim sözkonusu olmuştur ve bu vesile ile toplam USD 134,374 meblağını (gemi sahiplerinin masrafları da dahil olmak üzere) kiradan düşmüşlerdir. Gemi sahipleri mahkeme yoluna başvurmuştur.

Bağlantının recap'ı aşağıdaki gemi tanımını içermektedir :

*“ Sürat/Tüketim*

*Yüklü yaklaşık 13.0 knot/33.0 m/t IFO 180 cSt artı 2.0 m/t MDO, ballast yaklaşık 13.5 knot/31.0 m/t IFO 180 cSt artı 2.0 m/t MDO. Sürat ve tüketimler Beaufort skalasına göre 4 dahil ve aşağısındaki hava şartları için geçerlidir. Geminin ana makinası manevrada, dar ve kısıtlı su yollarında, limanlara giriş/çıkışlarda IFO 180 yerine MDO tüketir. Limandaki tüketim: yaklaşık 2.8 M/T IFO 180 cSt + 1.0 M/T MDO ... tüm detaylar “yaklaşık”.*

Bağlantı recap'inde ayrıca şu da yer almaktadır :

*“ Aksi takdirde ... tarihli ... kira sözleşmesine göre ... anlaşılmiş olan ana şartlara uygun şekilde mantuksal ilaveler ile ”*

Sözleşmenin 21.maddesi şu şekildedir :

*“ Gemi ... kiralama sözleşmesi süresi boyunca her durumda ... sağlam, mukavim ve hizmete her şekilde uygun ... olacaktır “*

Sözleşmenin 8. klozu ise şu şekildedir :

*“ Kaptan seferlerini en yüksek gayretle ifa edecek ... Kaptan ... kiracıların ticari talimat ve yönlendirmeleri altında olacaktır ... ”*

Kloz 11 :

*“ Kiracılar Kaptan 'a gerekli olan tüm talimatlar ve seyir planlaması konularında yazılı olarak zaman zaman bilgi vereceklerdir ... ”*

İlave Kloz 60 :

*“ Kiracılar kendileri tarafından belirtilmiş olan seferler esnasında Kaptan'a bağımsız meteorolojik seyir planlama hizmeti sunacaklardır. Kaptan bu hizmetin gerektirdiği raporlama prosedürlerine uymakla yükümlüdür. Gemi, bu kiralama sözleşmesinin yürürlükte olduğu süre içerisinde, her zaman, yaklaşık (kiralama sözleşmesi sürati) knot süratini sürdürmeye muktedir olacaktır. Bu kiralama sözleşmesinde geçerli olmak üzere iyi hava koşulları Beaufort kuvveti 4/Douglas deniz durumu 3'ü geçmeyecek rüzgar süratleri olarak tanımlanmıştır. Hava şartlarının ispatı için gemi journali ve meteorolojik seyir planlama şirketi raporları esas alınacaktır. Gemi journal kayıtları ile meteorolojik seyir planlama şirketi raporları arasında esaslı bir çelişki olması durumunda, meteorolojik seyir planlama şirketi raporları hüküm vermede esas alınacaktır. Kiralama*

*sözleşmesinde verilen sürat ve tüketim garantilerinin açıkça ihlal edildiği yönünde bir anlaşmazlık olduğunda bağımsız meteorolojik seyir planlama şirketinin sağlamış olduğu veriler taraflar üzerinde bağlayıcı olacaktır.”*

İlave kloz 64 şu şekildedir :

*“ Gemi sahipleri geminin şu değerlerini garanti eder (tüm detaylar yaklaşık)...*

*Sürat / tüketim :*

*Yüklü yaklaşık 13.0 knot/33.0 m/t IFO 180 cSt + 2.0 m/t MDO, Ballast yaklaşık 13.5 knot/31.0 m/t IFO 180 cSt + 2.0 m/t MDO. Sürat ve tüketimler Beaufort skalası 4 dahil ve aşağısı hava koşulları için geçerlidir. Geminin ana makinası IFO ISO RME-25 cinsinde yakıt tüketir. Geminin ana makinası, sığ sularda, nehirlerde, liman giriş/çıkışlarında ve manevralarda 180 cSt yakıt yerine MDO tüketir. Liman tüketimi: yaklaşık 2.8 m/t IFO 180 cSt + 1.0 m/t MDO ...”*

İlave kloz 65 şu şekildedir :

*“Gemi, liman manevralarında, dar su geçişleri, nehir ve kanal geçişlerinde marine gas oil tüketir.”*

Bu anlaşmazlığın bölüm bölüm incelenmesinin daha uygun olacağı düşünülmüştür.

(1) Kiralama sözleşmesinin yapılandırılması

Gemi sahipleri, kiralama sözleşmesinde gemi performansının “Beaufort rüzgar kuvveti 4 ve Douglas deniz durumu 3 ya da 1.25 metre en yüksek dalga yüksekliği” şeklindeki “düzgün şartlar” esas alınarak tanımlandığını belirtmişlerdir. Kiracılar bu tanıma karşı çıkmamışlardır.

Karar, geminin sürat ve tüketim garantilerinin “Beaufort skalası 4 dahil ve aşağısı hava şartları” esas alınarak verildiği konusunda recap’ın ana şartlarında belirtilen durumların

çok açık olduğu yönündedir. Recap üzerinde geminin sürat ve tüketim garantilerini “Douglas deniz durumu 3” ile ilişkilendiren herhangi bir atıf yoktur. Bununla birlikte, ilave kloz 60 içerisinde, “*bu kiralama sözleşmesinde geçerli olmak üzere iyi hava koşulları Beaufort kuvveti 4/Douglas deniz durumu 3’ü geçmeyecek rüzgar süratleri olarak tanımlanmıştır.*” ifadesi vardır. Bu sebeple, mahkemenin bağlantı recap’i vasıtası ile süratli bir şekilde anlaşmaya varılan ve performansın sadece Beaufort kuvveti 4’e göre sorgulanacağı şeklindeki ifadenin, yine de performansın aynı zamanda Douglas deniz durumu 3’e göre de ölçüleceğini belirten ilave kloz 60 üzerine baskın olup olmayacağına karar vermesi gerekliliği ortaya çıkmıştır (Zerman, 2005a).

En azından Douglas deniz durumu 3’ e yapılan atıfların recap’te yapılandırılan ivedi anlaşma ile hariç bırakılıp bırakılmadığı konusunda tartışılacak bir durum mevcuttur. Bununla birlikte, böyle bir tartışma açılmamıştır ve mahkeme bu yüzden geminin sürat ve tüketiminin genel teamüle göre hem Beaufort kuvveti 4 ve hem de Douglas deniz durumu 3’e göre hesaplanmasının uygun olacağı kararına varmıştır.

## (2) Ballastlı ayak – Nagoya / Vancouver

Gemi, Nagoya pilot istasyonunu 17 kasım tarihinde 16:00 GMT saatinde terketmiş ve Vancouver pilot istasyonuna 7 aralık günü 11:45 GMT saatinde, 475 saat ve 45 dakika sonra varmıştır. Kiracılar, geminin izlenmesi ve hava ile rota planlaması konularında müşterek olarak yol göstermeleri amacıyla Applied Weather Technology Inc. (USA) ve KWC Weather Routeing (Kore) firmalarını atamışlardır.

Ortak esas, geminin ballast kondüsyonunda en azından 13.0 knot sürat yapması gerektiğidir (13.5 knot eksi “yaklaşık” kelimesinden dolayı müsaade edilen 0.5 knot).

### (a) Gemi jurnali ile AWT kayıtları karşılaştırması

Gemi sahipleri, rüzgar kuvvetinin Vancouver’a yaklaşılacak son birkaç saat için deniz durumu 3 olarak azalmış olmasının haricinde hiç bir zaman Beaufort kuvveti 5 altında ve

Douglas deniz durumunun da yine 5'in altında olmadığı iddiasında bulunmuşlardır. Dolayısıyla, ballast seferi esnasında herhangi bir "iyi hava" durumu olmadığından geminin performansının değerlendirilemeyeceği ve kiradan herhangi bir düşüş yapılamayacağı şeklinde görüş bildirmişlerdir.

Kiracılar, geminin rapor etmiş olduğu hava ve deniz durumları ile Applied Weather Technology (AWT) firmasının verileri arasında farklılıklar olduğunu bildirmişlerdir. Buna göre 19 ve 20 kasım günlerinde geminin "iyi hava" performansının değerlendirilebileceği iyi hava durumları sözkonusudur. Bu performans değerlendirmesi yapıldığında ise, kiracılara göre geminin Nagoya'dan Vancouver'a gerçekleştirdiği sefer esnasında 51.50 saatlik bir kaybı olduğu görülmektedir.

Karar esnasında mahkeme, kiralama sözleşmesinin ilave 60. klotunda belirtilmiş olan, *"gemi jurnal kayıtları ile meteorolojik seyir planlama şirketi raporları arasında esaslı bir çelişki olması durumunda, meteorolojik seyir planlama şirketi raporları hüküm vermede esas alınacaktır"* ifadesine istinaden gemi journali kayıtları ve AWT hava durumu kayıtlarının her ikisini de incelemeye almıştır. Gemi journali verileri günlük olarak düzenlenen öğlen raporlarını içermektedir. AWT verilerinde ise daha detaylı olarak her bir gün için 12 saatlik ara ile en azından iki rapor düzenlenmiştir. Verilerin gözlemlenme şekillerine bağlı olarak, gemi journali tarafından sağlanan verilerin sürekli olarak en azından 1 rüzgar kuvveti, çoğunlukla daha da fazla yazılmış, ya da AWT verilerinin benzer oranlarda daha az belirtilmiş olduğu farkedilmiştir. Bazı günlerde gemi 10 kuvvetinde fırtına şartları raporlamışken, AWT aynı şartları 6 kuvveti ve 8 kuvveti arasında değişken olarak bildirmiştir.

İlave klot 60'a göre AWT verilerinin hüküm vermede esas alınacağı ve geminin performansının AWT verilerine göre hesaplanacağı gayet açıktır (Marine Matters, 2005). Sonuç olarak, rüzgar kuvvetinin 4'ün üzerinde olmadığı 19 ve 20 kasım günlerinde geminin iyi hava performansı ölçülebilir durumdadır.

Gemi sahipleri, bununla birlikte sözkonusu günlerde Douglas deniz durumunun 3'ü aştığı ve bu sebepten dolayı hesaba alınmamaları gerektiği iddiasında bulunmuşlardır.

Mahkemenin esas alınmasını kabul ettiği AWT verilerine göre sözkonusu günlerdeki dalga yükseklikleri 1 metreden fazla değildir ve kiracılara göre de Douglas deniz durumu 3 şartlarındaki ortalama dalga yüksekliği 1 metreden fazla dahi olabilmektedir. Bundan başka, kiracılar Japon meteoroloji istasyonundan, geminin 19 ve 20 kasım günleri için verdiği raporlara karşı deliller sunmuşlardır. Özellikle 19 kasım günü saat 09:00 sularında 3/4 metre swell hüküm sürmüş olması muhtemel iken, Honshu adası açıklarındaki sözkonusu bölgede bu durum hızlı bir şekilde azalmıştır.

Mahkeme, geminin 19 ve 20 kasım günlerinde iyi hava ile karşılaşmış olduğu ve dolayısı ile performansının değerlendirilebileceği kararına varmıştır.

(b) Katedilmiş olan mesafe

Taraflar arasında toplam katedilmiş olan mesafeye ilişkin olarak da bir anlaşmazlık ortaya çıkmıştır. Gemi sahipleri, kötü hava ve deniz durumları sebebi ile geminin rota değişikliği yapmak zorunda kaldığını ve katetmesi gereken mesafenin bu yüzden 5,046.9 milden 5,224.6 mile çıktığını bildirmişlerdir. AWT hesabına göre bu mesafe 5,049.3 mil olarak görünmektedir.

Karar gemi sahiplerinin lehine olarak çıkmıştır.

(c) Akıntılar

Akıntılar konusunda da anlaşmazlık sözkonusu olmuştur. Kiracılar, geminin Pasifik Okyanusu doğusunda geçiş yaptığını ve lehinde olan “Kuroshio” akıntısını arkasına alarak fayda sağladığını iddia etmişlerdir. Bütünde, AWT hesaplarına göre geminin Nagoya ve Vancouver arasında lehte olan akıntılar sayesinde 0.5 knot sürata eşdeğer bir fayda sağlamış olduğu görülmektedir. Gemi sahipleri, Kuroshio Akıntısının tutarlılığının 50% ile 75% arasında değiştiğini ve bu yüzden akıntının yönünün 50% oranında değişme şansının bulunduğunu bildirmişlerdir. Bundan başka, tarafların gemi sürati hesaplamalarında okyanus

akıntılarının hesaba katılmalarından yana olmaları durumunda bunu kiralama sözleşmesinde açık ifadeler ile belirtmiş olmaları gerektiği ifade edilmiştir.

Karar, kiralama sözleşmesinde açık ifadeler ile belirtilmemiş olmasından dolayı akıntıların hesaba katılmalarının kabul edilmeyeceği yönünde olmuştur. Okyanus akıntıları hayatın bir gerçeği olarak belirtilmiş ve olayların normal akışı içerisinde değerlendirilmesinin gerekli olduğu bildirilmiştir (Zerman, 2005b).

Bununla birlikte, mahkeme gemi sahiplerinin durumdan fayda sağladığı kanısına varmış ve kiracıların talep edilen 0.5 knot değerinin yarısına hak kazanmaları gerektiğini bildirmiştir. Bu yüzden mahkeme Kuroshio akıntısının lehte olan etkisinin 0.25 knot olarak hesaba katılmasına hükmetmiştir.

#### (d) İyi hava hesaplaması

Karar, sefer esnasında hava şartlarının kötü olduğu durumlarda gemi sahiplerinin sözleşmede garanti edilmiş olan performansı yakalamak gibi bir yükümlülüklerinin olmamasına rağmen, önceki genel kabul görmüş olan benzer durumlardan *The Didymi* [1987] 2 Lloyd's Rep 166 ve *The Gas Enterprise* [1993] 2 Lloyd's Rep 352 davalarında karara bağlandığı üzere hesap yapılması üzerinde bir anlaşmazlık olmaması gerektiği yönündedir.

Bu durumda geminin ortalama iyi hava performansı ele alınmalı ve garanti edilmiş olan performansı ile mukayese edilerek geminin garantileri gerçekleştirmiş olup olmadığı ya da performansının altında kalıp kalmadığı değerlendirilmelidir. Söz konusu durumda olduğu gibi gemi sahiplerinin yüksek performans göstermemiş olduğu durumlarda gerekli olan ise sadece düşük performans üzerinde hesaplamasının yapılmasıdır.

Bu durumda, geminin iyi hava performansı (19 kasım 01:30 ile 20 kasım 02:00 saatleri arasındaki) 12.21 knot olarak görülmekte (305.3 mil/24.50 saat–0.25 knot akıntı etkisi), ve bu da 13.00 knot olan garanti edilmiş performans sürati ile karşılaştırıldığında



(13.50 knot–0.5 knot “yaklaşık” etkisi) ortada bir düşük performansın sözkonusu olduğunu göstermektedir.

Mahkeme, toplam katedilmiş olan mesafenin 5,224.60 Nm olduğu kabulüne varmıştır. Böylece, geminin 13.0 knot süratle seyretmiş olması durumunda 401.89 saatlik sürede (5,224.60 Nm/13.00 knot) seyri tamamlamış olması gerekmektedir. Gerçekteki iyi hava sürati olan 12.21 knot ile seferi ancak 427.89 saatte tamamlayabilecek olduğu görüldüğünden (5,224.60/12.21 knot) yaklaşık olarak 26 saatlik bir kayıp zaman sözkonusudur.

Sonuç olarak mahkeme kiracıların zararının ;  
26 saat = 1.083333 gün x USD 7,700 günlük – 5%  
= USD 7,924.58  
olduğunu karara bağlamıştır.

(e) Diesel oil

Kiracılar, fazladan 1.712 m/t diesel oil harcadığı iddiası ile (ton başına usd 240 maliyet hesaplamasıyla) toplamda USD 410.88 tutarında bir tazminat talep etmişlerdir.

Karar, AWT'nin ilave kloz 64'ün en üst kısmında yer alan ve 2.0 m/t diesel oil günlük harcamına “yaklaşık” kelimesinin etkisinin tatbik edileceği yönündeki koşulu uygulamamış olduğu yönündedir. Geminin, bu yüzden günlük 2.10 m/t diesel oil sarfetmesine müsaade edilmiş olunacaktır.

AWT'nin hesabına göre denizde geçmesi gerekli olan zaman olarak belirlenmiş 424.3 saat değerlendirmesine göre dahi (ve hatta ilave kloz 64 içerisinde belirtilen kısıtlı/dar su yollarında seyir müsaadesi hesaba katılmadan) geminin Nagoya ve Vancouver limanları arasında 17.70 günlük seyri normaldir ve bu yüzden müsaade edilen fazladan diesel oil tüketimi 17.70 gün x 0.10 m/t günlük hesabı ile 1.77 m/t olarak bulunmaktadır. Bu da kiracıların fazla tüketim iddialarını yersiz kılmaktadır.

### (3) Yüklü ayak – Vancouver / Lianyungang

Gemi, Vancouver limanından 55,400 m/t potas yükünü yükleyerek 12 aralık günü 22:20 GMT saatinde limanı terketmiş ve Pasifik üzerinden kuzey Çin'e seyretmeye başlamıştır. 18 aralık günü kiracılar tahliye limanını Çin'in Sarı Deniz kıyısındaki Yantai limanı olarak deklere etmişlerdir. Seferin ilerleyen günlerinde Çin'in kuzeyindeki Lianyungang limanı olarak talimat değişikliği yapılmış ve gemi Lianyungang limanına 11 ocak günü 16:00 GMT saatinde varmıştır.

Gemi, Vancouver limanını 12 aralık gününde terkettiğinde hava fırtına şeklindedir ve 15 aralık günü Alaska körfezindeyken daha kötü bir hal alarak, geminin ifadesine göre 11 kuvvetinde şiddetli fırtına halini almıştır (Pongsona Tayfunu). Bu yüzden yaşam mahalli merdivenleri ve punteller de dahil olmak üzere baş direk ve ana güverte donanımlarında hasarlar oluşmuştur. Kaptan durumu tehlikeli olarak değerlendirmiş ve AWT tarafından tavsiye edilmiş olan Aleutian adaları yakınındaki kuzeyli trans-Pasifik rotasından sapma yaparak geminin Çin'e doğru kalan seferi için daha uzun olan güneyli rotayı seçmiştir. Bu şekilde geminin seyrine yaklaşık 10 gün fazladan eklenmiş olacaktır. Kiracılar, taleplerinde toplamda USD 112,056.75 tutarında 9 günlük bir kayıp zaman ve aşırı tüketim hesabı göstermişlerdir. Nihai kira hesaplamalarında ise toplam USD 119,275.50 tutarında 10 günlük kayıp zaman ve aşırı tüketim kaybını talep etmişlerdir.

Gemi sahipleri, gemi Kaptan'ının hakim ve beklenmekte olan hava şartları yüzünden ve gemisinin, yükünün ve personelinin selameti açısından rotasını güneye çevirdiğini ve AWT'yi de bu konuda bilgilendirdiğini iddia etmişlerdir. AWT, gemi sahiplerinin bildirmesine göre gemi Kaptan'ının güneyli rotayı takip etmesinin doğruluğunu teyid etmiştir. Gemi sahiplerine göre kiracılar, daha sonraları kuzeyli rotayı izlemiş ve zaman kazanmış olan başka bir gemi olduğu iddiası ile kendi gemilerinin de aynısını yapması gerektiği iddiasını dile getirmişlerdir.

Kiracılar, hukuki olarak kendilerinin gemiye Vancouver'den Çin'e olan seyir esnasında, normalde tercih edilen kuzeyli rotanın izlenmesi talimatını vermeye hakları olduğunu ve gemi

kaptanının da bu talimata azami gayret ile uymak zorunluluğu olduğunu iddia etmişlerdir. Bu iddiayı *The Hill Harmony [2001] 1 Lloyd's Rep 147* davasına dayandırmışlardır.

Kiracılar, kaptanın geminin emniyetinin tek sorumlusu olduğunu ve gemi sahiplerinin uygun olmadığını düşündükleri ve gemi emniyetini riske atabilecek her türlü talimat karşısında talimatın gereğini yerine getirme konusunda zorunluluğu olmadığını kabul etmişlerdir. Bununla birlikte, gemi sahiplerinin yılın sözkonusu zamanında geminin Pasifik Okyanusu'nda yüklü seyir yapabilecek donanımda ve kabiliyette olduğunu garanti etmiş olduklarını hatırlamaları gerektiğini belirtmişlerdir.

Kiracılar, ilave olarak kaptan tarafından sunulan hava raporlarının sağlıklı olduğunu ve kaptanın AWT tarafından verilen talimat ya da tavsiyeleri reddetmesi hususunda hakkı olmadığını bildirmişlerdir. Bu iddialarına istinaden yakın mevkiideki diğer iki adet geminin her ikisinin de kuzeyli rotayı takip etmiş oldukları ve herhangi bir hasar ile karşılaşmadıkları kanıtını sunmuşlardır. Buna ilaveten, kaptanın güneyli rotayı seçmesi yüzünden geminin daha sığınaklı olan kuzeyli rota yerine devamlı surette kötü hava ve ters denizlere maruz kaldığını, ve kaptanın daha sonra hava koşullarının düzeldiği bildirilen kuzeyli rotaya geri dönmeyi başaramadığını eklemişlerdir. Kiracılar, 18 aralık tarihinde yalnızca 19 Nm uzakta olan ve kuzeyli rotayı seçen diğer bir geminin 30 aralık tarihinde Busan (Kore)'a vardığı kanıtı üzerinde durmuşlardır.

Karar, Busan'ın Lianyungang'dan yaklaşık 2 seyir günü mesafesinde olduğu ve bundan hareket ile her iki geminin de sürat kabiliyetleri benzer olduğundan geminin Lianyungang limanına yaklaşık 1 ocak tarihinde varmasının beklenebileceği şeklindedir. Buna karşın, güneyli rotanın seçilmiş olmasından dolayı, gemi Lianyungang limanına ancak 11 ocak tarihinde varmıştır.

*The Hill Harmony [2001] 1 Lloyd's rep 147* davası bu konu ile birebir ilgilidir. Mahkeme, zaman esaslı olarak kiralanmış olan bir gemi için seçilmiş olunan rotanın ticari bir mesele olduğuna ve kiracıların gemiye belirli bir rotayı takip etmesi talimatını vermeye yetkili olduklarına ve kaptanın da sorgulanamaz etkenler olmadığı sürece bu talimatı yerine

getirmeye sorumlu olduğuna karar vermiştir. Gemi kaptanı geminin seyri, geminin, personelinin ve yükün selameti konularında sorumluluğuna devam edecek ve kendi muhakemesine göre gemisini tehlikeye attığına kanaat getirdiği ya da gemi sahiplerinin uygun olmadığını düşündükleri böyle bir talimat verilmesi durumunda ise bu talimatı reddetmeye yetkili olacaktır. Kaptan sorumlu kalmaya devam edecek, bununla birlikte seferini azami ihtimam ile sürdürecektir ve kiracıların geminin ticari hayatı için vermiş oldukları talimat ve yönlendirmelere uyacaktır.

Sözkonusu durumda, kaptan Lianyungang limanına varışını müteakip deniz protestosu düzenlemiş ve gemisinin 12,13,14,15,16,17,18,19,20,21,22,23 ve 24 aralık tarihleri ve 28,29,30,31 aralık ile 1,2,3,5 ve 6 ocak tarihlerinde Beaufort skalasına göre 8 ila 11 kuvvetleri arasında rüzgarlar üreten ağır fırtınalara ve denizler ile yüksek swellere maruz kaldığını tespit altına almıştır. Bu, geminin kendi kayıtları ile tam olarak örtüşmemektedir. Örneğin, 29 ve 30 aralık tarihlerinde gemi jurnalinde 3/4 metre swell kaydedilmiş olmasına rağmen, rüzgar kuvveti sadece 5 olarak görünmektedir.

Kiracılar, kaptanın günlük raporlarının doğruluğunu tartışmaya açmışlardır.

Gemi sahipleri, Navitech adındaki başka bir meteorolojik seyir planlama şirketine başvurmuşlar ve kaptan tarafından seçilmiş olan güneyli rota ile AWT tarafından seçilmesi gerekli olduğu iddia edilen kuzeyli rotanın bir karşılaştırmasının yapılmasını istemişlerdir. Navitech, geminin AWT geçişinin hatalı olduğunu ve kuzeyli rotanın seçilmiş olması durumunda geminin 26 ile 30 aralık tarihleri arasında 9/10 kuvvetinde havaya maruz bırakılmış olacağını bildirmiştir.

Kendi açılarından kiracılar geminin gerçekte tahliye limanına 1 ocak yerine 11 ocak tarihinde varmış olduğunu, buna karşın rapora göre ya 3 ya da 6 ocak tarihinde Lianyungang varışı olması gerektiğini bildirerek Navitech raporunun kusurlu olduğunu iddia etmişlerdir. İlaveten, Navitech herhangi bir zaman kaybı olmadığını iddia etmektedir ve kiracılar bu iddiadan dolayı Navitech raporunun kendi sonuçları ile dahi örtüşmediğini kanıt göstermektedirler.

Mahkeme, 15,16 ve 17 aralık tarihlerinde geminin Beaufort kuvveti 11 kadar kötü olmasa dahi kötü havaya maruz kalmış olduğunu kabul etmiştir. Bununla birlikte, ağır denizler, kuvvetli rüzgarlar ve geminin yalpasının gemi üzerindeki için son derece rahatsızlık vermiş olması muhtemeldir ve emniyetli seyir bakımından kaptanın havadan kaynaklanan olumsuz etkileri azaltma imkanlarını araştırmaya hakkı bulunmaktadır. Mahkeme kaptanın bu hareketini sorgulamamış ve 17 aralık tarihinde daha sakin denizlere ulaşmak için güneye yönelmesi yönündeki kararını mantıksız bulmamıştır. Fakat aynı zamanda AWT'nin düzenli gözlem yaptığı ve hava tahminlerini yorumladığı gayet açıktır ve buna göre de 18 aralık günü fırtınanın en şiddetli hali nihayete ermiştir. Geminin orjinal kuzeyli rotasına dönmüş olması durumunda seferin devamında Japon adaları, Kore yarımadası ve kuzey Çin üzerinden gerçekleşecek olan rota üzerinde havanın müsait olma şansı görünmektedir.

Eşzamanlı kanıtlar, AWT'nin gemiye rotasını kuzeye çevirmesini şiddetle tavsiye ettiğini çok açık göstermektedir. Kaptan, fırtınanın süratle zayıflamaya başladığı 18 aralık günü 18:21 GMT saatinde rotasını Aleutian adaları ve Bering Denizi arasındaki Unmak geçişi yapmak üzere değiştirmesi, sonrasında rotayı Attu adasının kuzeyine çevirip tekrar kuzey Pasifik'e girmesi, devamında ise Kuril adaları yakınından Kamchatka yarımadası güneyinden kuzey Japonya ve nihayet Hokkaido adasına varması konusunda yönlendirilmeye çalışılmıştır. Kaptan, Tayvan adasının güneyine doğru tercih etmiş olduğu güneyli rota üzerindeki muhtemel fırtınalar konusunda açık bir dil ile uyarılmıştır. Buna rağmen kaptan, 18 aralık geceyarısında AWT'nin tavsiyeleri ile aynı görüşte olmadığını bildirmiştir.

19 aralık günü AWT bir kez daha açık bir dil kullanarak ve izah etmek sureti ile kaptanı tekrar kuzeyli rotaya dönüş yapması için ikna etmeyi denemiştir. Kaptan hala rota değişikliği için ikna olmamış ve günün ilerleyen zamanlarında gemisinin güneyli rotayı tercih edeceği bildirimini yapmıştır.

Anlaşmazlığın kritik noktası tam bu kısımdır. Mahkeme, kaptanın karar verebilmesi için tüm ilgili gerçekler ile tam zamanında donatılmış olduğuna kanaat getirmiştir. Uygun olan şekilde AWT gemiye kuzeyli rotayı takip etmesi yönünde bir "talimat" vermemiştir. Bu,

uygulamaya aykırı olacaktır. Görmüş oldukları gerçekleri ortaya koyarak, eldeki veriler ve gerekçeleri ile kaptanı ikna etmeye çalışmışlardır.

Mahkeme, AWT firmasının kaptanın dikkatine, “şiddetle onayladıkları” rotayı takip etmesi için tüm gerekli bilgileri sunduğuna kanaat getirmiştir. Kaptana, mevcut kötü havanın Alaska Körfezi’ne sıkıştığı ve düzelmeye başladığı; Bering denizi için hava tahminlerinin iyi yönde olduğu ve kuzey Japonya geçişi için tahminlerin de iyi hava olduğunu gösterdiği bilgilerini vermişlerdir. Mahkeme, gemi kaptanının bu kuvvetli tavsiyeleri gözardı etmek sureti ile ve güneyli rota üzerindeki fırtına uyarılarına dikkat etmemekle mantık dahilinde hareket etmediği kanaatine varmıştır.

Buna göre, kaptanın karşı yönde gerekçeler olmasına rağmen güneye yönelmek sureti ile uygun hareket etmediği ve dolayısıyla azami gayret ile hareket etme yükümlülüğünü ihlal etmiş olduğu kararlaştırılmıştır. Güneye yönelmekle, AWT’nin kuzeyde iyi hava olma ihtimaline ilişkin verdiği bilgiyi ve güneydeki kötü hava ile ilgili yönlendirmesini gözardı etmiştir. Kaptan 18 aralık tarihinde güneyli rota üzerinde kötü hava beklendiği konusunda erkenden uyarılmıştır. Dahası, diğer gemilerden gelen bilgiler ışığında mahkeme kuzeydeki havanın AWT verilerine uygun şekilde, yani iyi olduğu konusunda ikna olmuştur.

Gerçekte, kaptanın görevine benzer şekilde geminin, personelinin ve yükünün, imkanları ölçüsünde emniyetini sağlama sorumluluğu verilmiş olan meteorolojik seyir planlama şirketinin tavsiyelerine aykırı bir şekilde, kaptan yanlış tercih yapmış ve verilen tavsiyeleri gözardı etmiştir.

Mahkeme bu yüzden, kaptanın 19 aralık tarihinde güneyli rotayı tercih etmesinden dolayı oluşan zaman kayıplarının kiracıya tazmin edilmesini kararlaştırmıştır. Bununla birlikte kiracılar 10 günlük bir kaybı ispatlayamamışlardır. Mahkeme, gemi sahipleri lehine karar vermiş ve buna göre kiracılar toplamda USD 78,450 tutarındaki 6 günlük kayıp zamandan dolayı oluşan kira kaybı ve ilave yakıtların tazminine hak kazanmışlardır.

#### (4) Sonuç

Kiracıların ballast ayağı talepleri USD 7,924.58 toplamına, yüklü ayağa ilişkin talepleri ise USD 78,450 tutarına onaylanmıştır.

#### **5.3.1.11. LMLN 682 – 1/06 olayı**

Olaya konu olan gemi, Almanya'dan Brezilya'ya bir seferliğine NYPE formu altında zaman esaslı olarak kiralanmıştır. Kira ile ilgili anlaşmazlıklar ortaya çıkmış ve mahkeme yoluna gidilmiştir. Gemi sahipleri USD 62,411.90 tutarında bir tazmin talebi, kiracılar ise USD 33,652.59 tutarında bir karşı tazminat talebinde bulunmuşlardır.

Gemi, Brezilya'ya doğru olan seyri esnasında Biscay körfezinde ağır hava şartlarına maruz kalmıştır. Özellikle başaltı girişi civarı olmak üzere bir dizi hasar ortaya çıkmış, gemi deniz suyu almış ve tamir edilmek üzere Algeciras'a döndürülmüştür.

Kiracılar, ister kira dışı kalma ister kira sözleşmesinin ihlali adı altında olsun geminin Algeciras'a rota değişikliği yapmış olmasından kaynaklanan ilave zaman için tazmine hak kazanmış olduklarını ileri sürmüşlerdir. Buna ilaveten, bu rota değişikliğinden kaynaklanan ilave yakıt tüketiminin de tazmin tutarına dahil edilmesi gerektiğini bildirmişlerdir. Son olarak ise, bir sürat ve yakıt tüketimi tazmini ve hasar gören yükün tahliyesi için harcanan zaman ve bu zaman dilimi için harcanan yakıtın tazminini talep etmişlerdir.

Bunlara istinaden kiradan ilgili tutarı düşmüşler ve gemi sahipleri bu düşüşün haksız olduğuna ilişkin dava açmışlardır. Sonrasında yine kiracılar, yaptıkları düşüşün gerçek zararlarından eksik olduğu iddiası ile karşı talepte bulunmuşlardır. Günün sonunda kiracıların en son tazmin talebi, geminin geri tesliminde bildirilen yakıt miktarlarının aldatıcı şekilde yanlış olduğu konusunda olmuştur.

Gemi sahipleri, sefer esnasında rota sapması ve performans ile ilgili ne olmuş olursa olsun kiracıların herhangi bir kayıp zaman gösteremediklerini ve bu yüzden de kira dışı ya da

hasar durumunun sözkonusu olmadığını belirtmişlerdir. Gemi, nihayetinde Brezilya'daki tahliye limanına vardığında bir süredir devam eden bir liman işçileri grevinin sözkonusu olduğu farkedilmiştir. Bu grev geminin varışından bir süre sonra sona ermiş ve bu suretle gemi önemli ölçüde gecikmiştir. Gemi sahipleri, gemi daha erken varmış olsa bile grev nedeni ile aynı gecikmeyi yaşayacak olduğundan herhangi bir zaman kaybının sözkonusu olmadığını iddia etmişlerdir.

Karar, gemi sahiplerinin geminin tahliye limanına daha erken varmış olması durumunda dahi yanaşma zamanı için herhangi bir değişiklik olmayacağı iddiasının doğruluğu yönünde olmuştur. Geminin daha erken varması durumunda daha erken yanaşacağı yönünde herhangi bir işaret mevcut değildir.

Buna göre geminin tahliye limanında herhangi bir gecikmenin olmadığına ve seferde olanların sonucunda herhangi bir kayıp zaman bulunmadığına karar verilmiştir.

Kiracılar, Algeciras'a doğru rota sapması yapılmasından kaynaklanan ilave yakıt tüketimi ile ilgili tazmin talebinde bulunmuşlardır. Bu sebeple, Algeciras'a seyretmenin gereğinin ne olduğunun belirlenmesi lüzumu ortaya çıkmıştır.

Karar, geminin su almasının sebebi her ne olursa olsun rota sapmasının gerekli ve haklı olduğu yönündedir. Eğer gemi sefer başlangıcında denize elverişli olmamış olsaydı ve bu bakımdan gemi sahibinin azami ihtimamı göstermemiş olduğu sözkonusu olsaydı bu durumda gemi sahipleri sorumlu olacaktır (Weems, 2001).

Karşılaşılan hava şartları oldukça ağır olmasına rağmen yılın sözkonusu zamanı için o bölgede beklenen bir durumdur. Mahkeme geminin denize elverişli olmadığına kanaat getirmemiştir. Öyle olmuş olsa dahi, sefer başlamadan hemen önce gemi sahiplerinin üyesi olduğu PANDI kulüp sigortacıları tarafından yapılmış olan denetimden anlaşılacağı üzere gemi sahipleri geminin denize elverişliliği konusunda azami ihtimamı göstermiştir. Buna göre mahkeme denize elverişlilik ya da azami ihtimam yükümlülüklerinin ihlali olmadığına ve



mevzunun “deniz tehlikeleri ve kazaları” bahsi altında gemi sahiplerinin lehine olarak değerlendirilmesinin doğru olacağına hükmetmiştir.

Kiracılar, geminin performansından şikayette bulunmuşlar ve bu sebeple ilave tüketilen yakıtın masrafının tazmin edilmesini istemişlerdir.

Karar, kiracıların performans taleplerini, gemiyi kira dışı bırakmak olarak sonuçlandırmalarının, kira sözleşmesinde bunu doğrulayacak herhangi bir şart bulunmadığından dolayı sözkonusu olmayacağı şeklindedir.

Standart NYPE formunda mevcut olan ve sürat ve tüketim mevzularını düzenleyen 9/10. satırlardaki şartlar formdan çıkarılmıştır. Detaylı bir tanım klozu olan cl.29 ‘da şu bilgiler mevcuttur:

*“Sürat/Tüketim: Yaklaşık 12.5 knot süratte yaklaşık 23 long ton IFO ... artı yaklaşık 1.5 long ton MDO*

...

*Tüm detaylar ‘yaklaşık’.”*

Kloz 29 ‘da hava veya deniz durumları ile ilgili belirtilmiş herhangi bir şart mevcut değildir. Kiracılar, bundan dolayı gemi sahiplerinin hava şartları her ne olursa olsun belirtilmiş olan süratte belirtilmiş olan yakıt tüketimini gerçekleştireceğini garanti etmiş olduklarını bildirmişlerdir. Gemi sahipleri ise aksi olarak, garantilerin sadece mükemmel durumlar için sözkonusu olduğu ve Algeciras ile Brezilya’daki tahliye limanı arasında geminin 12.09 knot yani “yaklaşık” 12.50 knot gerçekleştirmiş olmasından dolayı herhangi bir ihlalin sözkonusu olmadığı iddiasında bulunmuşlardır.

Karar, gemi sahiplerinin iddialarının reddedilmesi yönündedir. Mahkemenin görüşüne göre, normal bir kirada bu şekilde sınıflandırılmamış bir garantinin görülmesi olağan değildir. Kelimelerin doğal anlamları, geminin yolculuk boyunca belirlenen sürat ve tüketimi gerçekleştireceği şeklindedir. Gemi sahipleri eğer yükümlülüklerini sınıflandırmak istemiş

olsalardı, genel kabul gören ifadelerden örneğin “iyi hava ve sakin deniz şartları altında” ya da “garanti yoktur” gibi ifadeler kullanmaları gerekmektedir. Aksi takdirde kelimelerin kiracıların anladığı biçimde anlaşılması kaçınılmaz olacaktır.

Buna göre kiracılar, rota sapması esnasında tüketilmiş olan yakıtlar hariç tutulmak üzere sefer esnasındaki sürat ve tüketim garantileri için verilmiş değerlerin ihlalden ortaya çıkan aşırı tüketimden dolayı oluşan zararlarının tazminine hak kazanmışlardır.

Geri teslim yakıtları ile ilgili olarak kiracıların ve gemi sahiplerinin tüm hesapları 504 m/t IFO ve 80 m/t MDO üzerinden yapıldığı sırada, kiracılar gemi Kaptan’ından gemi sahiplerine çekilmiş olan şu mesajı farketmişlerdir:

*“ Geminin geri teslimi yapıldı... Yakıt değerleri FO 504 m/t MDO 80 m/t KİRACILARA VERİLEN, 586 IFO 91 MDO BİZİM İÇİN ...”*

“Bizim için” olarak verilen değerlere göre kiracılar tazminat taleplerini USD 20,792.59 tutarından USD 12,860 ilave artış yaparak USD 33,652.59 tutarına yükseltmişlerdir. Gemi sahiplerinin itirazı, mevzubahis mesaj hakkında tatmin edici bir açıklama yapamadıklarından dolayı reddedilmiş ve kiracılara gerçekleri söylemekle mükellef olduklarına atıf yapılmıştır.

### **5.3.2. Sözleşmelerden kaynaklanan performans anlaşmazlıkları**

Sözleşmeler kaleme alınırken kullanılan ifadelerin mümkün olduğunca açık ve net olarak seçilmesinin ne denli önemli olduğuna önceki bölümlerde değinilmiştir. Gerçekte, olası anlaşmazlıkların ortaya çıkması durumlarında, yoruma açık olan ya da niyetlenmiş olmasına rağmen açıklıkla belirtilmemiş olan ifadelerin yorumlanmaları farklılık arzedeabilmektedir.

Aynen geminin tanımı bahsinde önemi vurgulandığı üzere, sözleşme şartlarının da tam bir netlik ile ortaya konulması ve herhangi bir şüpheye yer bırakmayacak açıklıkta olması taraflar arasındaki anlaşmazlıkları önemli ölçüde azaltacaktır.

Performans garantileri anlaşmazlıkları konusunda, hava ve deniz durumlarından kaynaklanan anlaşmazlıkların yanısıra, sözleşme şartlarının tam açık ve net olmamasından dolayı farklı yorumlanmalarından doğan anlaşmazlıklar da görülmektedir.

Örnek bir NYPE formu altında kiralanmış olan geminin, sözleşmedeki sürat ve yakıt tüketimi ifadeleri, “*sürat yaklaşık 13 knot yaklaşık 30 ton IFO artı 2 ton MDO boşta artı 0.5 ton beher 8 saatlik periyoddaki vinç çalışma süreleri için*” şeklindedir. Kiracılar, bu ifadeden geminin denizde MDO harcamasının olmadığını anlaşıldığını iddia ederken, gemi sahipleri bu ifadenin geminin deniz ya da liman fark etmeden ve yük vinçleri çalışmaz durumda iken günlük 2 ton MDO harcamında olduğu, vinçler çalıştığında ise her bir 8 saatlik zaman dilimi için ilave bir 0.5 ton sarfiyat yaptığı anlamına geldiğini savunmuşlardır.

Mahkeme, “boşta” kelimesinin tüketimlerle ilgili olarak normalde geminin limanda ya da denizde olup olmadığı ile alakalı olmadığı ve geminin yük vinçlerinin çalışıp çalışmaması durumunu ilgilendirdiğine kanaat getirmiştir. Limana giriş ya da limandan çıkış esnasında ana makinada harcanması muhtemel olan MDO hariç olmak kaydı ile, çoğu geminin yük vinçleri çalışmaz durumdayken denizdeki ve limandaki MDO tüketimlerinin genel olarak aynı oldukları not edilmiştir (Martowski, 2004).

Bu basit tanımlamadaki “boşta” kelimesinin kullanılması ve ifade içerisinde bulunduğu yerden dolayı çıkan anlaşmazlık, sözleşmelerde mümkün olduğunca açık ve net ifadeler kullanılarak yoruma yer bırakmayacak şekilde kaleme alınmanın önemini vurgulamaktadır.

#### **5.3.2.1. LMLN 214 – 1/88 olayı**

Olayın konusu geminin kira altına alındığı NYPE formunda şu ifadeler yer almaktadır:

*“2. Aksi kararlaştırılmadığı sürece kiracılar tüm yakıtı sağlayacak ve masrafını ödeyecektir ...*

53. Geminin tanımı ...

*Sürat / Tüketim ... IF 180 cSt. ”*

Kiracılar kira süresince gemiye IFO ikmalı yapmışlardır. IFO ikmalı yapıldıktan sonra gemi yakıt püskürtme sisteminde problemler yaşamış ve bu problemler silindir gömlekleri ile pistonlarda hasarlara sebebiyet verdiğiinden dolayı geminin tamir için planlanan rotadan sapma yapmasını gerektirmiştir. Mahkeme tarafından tespit edildiği üzere bu problemler kiracı tarafından tedarik edilmiş olan yakıtın içerisindeki kabul edilebilir seviyenin üzerindeki klor bileşenlerinden kaynaklanmıştır.

Kiracılar, kendi yükümlülüklerinin aynen kiralama sözleşmesinde yazıldığı üzere “IF 180 cSt” yakıt tedariki olduğunu ve bu şekilde tedarik yaptıklarını bildirmişlerdir. Kendilerinin “makul uygunlukta” yakıtın özelliklerini belirleme durumunda olmadıklarını, çünkü tüm gerekli bilginin gemi sahiplerinin tasarrufunda olduğunu eklemişlerdir.

Gemi sahipleri *Time Charters (2<sup>nd</sup> Edition), Wilford vd* yayımı, sayfa 138’e atıfta bulunmuşlardır. Buna göre :

*“ Kiracılar tarafından tedarik edilen yakıtlar, belirlenmiş olan geminin makinalarının tipine uygun ve makul olan genel kalitede bir yakıt olmalıdır. Makinaların alışık olmadık ihtiyaçlarını, gemi sahipleri tarafından konu hakkında önceden bilgilendirilmedikleri sürece, karşılamakla yükümlü olmayacaklardır. Yakıtların kalitelerindeki düşüş sonrasında, tedarik edilecek olan yakıtın tipi ve derecesine ilişkin kesin ve açık isteklerin kiralamalarda yer bulduğu sık rastlanır hale gelmiştir. Böyle bir şartın mevcudiyeti durumunda kiracı bu şarta uymalıdır.”*

Karar, Wilford’un kaleme aldığı paragrafın benimsenmesi yönündedir. Taraflar arasında mevcut olan ortak payda kiralama sözleşmesinde özel şartların olmaması durumunda deniz yakıtlarının en azından ISO 8217 standartlarında olması gerektiğidir. Bununla birlikte,

klor içeriği fuel oil testlerinde normalde ölçülen bir değer değildir ve dolayısı ile ISO 8217 standartı tarafından da kapsanmamaktadır.

Hiç kimse bir deniz yakıtı içerisinde eser miktarda klor kalıntısından daha fazla bir içerik beklemediğinden, klor içeriği açısından bir limit konulma ihtiyacı duyulmamıştır. Bununla birlikte, kalıntıdan daha fazlasının kesinlikle istenmeyecek bir durum olduğunda herkes hemfikirdir.

Kiralama sözleşmesinin kaleme alınması esnasında yakıtın eser miktarda klor kalıntısından daha fazla klor içermeyeceği konusuna vurgulama yapılarak bu şekilde bir şart konulmasının önerilmiş olması durumunda, şüphesizdir ki taraflar bunu kabul edeceklerdir. Bu sebepten dolayı kloz 2 gereğince kiracıların tedarik edecekleri her türlü yakıtın geminin ana makinasında kullanıma uygun olacağını, klor içeriğine de özel atıfta bulunarak kiralama sözleşmesine uygulamak makul olacaktır. Dolayısı ile, uygulanması makul olan bu şartın kiracılar tarafından ihlali sözkonusudur.

Kiracıların uygun yakıt tedarik etme yükümlülükleri, bu sebeple kayıtsız şartsız bir yükümlülüktür.

Gemi sahipleri ve gemi personeli, geminin nereye gideceği, nerede yakıt ikmali yapılacağı, kimden yakıt alınacağı, yakıtı ne kadar ücret ödeneceği ve ne kadar yakıt ikmali yapılacağı konularında kiracıların yönlendirmesi altındadır. Yakıttan sorumlu olan kiracılar ve kalitesinin uygun olmasının sağlanması da onların görevidir.

Buna göre, kiracıların gemi sahiplerinin kayıplarını tazmin ve yakıttan dolayı oluşan hasarları gidermesi gerektiği kararlaştırılmıştır.

### 5.3.2.2. LMLN 185 – 04.12.1986 olayı

Tarafları **Luxor Trading Corporation ve Arab maritime Petroleum Transport Co.** olan bu davaya esas olan *Al Bida* isimli gemi Standime formundaki tanker kiralama sözleşmesi altında 1 yıllık iki ardarda periyod için zaman esaslı olarak kiralanmıştır. Kiralama sözleşmeleri tamamen birbirinin aynısıdır ve gemiyi şu şekilde tanımlamaktadır :

*“... normal çalışma şartları altında ve iyi havada, yüklü durumda ortalama yaklaşık 15.5 knot seyir süratini sürdürmeye muktedir, tam yüklü durumda 52 metrik ton IFO 1500 ve ballast durumunda 50 metrik ton ortalama tüketim ... 24 saatlik.”*

Kiracılar, iki yıllık zaman dilimi içerisinde geminin gerçekleştirmiş olduğu 24 sefer esnasında aşırı fuel oil tüketmiş olduğunu iddia etmişlerdir. Gemi, gerçekte 19.9 knot sürati gerçekleştirmiştir ve kira altında olduğu süre içerisinde garanti edilmiş olan sürat açısından bir zorlukla karşılaşmamıştır. Kiracıların şikayeti, garanti edilen sürat değerinde yine garanti edilmiş olan yakıt tüketiminin olmaması, buna karşın gerçekleştirilen sürat değeri için daha fazla yakıtın tüketilmiş olmasıdır.

Mahkeme, tüketim garantilerinin ihlal edilmiş olduğuna ve kiracıların zararlarının tazminine hükmetmiştir.

Gemi sahipleri mahkeme kararını temyiz etmiştir. Avukatlar, mahkemenin hesaplamalarını tüm kiralama sözleşmesi zaman dilimi için değil de belirli seferler için yaptıklarını ve aksi şekilde tüm zaman dilimi için yapılmasının yanlış olmayacağını bildirmişlerdir.

Karar, öncelikle “yaklaşık” kelimesinden dolayı verilen ihtiyat payının bir hukuk kuralı olarak alınmaması gerektiği şeklindedir. Bu ihtiyat payı, geminin tipi, boyutları, draftı ve trimi vb özelliklerine bağlı olarak her gemi için ayrı olarak düşünülmelidir.

Gemi, bazı seferler için garanti edilmiş olan değerlerden daha az, bazı seferler için ise daha fazla yakıt tüketmiştir. Gemi sahipleri, fazla tüketim yaptıkları ve dolayısı ile ihlal içerisinde oldukları seferlere karşın, düşük tüketim yapmış oldukları zaman dilimleri için kendilerinin tazmine hakları olduklarını iddia etmişlerdir.

Bu iddia reddedilmiştir. Geminin kabiliyeti, “normal çalışma şartları altında ve iyi havada tam yüklü iken ortalama seyir sürati olarak yaklaşık 15.5 knot ve ortalama 52 ... 24 saatte” olarak tanımlanmıştır. Bu ifade içerisinde çok fazla değişken ya da kesin olmayan etkenler vardır. Normal çalışma şartları ve iyi hava, bazıları sürat ve tüketim değerlerinin lehinde, bazıları ise aleyhinde olabilecek değişik durumları içermektedir. Bu yüzden ki sürat ve tüketim değerleri ortalama olarak ve sürat değeri de “yaklaşık” 15.5 knot olarak zikredilmiştir.

Normal çalışma şartları ve iyi hava durumlarının günden güne değişebilecekleri gibi, tüketim ve seyir sürati değerlerine ilişkin de, verilen değerlerin her iki yönüne doğru da değişimleri mümkün olduğundan, ortalamaların uygun bir zaman dilimi için hesaplanmaları doğru davranış olacaktır.

Mahkemenin değerlendirmesi gereken nokta bu olarak belirlenmiştir. Bir yaklaşım, normal çalışma şartları ve iyi hava altındaki günlerdeki yakıt tüketim değerlerinin en avantajlı ve en dezavantajlı olanlarını bulup basitçe bu iki değer ortalamasını almak yönündedir. Kiralama sözleşmesinin giriş metni kira periyodu ya da gerçekte herhangi bir periyod için gerçek ortalamanın alınması gerekliliğini bildirmemektedir. Belki sadece kiranın ilk zamanlarında, geminin gerçekten istenen kabiliyeti haiz olup olmadığının anlaşılabilmesi için bu analiz bir fikir verebilir.

Nihai analizde geminin belirli zaman dilimleri için performans garantisini karşılamakta yetersiz kaldığı ve bu zaman dilimleri içerisinde aşırı yakıt tüketmiş olduğu ortaya çıkmıştır. Bu zaman dilimleri için geminin kabiliyet eksikliği sözkonusu olmamıştır çünkü diğer zamanlarda garanti edilenden daha iyi performans gösterdiği görülmüştür ve gemi sahiplerinin bu zamanlar için tasarruf ettiği yakıtların tazminine hak kazandıkları şeklinde bir

yaklaşım sözkonusu değildir. Eğer öyle olsaydı, geminin kira süresince garantilerden daha iyi performans göstermiş olması durumunda gemi sahiplerinin tüm tasarruf edilen yakıtların ücretini almaya hak kazanmaları sözkonusu olacaktır.

Temyiz reddedilmiştir.

### 5.3.2.3. LMLN 146 – 06.06.1985 olayı

Tarafları **Ocean Glory Compania Naviera S.A. ve A/S P.V. Christensen** olan bu dosyada, ilgili kiralama sözleşmesinin 63. klozu geminin tam yüklü durumda yaklaşık 13 knot sürat sürdürmeye muktedir olduğunu bildirmektedir.

Kloz 51 içerisindeki 305. satır şu şekildedir:

*“... Geminin tam olarak çalışmasını engelleyecek şekilde ... kusur ya da insan hatası ... ya da herhangi başka bir sebepten ... bir zaman kaybı oluşması durumunda kira ödemesi ... gemi tekrar etkin bir şekilde hizmete devam etmeye hazır olacağı zamana dek durdurulur...”*

Aynı klozun 316. satırı ise şu şekildedir:

*“ ve eğer sefer esnasında gemi sürati, tekne ya da makina ekipmanlarından herhangi bir bölümde oluşan kusur dolayısı ile azalır, bundan dolayı oluşan kayıp zaman ve tüketilen ilave yakıtların masrafı ve tüm ilave harcamalar gemi sahibinin hesabınadır ve kiradan düşülebilir.”*

Taraflar, geminin kira hizmeti altına teknesi kirli olduğu şekilde girmiş ve bu tekne kirliliğinin de kloz 63'te detaylandırılmış olan sürat garantisini gerçekleştirememesine sebebiyet vermiş olduğu konusunda hemfikirlidir.



Süratteki bu düşüşün sonucu olarak gemi, normalde tamamlaması gerekli olan süreden 7.2 gün sonra seferi tamamlayabilmiştir. Bu zaman dilimi içerisinde günlük olarak 1.5 m/t MDO tüketimi gerçekleştirmiştir. Bununla birlikte, seferleri garanti edilen süratte tamamlamış olması durumunda tüketmesi beklenen miktardan 50 ton IFO daha az tüketmiştir.

Kiracılar, tasarruf edilmiş olan IFO için bir ücret ödemedi, kayıp kira zamanı ve ilave tüketilmiş olan MDO için tazmin talebinde bulunmuşlardır. Taleplerini sözleşmenin ihlali iddiası ile değil kloz 51'in ilk kısmı olan 305-316. satırlara istinaden yapmayı tercih etmişlerdir.

Bu tercihteki sebep, mahkemenin kararına göre bir tazmin talebinin sözleşme ihlaline ilişkin olması durumunda, oluşan zararlardan olası IFO tasarrufunun düşülmesine gemi sahiplerinin hak kazanacağı yönündeki görüştür. Kiracıların iddiasına göre, sözleşmenin ihlalden çok kloz 51 gereği üzerinde durulmalıdır ve kloz 51'in ilk kısmı ise seferin toplam kesintileri ve kiraların toptan ödenmemesi üzerinde durmaktadır. Bununla birlikte, 316. satırın devamında, klozun ilk kısmında olmadığı üzere sürat düşüşü konusu özellikle vurgulanmıştır. Kiracılar bu sebepten dolayı davalarını klozun ilk kısmına dayandıramamışlardır.

Klozun ikinci kısmında belirtildiği gibi sürat, gemi teknesindeki bir "kusur" dolayısıyla mi azalmıştır? Bir gemi eğer kiralama sözleşmesine kirlenmiş tekne ile *başlarsa*, bu teknede bir kusur var demektir (*The Rijn [1981] 2 Lloyd's Rep.267* davasında çıkan karar, tekne kirliliğinin kira altındaki hizmet *esnasında* oluşması bir tekne kusuru olarak düşünülmemiştir). Bu yüzden kiracılar taleplerini kloz 51'in ikinci kısmına göre yapmalıdırlar.

Kiracılar, "tüketilen ilave yakıtlar" ifadesinin ne tasarruf edilen fuel oil, ne de harcanan diesel oil olarak değerlendirilemeyeceğini iddia etmişlerdir. İngilizce karşılığı "fuel" olarak kullanılan "yakıt" kelimesinin sadece "fuel oil" olarak algılanmasını sağlamaya çalışmışlardır. Fakat "fuel" kelimesinin hem fuel oil hem de diesel oil yakıtlarını kapsadığı ifade edilmiştir. "Tüketilen ilave yakıtların masrafı" cümlesi ile ilave net fuel oil ve diesel oil

maliyetlerinin birlikte olarak anlaşılması gerekmektedir. Sonuç, kiracılara ödenecek net farktan ibarettir.

#### 5.3.2.4. LMLN 17 – 17/80 olayı

21 Eylül 1973 tarihli ve 1974 yılı temmuz ayında ilaveler yapılmış olan bir Texacotime 2 kiralama sözleşmesi şu şekilde yapılandırılmıştır:

*“ 1(f): Gemi sahipleri, geminin teslimde ve bu kiralama sözleşmesinin süresi boyunca tüm deniz seyirlerinde ... garanti edilen ortalama sürat olan ... 13 ¾ knot sürati, garanti edilen günlük 28 ton HF (maximum 1500 secs) ve ilave olarak günlük 2 ton marine diesel oil harcamda sürdürmeye muktedir olduğunu garanti eder ...*

*Eğer gemi sahibi, hizmet süresi içerisinde herhangi 12 ay arka arkaya olarak bu kloz altındaki yükümlülüklerini yerine getirmez ise bu durumda kiracılar bu kusurdan doğan zararlara orantılı olarak sözkonusu 12 ay için ödenen kiradan düşüş yapmaya (sonraki kira ödemelerinden düşüş yapmak gibi), kloz 10'da belirtilen durumlarda tazmin talepleri saklı kalmak kaydı ile, hak kazanacaktır.*

*Gemi sahipleri de geminin performansının sürat bakımından daha fazla ya da tüketim bakımından tanımlanandan daha az olması durumlarında, kiracıların telaflı almalarına benzer haklara sahip olacaklardır.*

*10(a): Bu kira süresi boyunca herhangi bir anda geminin kloz 1(f)'de belirtilmiş olan garanti edilen ortalama sürat ve/veya tüketim değerlerini sağlayamaması durumunda kiracılar bu kusur yüzünden; (i) ek 1'de verilen “performans hesaplamaları” na göre hesaplanacak miktarı gemi sahiplerinden talep edecek ... ve/veya (ii) geminin gerçekteki süratının garanti edilen sürat değerinden düşük olması durumunda fazladan tüketilmiş olan yakıtın tazminine hak kazanacaklardır.”*

Gemi sahipleri, geminin kira süresi boyunca garanti edilen ortalama sürati sürdürememiş olduğunu itiraf etmişler, fakat buna karşın geminin gerçekte tükettiği yakıt miktarının garanti edilen tüketim değerlerinin altında olduğu iddiasında bulunmuşlar ve aradaki farkın telafi edilmesi talebini yapmışlardır. Kiracılar, hali hazırda yavaş seyir için yaptıkları tazminat talebini kira ödemesinden düşmüşlerdir.

Gemi sahipleri, c.1(f) klozunun üçüncü paragrafının telafi talepleri için kendilerine hak verdiği iddiasında bulunmuşlardır. Bu paragrafta kloz 10'a atıfta bulunulmamış olduğundan garanti edilmiş olan süratin gerçekleştirilememesi durumunda dahi, gemi sahipleri eksik yakıt tüketimi dolayısı ile telafiye hak kazanmış durumda olacaklardır. Kiracıların telafi hakları, kloz 10'a atıfta bulunulmuş olunan c.1(f) klozunun ikinci paragrafında belirtilmiştir. Kloz 10 ise sadece gemi sahiplerinin hangi durumlarda kiracıların sürat ve yakıt tüketimi tazmin taleplerini karşılayacaklarını belirtmektedir.

Kiracılar, gemi sahiplerinin cl.1(f) üçüncü paragrafına göre sadece "benzer haklara" sahip olacaklarını, ve bu yüzden de yakıt tüketimindeki farklılıkların telafisi bakımından kiracılardan daha iyi bir duruma getirilmemeleri gerektiğini iddia etmişlerdir. Kiracılar yalnızca geminin gerçek süratinin garanti süratinden az olması durumunda tüketilen fazladan yakıtın telafisine hak kazandıklarından dolayı, gemi sahipleri de eksik/az yakıt tüketiminden dolayı telafi hakkına, yalnızca sürat garantisini ihlal etmemiş olmaları durumunda hak kazanmalıdırlar. Aksi durumda, gemi sahipleri sürat garantisi ihlali yapmış olmalarına rağmen, düşük yakıt tüketimi telafisi halinde, kiracıların sürat tazminatlarından daha fazla bir telafi imkanına sahip olacaklardır.

Karar, gemi sahiplerinin yakıt tüketimindeki farklardan dolayı telafi hakları olduğu yönündedir. Kira 1973 yılında yapıp, 1974 yılı temmuz ayında yürürlüğe girdiğinde yakıt fiyatları nispeten önemsiz seyretmektedir. Yakıt fiyatlarının artışı finansal olarak zaman kazanmaktansa yakıt tasarrufu yapmanın daha önemli olmasına yol açmıştır. Bu ve kira sözleşmesi şartları düşünüldüğünde, kiracıların yalnızca geminin düşük sürat yapması durumundaki fazladan tüketilen yakıtın telafisine, gemi sahiplerinin ise gemi düşük sürat

yapıyor olsa dahi düşük seviyede tüketilen yakıt miktarı var ise telafisine hak kazanıyor olmaları mantıksız olmayacaktır.

Klozun üçüncü paragrafı gemi sahibine telafi hakkını, “*geminin performansının sürat bakımından daha fazla ya da tüketim bakımından tanımlanandan daha az olması durumlarında*” vermektedir. Kiracıların yorumuna göre anlaşılması için buradaki “ya da” kelimesinin “ve” olarak değiştirilmesi gerekmektedir.

#### **5.3.2.5. LMLN 617 -10.07.2003 olayı**

Tarafları **Carmin Shipping Ltd. ve Hanjin Shipping Ltd.** olan bu dosyada *Eleuthera* isimli gemi ilaveler yapılmış bir Shelltime 4 formu altında kiralanmıştır.

Formun, ilaveleri ile birlikte oluşan kloz 24’ü şu şekildedir :

“ 24.(a) *Gemi sahipleri geminin sürat ve tüketiminin şu şekilde olduğunu garanti eder: Kloz 44’e bakınız [Kloz 44 geminin farklı durum ve şartlar altındaki garanti edilen sürat ve tüketim değerlerini verir].*

...

*Geminin servis sürati yüklü 13.0 knot ve ballastlı 14.0 knot’ tur ve kiracıların aksi bir talimatı olmadıkça gemi servis süratinde seyir yapacaktır. Bununla birlikte, yukarıdaki tabloda birden fazla yüklü ve birden fazla ballast sürati verilmiş ise, kiracıların geminin tabloda verilmiş olan sürat aralıklarından herhangi biri ile seyretmesi (“istenen sürat”) talimatını verme hakkı bulunmaktadır.*

*Gemiye, tabloda verilen en yüksek sürat değerinden başka bir sürat ile seyretmesi talimatının verilmiş olması durumunda ve bu talimatın geçerli olduğu zaman içerisinde geminin gerçekleştirdiği gerçek sürat istenen süratin 0.5 knot fazlasından daha yüksek ise (“maximum görülen sürat”), bu durumda bu kloz 24 altında kiradan herhangi bir düşüş ya da artışın hesaplanmasında, gerçekte*

*gerçekleştirilen ortalama sürat yerine maximum görülen sürat değeri kullanılacaktır.*

*Gemi, bildirilen sürat aralıkları içerisinde seyredecektir. Bununla birlikte,,bu kiralama sözleşmesinin geçerli olduğu süre içinde daha yüksek sürat gerçekleştirebilecek olması durumunda, gemi sahipleri kiracılara geminin bu yeni kabiliyetini ivedilikle bildireceklerdir.*

*Maximum sürat yaklaşık 9 knot ballastlı ve 51 m/t HFO + 2.5 m/t MDO harcamda, ve yaklaşık 8 knot yüklü ve 55 m/t HFO + 2.5 m/t MDO harcamda.*

*Bu kira için kullanılmak üzere, herhangi bir andaki “garanti sürati”, o an için talimat verilmiş olan sürat ya da talimatın olmaması durumunda servis süratidir.*

*Bu kloz 24'te kullanılmak üzere ortalama sürat ve yakıt tüketimleri, kloz 24(c)'de şart koşulmuş olan her bir zaman aralığındaki tüm deniz seyirlerindeki pilot istasyonundan pilot istasyonuna olan gözlemlenen mesafe esas alınmak sureti ile hesaplanacak; fakat geminin kira dışı kaldığı süreler (veya fakat kloz 22(b)(i) için olanlar) ve “kötü hava zamanları” hariç tutulacaktır... [321 ile 324.satırlar]*

*(b) Geminin hizmete girmesinden sonraki herhangi bir yılda (yıldönümünden yıldönümüne) geminin kloz 24(a) içinde garanti edilen performansın altına düşmesi durumunda, eğer bu düşük performans ;*

*(i) kloz 24(a)'da garanti edilen sürat ile karşılaştırıldığında, geminin ortalama süratinden olan bir düşüşten kaynaklanıyorsa, bu yüzden kaybedilen ya da kazanılan zamanın kira eşdeğeri olan miktar ödenen kiradan düşülür ya da kiraya eklenir;*

*(ii) kloz 24(a)'da garanti edilen performansın gerçekleştirilmiş olması durumunda harcanacak olan yakıt ile karşılaştırıldığında, toplam tüketilen yakıt*

*miktarındaki bir artıştan kaynaklanıyorsa, kiracıların sözkonusu zaman dilimi içerisinde geminin yakıt ikmali için ödediği ortalama fiyat esas alınarak, ilaveten tüketilen ya da tasarruf edilen yakıtın parasal eşdeğeri ödenen kiradan düşülür ya da kiraya eklenir.*

*Kiradan düşüşler ya da ilaveler, yüklü ve ballast olarak katedilen mesafenin, her bir durum için kötü hava zamanları altında katedilen mesafeler düşünülerek ayarlanması ile hesaplanır, ... (hesap şekli).*

...

*Bu kloz 24 altındaki hesaplamalar, geminin hizmete girdiği andan sonraki her bir yıldönümünde olmak üzere yıllık aralıklarla yapılacak, 1 yıldan az olması durumunda kiranın bitişi ile en son yıldönümü arasındaki zaman hesaplanacaktır. Son yılda ya da kira süresi yılının bir bölümünde bu klozdan doğan kira düşüşü talepleri, kira süresinin bitiminden iki ay önce yapılacak olan kiracıların tahmini hesaplarına uygun şekilde ilk olarak hesaplaşılacaktır. Kiranın bitiminden sonraki herhangi bir gereken ayarlama gemi sahiplerinden kiracılara ya da kiracılardan gemi sahiplerine ödeme olarak yapılacaktır.*

... “

Bu dosyada mevcut konulardan biri, kloz 24(a)'daki 321 ile 324. satırların yapısı ile ilgilidir. Konu, kloz 24 altında her bir sefer için iyi hava performansı esas alınarak bir ortalama sürat hesaplaması yapıldıktan sonra, geminin performansının tüm yıl için (yıldönümünden yıldönümüne) katedilen mesafe esas alınarak mı yoksa her bir sefer ayrı düşünülerek mi hesaplanacağı sorunuudur (Tradewinds, 2003).

Gemi sahipleri, mevzubahis her yılda “istenen sürat” lerin hesaplanarak ayrı bir toplam ortalama bulunup, bu değerın uygulanması ile değışecek her bir hesap kesme periyodu için toplam ortalamaların hesaplanmasını talep etmişlerdir (“değıştirilmiş toplam ortalama yöntemi”). Kiracılar ise ortalamaların sefer sefer hesaplanmasını istemişlerdir.

Karar, gemi sahiplerinin değiştirilmiş toplam ortalama yönteminin, ilave yapılmamış hali ile kloz 24 tarafından istenen ve kiralama sözleşmesinin her bir yılı ya da yılın bir bölümü ele alınarak bir bütün halinde düşük performans ya da yüksek performansın değerlendirileceği yönündeki ifadesine daha uygun olacağı yönündedir. Toplam ortalama yöntemi, gerçek performans üzerindeki tepe noktalarını ve aşırı dipleri yumuşatacak ve bir eğilim ortaya çıkarma yönünde etki edecektir. Daha uzun deniz seyirleri için daha basit olacak ve ağırlıklı ortalamayı verecektir, çünkü toplam ortalama toplam katedilen mesafenin toplam seyir zamanına bölünmesi ile hesaplanmaktadır.

Toplam ortalama yönteminin tek dezavantajı, kiralama sözleşmesinin garanti edilmiş bir dizi sürat ve tüketim aralığı içeriyor olması durumlarında farklı süratlerde seyir yapılması yönündeki talimatların hesaba katılmasındaki güçlüktür. Bu güçlüğü aşmak için, ya geminin servis sürati ya da genelde istenen süratten farklı bir süratte seyretmesi talimatı verilmiş olan seyir aralıklarını ortalama ve telafi hesabına dahil etmemek, ya da farklı sürat istekleri altında tamamlanan seyirler için ayrı ortalamalar hesaplamak gereklidir. İkincisi (değiştirilmiş toplam ortalama yöntemi), toplam ortalama yöntemi ve sefer başına hesaplama yönteminin karışımı olmasına rağmen en iyi olan çözümdür.

#### **5.3.2.6. LMLN 519 – 17/99 olayı**

Gemi, işletmeciliğinin yapıldığı şirket tarafından kiracılara ilaveler yapılmış bir NYPE formu ile ve kiracıların opsiyonunda olan en az 15/17 aylık bir süre için kiralandığında halihazırda inşa aşamasındadır. Standart NYPE formu bir çok detaylı ilavelere tabidir ve 77'ye dek numaralandırılmış olan toplam 28 sayfalık ilave klozlara sahiptir. Bunların içerisinde Both-to-Blame ve GA (müşterek avarya) klozları da mevcuttur.

Kira esnasında sürat ve tüketimlere ilişkin anlaşmazlıklar ortaya çıkmıştır. Anlaşmazlıklar, özellikle sürat ve tüketim değerlerinin sadece “iyi hava” günlerine mi yoksa tüm günlere mi uygulanacağı ve sürat bakımından “yaklaşık” kelimesine bir müsaade uygulanıp uygulanmayacağı konularında olmuştur.

Kiralama sözleşmesinin 4/10.satırları gemi ile ilgili muhtelif garantileri içermektedir. 9/10. satırlarda şu ifade mevcuttur:

*“... ve tam yüklü, iyi hava şartları altında yaklaşık –Kloz 69’a bakınız- knot sürati, yaklaşık ... ton ... harcamda gerçekleştirmeye muktedir ...”*

Kalın yazılı ifade, “yaklaşık” ve “knot” kelimelerinin arasındaki, baskılı formda normalde noktalar ile doldurulmuş olan yerde biten bir düz çizgiye birleştirilmiş bir kenar kutucuğuna yazılmıştır. Aynı durum tüketim değerleri için de geçerlidir.

Kloz 69 şu şekildedir :

*“(1) Bu kirada şart koşulan sürat ve tüketim değerleri gemi sahiplerinin beyanıdır: geminin gerçek performansının her iki beyandan birini gerçekleştirmekte dahi başarılı olamaması durumunda, kira miktarı, kiracıların bu sorundan dolayı uğrayacakları zararları tazmin edecek olan miktardan fazla olmamak üzere adil bir şekilde azaltılacaktır, aksi takdirde bu kira değişikliğe uğramadan aynıyla devam edecektir.*

*(2) Gemi sahibi, geminin bu kiralama sözleşmesinin zaman aralığı içerisinde tüm deniz seyirlerinde, şamandıradan şamandıraya (sürat, gemi jurnalinde gösterildiği şekilde denizde geçen toplam süre esas alınmak sureti ile hesaplanacaktır), aşağıda verilen garanti edilmiş sürat ve garanti edilmiş günlük tüketimleri gerçekleştirmeye muktedir olduğu ve olmaya devam edeceğini öngörür:*

*A. Ballastlı (yaklaşık 30,000 m/t)*

*Ana Makina + Generator Makinası*

*15.0 knot yaklaşık 27.0 m/t günde F.O. + yaklaşık 1.7 m/t günlük F.O. (380 cSt)*

*[Benzer koşullar 14.5, 14, 13.5 ve 13 knot süratleri için de verilmiştir]*



*B. Yüklü (draft 12.2 m)*

*14.5 knot yaklaşık 31.1 m/t günde F.O. + yaklaşık 1.7 m/t günlük F.O. (380 cSt)*

*[Benzer koşullar 14, 13.5 ve 13 knot süratleri için de verilmiştir]*

*... Tüm değerler tersane tarafından iyi niyet ile verilmiştir fakat gemi sahipleri ve kiracılar, birlikte bir denetim yaparak, geminin performansını teslimattan sonraki ilk 6 aylık süre için yakından takip etmek konusunda anlaşmışlardır.*

*Sürat ve/veya tüketim değerlerinin tersane tarafından verilenlerden daha iyi olması durumunda kiralama sözleşmesine buna uygun şekilde ilave yapılacaktır.*

*Önceden tahmin edilemeyen duruşlar tamamen kira dışı süreye sayılacak ve ortalama sürat hesabı yapılırken denizde geçen toplam süreye katılmayacaklardır...”*

Kloz 65 ise şu şekildedir :

*“Geminin 4-10.satırlarda (her ikisi de dahil) ve Kloz 64 ve 69’da verilen tanımlarının bu kiralama sözleşmesi süresi için devamlı garantiler olacağı hususunda karşılıklı olarak anlaşılmıştır.”*

Kloz 64 geminin detaylı bir tanımını vermektedir. Sürat ve tüketime ilişkin olarak sadece liman giriş ve çıkışlarında, dar su yollarında ve manevralar esnasında diesel oil yakıtının kullanılacağı ifadesi mevcuttur. Bu ifadede, “günlük yaklaşık ... ton” kelimeleri mevcuttur fakat boşluk doldurulmamıştır. Aynı şekilde, bir sonraki şart içerisinde sadece “yaklaşık” kelimesi kullanılmamış olarak limandaki diesel oil tüketimi için de benzer durum sözkonusudur.

Gemi sahipleri, 9.satırdaki “iyi hava şartları altında” şeklindeki atıftan hareketle, kloz 69 altında verilen sürat garantisinin sadece “iyi hava” zaman dilimlerine uygulanması gerektiği iddiasında bulunmuşlardır. Kiracılar ise, kloz 69 altındaki garantilerin bu şekilde bir

sınıflandırmaya tâbî tutulmadığını ve kesinlik içeren ifadeler olarak değerlendirilmeleri gerektiğini, 9/10.satırlardaki “iyi hava şartları altında” kelimelerinin gerçekte fazladan olduğunu bildirmişlerdir.

Karar, mahkemenin ilk izlenimine göre, kiraya bakıldığında tarafların niyetlerinin “iyi hava şartları altında” koşulunun kloz 69 altındaki sürat/tüketim garantilerine uygulanması yönünde olduğudur. Matbu forma değişik ilaveler yapılmış, kayda değer sayıda ifadeler iptal edilmiş, fakat mevzu bahis kelimeler yerinde bırakılmıştır. Kloz 69 altındaki garantiler ile birlikte okunduğunda bu kelimelere, herhangi bir kelime oyununa yer vermeksizin anlam verilmesi mümkün olmaktadır. Sürat ve tüketimlere ilişkin kesin garantiler zaman esaslı kiralara büyük çoğunluğunda mevcut değildir, ve mevcut durumda gemisini kiralayan bir işleticinin (gemi sahibi dâhi değil) inşa aşamasındaki ve henüz bir seyir tecrübesi dahi yapılmamış olan gemi için yalnızca kısıtlandırılmış performans garantisi vermiş olması akla daha makul gelmektedir.

Kiracılar, 69. klozun kendine münhasır ve koşulları bazı hava şartlarına değil de tüm hava şartlarına atıfta bulunulduğunu açıkça gösteren bir anlamı olduğu iddiasında bulunmuşlardır. Geminin, kiralama sözleşmesi “süresi içerisinde” sürat/tüketimlerinin “tüm” deniz seyirlerinde ve süratin de gemi jurnalinde gösterildiği şekilde “denizde geçen toplam süre” esas alınarak hesaplanacağı gerçeğine işaret etmişlerdir. Bununla birlikte, tüm bu şartların gayet kolay bir şekilde “iyi hava şartları” sınıflandırması ile birlikte okunabilmesi mümkündür ve bunlardan herhangi biri ya da hiçbiri bu şekilde bir sınıflandırmanın uygulanmayacağına niyetlenmiş olduğuna işaret etmemektedir.

Kiracılar aynı zamanda, garanti edilmiş olan bir performansın tüm hava şartları için uygulanacağı şeklinde yapılmış olan bir anlaşmada mantıksız ya da ticarete aykırı bir taraf olmadığını savunmuşlardır. Eşit şekilde, sadece iyi hava şartlarına uygulanacağı şeklinde bir anlaşmada da mantıksız ya da ticarete aykırı bir taraf yoktur. Eğer varsa bu, davaların çoğunluğunda olduğu şekilde olmalıdır ve kesinlikle yeni inşa bir geminin kirasında “tüm hava şartları” ifadesini görmek şeklinde olmayacaktır.

Sürat açısından “yaklaşık” için bir müsaade verilmeli midir? Mahkeme ilk bakışta müsaade verilmemesi gerektiği kanısında olmuştur. Kloz 69 altında tüketim garantileri “yaklaşık” sınıflandırması ile verilmiştir fakat aynısı sürat ifadesinde yoktur. Hem sürat ve hem de tüketim değerleri için 10. satırda “yaklaşık” kelimesi görülmektedir fakat tarafların niyetinin bu şartın gözardı edilmesi gerektiği şeklinde algılanması daha uygundur.

Gemi sahipleri, kendi yaklaşımlarının geminin bir yeni inşa olması sebebiyle daha doğru olduğunu iddia etmişlerdir. Bununla birlikte, tüm değerler için tüketimlere uygulanacak bir ihtiyat payına hak kazanmışlar ve mühendisler (ve mühendis avukatlara) göre genel görüş, hem sürat ve hem de tüketim değerleri için “yaklaşık” kelimesine müsaade vermek, özellikle mevcut durumdaki gibi bir dizi sürat ve tüketim aralığının verilmiş olması durumlarında, uygun düşmeyecek şekilde bir cömertlik olacaktır. Bazı diğer avukatlar bu görüşü benimsememesine rağmen (en azından tek bir sürat/tüketim garantisinin verildiği durumlarda), tarafların mevcut formdaki bir anlaşmaya imza atarken niyetlerinin kloz 69’daki şekliyle yalnızca her bir durum için tek müsaade olduğunun anlaşılması mümkündür.

## VI. KAPTAN'IN ROTA SAPMASINA İLİŞKİN YETKİ VE SORUMLULUKLARI

Sürat ve performans garantileri üzerindeki herhangi bir ihtilaf gemi sahipleri ve kiracılar arasında gelişmekle birlikte, gerçekte bu garantileri yerine getirmek üzere gemisini idare eden otorite Kaptan'dır. Kaptan seferini ifa ederken bir taraftan gemi sahibi, diğer taraftan ise kiracılar ile, her iki tarafın da menfaatlerini korumak ve gözetmek üzere sürekli irtibat halindedir.

Geminin sürat ve performans garantilerini gerçekleştirememiş olması, ana olarak üç grup altında toplanması uygun olan sebeplerden ileri gelir. Birincisi tekne kirliliği, ana makina ya da yardımcılarda problem olması sebebi ile tam yük verilememesi ya da başlangıçta doğru tanımlama yapılmamış olması gibi sebepleri içeren, geminin kendi kabiliyet eksikliğidir. İkinci olarak ise akıntılar, deniz suyu sıcaklığı sebebi ile ana makinaların tam güce çıkarılamaması ya da düşük yakıt kalitesi yüzünden makinalardan tam verim alınamaması şeklinde ortaya çıkan harici sebepler sayılabilir.

Performans analizleri sonucunda geminin kusurlu olduğunun görülmesine neden olan üçüncü grup ise seyire ilişkin sebeplerden oluşur. Bunlar, Kaptan'ın izlediği rotadan dolayı oluşabilecek toplam katedilen mesafe artışı sebebi ile gemi süratının hesaplamalarda düşük çıkması, ya da yine Kaptan tarafından önceden belirlenmiş rotadan belirli gerekçeler ile yapılmış olan herhangi bir sapma (deviation) veya yine Kaptan'ın kiracı tarafından atanmış olan meteorolojik seyir planlama şirketi tavsiyelerine uymaması nedeni ile hesaplamaların birbirini tutmaması sonucu ortaya çıkan anlaşmazlıklar olarak sayılabilir.

Bu bölümde, üçüncü grup olarak adlandırılan anlaşmazlıklar ile ilgili olarak, Kaptan'ın seyir konusundaki tercihinin ilişkin yetki ve sorumluluklarının sınırları incelenecek ve doğru yaklaşımın ne olduğunun belirlenmesi ile uygulamada görülen birtakım eksikliklerin vurgulanmasına çalışılacaktır.

## 6.1. Sözleşmelerin Yapısı

Esas olarak zaman esaslı kiralamalarda iki taraf mevcuttur; gemi sahibi ve kiracılar. Sözleşme üzerinde mutabakata varanlar bu iki taraftır. Bununla birlikte, geminin kiracıya teslim edilmesi ve kiranın işlemeye başlamasını müteakip üçüncü bir taraf olarak Kaptan ortaya çıkar. Kaptan'ın durumu ise nispeten karışıktır. Mesuliyetlerini, kendi işvereni olan gemi sahibi ile talimatlarına uyma zorunluluğu olan kiracı arasında uygun şekilde bölmek durumundadır. Aynı zamanda da Kaptan, gemideki en yüksek otorite olarak, gemisinin, personelinin ve yükünün selametinden de sorumludur. Kaptan, bu pozisyonundan dolayı zaman zaman belirsiz durumlar ile karşı karşıya kalır ve son derece ihtiyatlı davranmak zorundadır.

Zaman esaslı bir kiralama sözleşmesi, kiracılara geminin ve personelinin üzerinde geniş bir kontrol imkanı verir. Bu geniş kontrol, kiracıların gemiyi kullanmaları ve Kaptan'a talimat verme yetkilerinin ifası esnasında, genel yetkilerinin sınırlarının kesin olarak belirlenmesini güç kılar.

Gemi sahiplerinin ve zaman esaslı kiracıların hak ve yükümlülükleri kiralama sözleşmesinde kalem altına alınmıştır. Dolayısı ile kiracılar ve gemi sahipleri arasındaki ilişki incelenirken başlangıç noktası kiralama sözleşmesi olmalı ve sonrasında ise bu ilişkinin netleştirilmesini müteakiben Kaptan denkleme dahil edilmelidir. Kiracıların talimat verme yetkileri ve Kaptan'ın böyle bir talimatı aldıktan sonraki pozisyonu muhakkak olarak kiralama sözleşmesi ışığı altında değerlendirilmelidir. Bu suretle, kiracıların verebilecekleri farklı tipte talimatlar ve Kaptan'ın bu talimatlar karşısında ne şekilde davranmasının doğru olacağını anlaşılması mümkün olabilir.

Kiralama sözleşmesi, doğal olarak, kiracıların geminin kontrolünü almalarından belli bir zaman önce kararlaştırılır. Gemi kiracılara teslim edildikten sonra sözleşme uygulanmaya başlar. Yine bu andan itibaren, kiralama sözleşmesine uygun olacak şekilde, kiracıların gemi ile ilgili düzenlemeler yapma ve Kaptan'a talimat verme hakları başlamış olur. Bir zaman esaslı kiralama sözleşmesinin sebebi ve amacı, *The Nanfri [1979] 1 Lloyd's Rep.,p.206* 'da

belirtildiği üzere “kiracıları, uygun olacağını düşündükleri biçim ne olursa olsun her ticareti yapmak için kiralama sözleşmesi zaman dilimi süresince gemiyi kullanmaya” yetkili kılmasıdır.

Tüm zaman esaslı kiralama sözleşmelerinin ortak birtakım genel karakteristikleri mevcuttur. Kiralama sözleşmesini, zaman esaslı kiralama sözleşmesi haline getiren de bu karakteristik özelliklerdir. Bunların değişmesi durumunda tamamen farklı tipte bir kiralama sözleşmesi ortaya çıkabilir. Bu karakteristik özellikler kaba olarak dört grup altında gösterilebilir.

Birinci olarak, kiracı geminin ticari yeteneğini kiralamıştır. Geminin ticari kontrolünü elde ettiğinden dolayı, hangi yükün yükleneceği, yükleme operasyonunun ne zaman yapılacağı ve yüklü seyrin ne zaman başlayacağı gibi kararları alabilir. Kiracının geminin bütün ticari kapasitesini kullanma hakkı, bir zaman esaslı kiralama sözleşmesi altındaki başlıca haklarından biri olarak değerlendirilmektedir.

İkinci olarak, gemi sahibi geminin seyre ilişkin kontrolünü elinde tutmaya devam eder. Ticari ve seyre ilişkin kontrol arasındaki ayırım zaman esaslı kiralama sözleşmesinin doğası gereğidir. Kiracıların geminin seyre ilişkin kontrolünü de ele alması durumunda, sözleşme zaman esaslı değil çıplak kira sözleşmesi halini alır.

Üçüncü olarak, ortaya çıkan masrafların ayırımı zaman esaslı kiralama sözleşmesini diğerlerinden ayıran bir etkidir. Tüm kiralama sözleşmeleri, Gentime cl.13, NYPE 1993 cl.6-7 ve 9 ve Shelltime 4 cl.6 ve 7 örneklerinde olduğu gibi, masrafların dağılımına ilişkin hususları içeren klozları ihtiva eder. Prensip olarak, gemi sahibine “sabit masraflar” kısmı düşerken, kiracıların ise “değişken sefer masrafları”nın karşılanmasından sorumlu oldukları söylenebilir. Bu yüzden, gemi sahibi gemisini uygun ekipman ile teçhize edilmiş, uygun personel ile donatılmış ve denize elverişliliği sağlanmış şekilde muhafaza etmekle yükümlüdür. Sermaye masrafları da gemi sahibinin hesabıdır. Kiracılar, liman masrafları, yükleme ve tahliye masrafları, yakıtlar ve diğer sefer masrafları gibi kendi talimatlarına ilişkin masraflardan sorumlu olacaklardır.

Son olarak ise risklerin dağılımı kavramlarının bir zaman esaslı kiraya ilişkin önemli bir özellik olduğu söylenebilir. Gemi sahibi ve kiracılar arasındaki risk dağılımı, kira dışı kalma ve tazmin hususlarına ilişkin kurallar ile belirlenir.

Bu dört grup tüm zaman esaslı kiralama sözleşmelerine uygulanabilir olduklarından her birinin bir teorik bir de uygulamaya ilişkin kullanımları vardır. Bu karakteristiklere uygun olarak, bir zaman esaslı kiralama sözleşmesinin kira kontratı olmadığı söylenebilir. Daha doğru bir şekilde, hizmet tedarik sözleşmesi olarak adlandırmak mümkündür. Gemi sahibi, zaman esaslı kiracıya bir hizmet sağlar. Kira karşılığında, Kaptan ve personel dahil olmak üzere gemisinin, anlaşılmış bir zaman dilimi için kiracıları tarafından kullanılmasına müsaade eder. Bu bakış açısı, *The London Explorer [1971] 1 Lloyd's Rep.,p.526* davasında şu şekilde ifade edilmiştir:

*“... Böyle bir kiralamada gerçek anlamı ile bir kiralama işlemi yoktur. Şüphe yoktur ki, gemi baştan başa gemi sahiplerinin mülkünde kalmaya ve Kaptan ve personel gemi sahiplerinin hizmeti altında olmaya devam edecektir. Kiracıların elde ettikleri hak geminin kullanımudur...”*

Benzer şekilde, *The Madeleine [1967] Lloyd's Rep., p.238* davasında kullanılan ifade şöyledir :

*“ Bir gemi sahibi, gemiyi bu kiralama sözleşmesi formu ile zaman esaslı kiracılara teslim etmek ile onu ve Kaptan'ını, zabitanını ve personeline kiracıların kullanımına vermiş olur, ki kiracılar o andan itibaren (kiralama sözleşmesi şartları dahilinde) Kaptan'a, zabitanına ve personeline geminin ticari işlevi ile ilgili talimatlar verebilir ve bu talimatlara gemi sahibinin hizmetinde olanlar uyacaktır.”*

Kaptan'ın durumu özel ve karmaşıktır. Bir taraftan gemi sahibinin çalışanıdır ve onun menfaatlerini gözetmesi beklenir (Lopez, 1991). Diğer taraftan ise, kiracıların talimatlarına uymak zorunda ve onlara kira periyodu süresince yardımcı olmakla mükelleftir. Sorun, gemi

sahipleri ile kiracıların menfaatlerinin çakışması durumunda ne olacaktır. Bu noktada Kaptan'ın gemisi, personeli ve yükünden sorumlu olduğu göz önüne alınacaktır. Kaptan, gemisinin devamlı surette denize elverişli olmasını ve hiç bir tehlikenin bu emniyeti tehdit etmesine izin vermemesini temin ile sorumludur. Bu emniyet kavramı zaman zaman kiracıların çıkarları ile çatışabilir.

Kaptan açısından ihtiyatlı davranmanın önemi büyüktür. Kaptan, gemi sahibinin çalışanıdır ve bundan dolayı kiracıların talimatlarını yerine getirirken bile onları gemi sahibinin çalışanı olarak yapar. Bunun sonucunda, Kaptan'ın kiracıların talimatlarını yerine getirirken olsa dâhi hata ve yanlışlarından dolayı gemi sahiplerinin sorumlu tutulması gerekecektir.

## **6.2. Gemi Emniyeti ve Güvenliği Söz konusu Olduğunda Kaptan'ın Yetkisi**

Kaptan, gemisinin, personelinin ve yükünün emniyetinden sorumludur. Emniyet konuları Kaptan'ın sorumluluğu altında olduğundan, kiracıların bir talimat vermesi durumunda emniyete ilişkin hususlar da dikkate alınmalıdır. Eğer verilen bir talimat, emniyet konusunda bir soru işareti oluşturuyorsa, bu durumda kiracıların ticari çıkarları ile Kaptan'ın emniyet çıkarları arasında bir çatışma meydana gelir. Bu tip çatışmalar genellikle talimatların seyire ilişkin hususlarda ya da liman tayin etme konularında olması durumlarında ortaya çıkar. Genel prensip ise, geminin, personelinin ve yükün emniyetinin, kiracıların ticari çıkarlarından önde geldiğidir.

### **6.2.1. Gemi emniyeti**

Emniyete ilişkin hususlar genel olarak iki ayrı şekilde ortaya çıkar. Birincisi, geminin denize elverişliliği ile ilgili olanlardır. İkinci olarak ise, gemi denize elverişli olarak değerlendirilse dâhi gemiyi, personelinin ve yükünü tehlikeye atabilmesi muhtemel olan sebeplerden kaçınmak şeklinde görülebilir. Günün sonunda geminin denize elverişliliğinden sorumlu olacak olan Kaptan'dır.



Geminin genel denize elverişliliği bir yanda olmakla birlikte, Kaptan, diğer tehlikelerin geminin emniyetini kötü yönde etkilemeyeceğinden emin olmalıdır. Bu tehlikelere örnek olarak fırtınalar, sıgılık, buzdağları ya da savaş halleri verilebilir.

Geminin emniyetinin muhafazası, gemi sahiplerini olduğu kadar kiracıları da ilgilendiren bir husustur. Hiç bir taraf geminin hasar görmesini arzulamaz. Bununla birlikte, kiracılar gemiyi tehlikeye atmak istemezken aynı zamanda normal ticarete kullanabilmek de ister. Bir deniz seyri hiçbir zaman risklerden bağımsız değildir. Kiracıların, Kaptan'ın gereğinden fazla titiz davranmış olduğunu düşünmeleri durumlarında anlaşmazlıklar ortaya çıkar. Kaptan, kiracı talimatlarına uymama yönündeki kararının gerekçelerini açıklanabilir ve mantıklı olarak ortaya koymalıdır. Kaptan'ın emniyete ilişkin hassasiyetleri meşru ve akla yatkın olmadığı zaman kiracıların protesto verme ya da hukuk yolları açıktır. Geminin geciktiği sürelerin kira dışı olarak kabul edilmesi, ilişkili olan tüm müteakip zararlar da dahil olmak üzere bütün kaybın tazmin edilmesi ya da Kaptan'ın reddinin uzaması durumunda sözleşmeyi iptal talepleri dahi yapılması mümkündür.

İskandinav ülkeleri deniz hukuku raporları arasında göze çarpan 1952.442 nolu rapor, bu şekilde gereksiz titizlik gösteren bir Kaptan ile ilgili örnek olarak verilebilir.

Zaman esaslı kiracılar, geminin kira periyodu içerisinde birkaç defa kendi kontrollerinin dışına çıkarılmış olduğu iddiası ile mahkemeye başvurmuşlardır. Gemi, birkaç kez, sefere çıkmaya hazır olmasına rağmen limandan ayrılmamıştır. Kaptan tarafından öne sürülen sebep hava şartlarının çok kötü olmasıdır. Hava şartları, içinde bulunulan mevsim için oldukça normal olduğundan kiracılar geminin gecikilen süreler için kira dışı kalması gerektiği ve bu gecikmelerden dolayı oluşan ilave masrafların da tazmin edilmesi gerektiğini iddia etmişlerdir. Gemi sahibi, buna karşın hava şartlarının açık bir şekilde Kaptan'ın gecikmelerini doğrulayacak kadar kötü olduğunu öne sürmüştür.

Norveç mahkemesi, Kaptan'ın seyire ilişkin kararlar verme konularında, belirli sınırlar dahilinde bağımsız olduğunu bildirmiştir. Gemisinin daha iyi hava koşullarını beklemek üzere limanda kalması yönünde bir karar almış olması durumunda, genellikle Kaptan'ın bu kararına

saygı duyulmalıdır. Prensip olarak, kiracılar Kaptan kararlarının üstüne çıkamaz. Bununla birlikte, Kaptan'ın yetkilerinin de bir sınırı vardır. Zaman esaslı kiracılar, yavaş ve gereğinden fazla titiz bir Kaptan'a karşı korunmalıdırlar.

Öncelikle, Kaptan'ın kararlarına yalnızca aynı şartlar altında başka bir mantıklı Kaptan'da aynı kararı verebilecek durumda ise saygı duyulmalıdır. İlave olarak, Kaptan'ın bir talimata uymayı reddetmiş olması durumunda kendisi ya da gemi sahibi bu reddetmenin sebeplerini, tüm ihtimallerin de bir dengesini kurmak sureti ile mantıklı biçimde açıklayabilmelidir. Kaptan'ın bu açıklamayı yapamaması durumunda, kiracılar gereksiz gecikmeler süresi boyunca geminin kira dışı kalmasını ve Kaptan'ın bu reddinden dolayı oluşacak herhangi diğer hasarların tazminini isteyebilir.

Kaptan'ın gemi emniyeti sözkonusu olduğundaki yetkisi uluslararası denizcilik kanunları ile de tanınmıştır. SOLAS Konvansiyonu, 1974'e yapılmış ve IMO MSC.153(78) toplantısında belirtilerek 1 Temmuz 1996 tarihinde yürürlüğe girmiş olan ek şu şekildedir (SOLAS, 2004) :

*“Bölüm V*

*Seyir Emniyeti*

*Regülasyon 34-1*

*Kaptan'ın takdiri*

*Gemi sahibi, kiracı, regülasyon IX/1 altında tanımlanmış olan gemiyi işleten şirket ya da herhangi başka bir kişi, Kaptan'ın, profesyonel yargısına göre denizde can emniyeti ve deniz çevresinin korunması için gerekli gördüğü herhangi bir kararı almasını ya da uygulamasını önlemeyecek ya da sınırlandırmayacaktır.“*

Benzer şekilde, yine SOLAS Konvansiyonu, 1974 Bölüm IX altında verilmiş olan ve gemilerin emniyetli işletim sistemi konusundaki standartları belirlemek amacı ile hazırlanmış ISM koda ait 5.2 maddesi şu şekildedir (ISM Code, 2002):

*“ 5.2 Şirket, gemide uygulanan emniyetli yönetim sisteminin Kaptan’ın yetkisi konusunda açıkça vurgulama yapılmış ifade içermesini temin etmelidir. Şirket, emniyetli yönetim sisteminde Kaptan’ın üzerine çıkılamaz otoritesini ve emniyet ile kirlilikle mücadele konularında kararlar verme ve gerektiğinde Şirket yardımı isteme sorumluluğunu belirtecektir... Kıyı yönetimi tarafından düşünülen ve kontrol edilen her türlü sistem, Kaptan’ın yolcuları, personeli, gemi ve deniz çevresinin yüksek menfaatlerini ilgilendirdiğini düşündüğü her nevi hareketi yapmak hususundaki üzerine çıkılamaz otoritesi ve takdirine uygun düşecektir. “*

Yine, Carriage of Goods By Sea Act 1936’da konu ile ilgili olarak şu ifadeler yer almaktadır :

*“Denizde mülkiyet ya da can kurtarma teşebbüsü ya da niyeti ile yapılacak olan hiç bir rotadan sapma ya da herhangi bir makul rotadan sapma, taşıma sözleşmesine aykırı ya da sözleşme hükümlerinin ihlali olarak değerlendirilmeyecektir ... ve taşıyıcı bu sebepten dolayı oluşacak kayıp ya da hasarlardan sorumlu tutulmayacaktır...”*

Hülasa, gemi Kaptan’ının geminin emniyetli seyrine ilişkin her türlü kararı almada tek otorite olduğu ve üzerine çıkılamayan yetkiyi haiz olduğu uluslararası kurallar ile sabittir ve bu konuda herhangi bir tartışma yoktur. Önemli olan husus, Kaptan’ın kiracıların ticari çıkarlarına aykırı düşen ve daha sonradan olası anlaşmazlıklara sebebiyet verebilecek olan seyre ilişkin kararlarının gerekçelerini akla, mantığa ve denizcilik teamüllerine göre açıklayabilmesi gerekliliğidir.

### **6.2.2. Gemi güvenliği**

IMO tarafından 1 temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girecek şekilde yayımlanan ve SOLAS Bölüm XI altında yapılandırılan ISPS kod kuralları, gemi ve liman tesislerinin güvenliklerine ilişkin düzenlemeleri içermektedir.

ISPS kod, özellikle 11 Eylül olaylarından sonra ABD'nin öncülüğünde IMO tarafından büyük bir süratle hazırlanmış ve tüm dünya deniz ticaret filosunca kodun uygulanması zorunlu kılınmıştır.

IMO, sistemin altyapısını da aynı süratle tamamlamış ve taraf devletlerin de katılımları ile, tüm dünyadaki güvenlik tehditlerine en hızlı cevabı verebilecek şekilde bir iletişim ağı oluşturmuştur.

Kodun zorunlu olması ve güvenlik bilincinin yerleşmesinden günümüze dek, güvenlik sebeplerinden dolayı Kaptan'ın rotadan sapması sonucu oluşan herhangi bir resmî anlaşmazlık raporuna ulaşamamıştır. Bununla birlikte, kod içerisinde Kaptan'ın güvenliğe ilişkin yetkileri açıkça belirlenmiştir.

Kodun ilgili maddesi şu şekildedir (SOLAS, 2004) :

*“SOLAS Bölüm XI-2*

*Regülasyon 8*

*Kaptan'ın gemi emniyeti ve güvenliği konusunda takdiri*

*Kaptan, Şirket, kiracı ya da herhangi başka bir kişi tarafından, kendi profesyonel yargısına göre geminin emniyet ve güvenliğini devam ettirmek için gerekli gördüğü herhangi bir kararı almak ya da uygulamak konularında zorunlu bırakılmayacaktır...”*

Buradan görülebildiği üzere, gemi Kaptan'ının emniyet konularındaki üzerine çıkılamaz yetkilerinin bir benzeri yine güvenlik konusunda da Kaptan'a verilmiştir. Kaptan, gemisinin güvenliğini tehdit etmesi muhtemel herhangi bir olay için kararlar alabilir ve uygulayabilir.

Mevzu ile ilgili herhangi bir anlaşmazlık raporlanmadığından, BIMCO gibi uluslararası sözleşme metinleri üzerinde tavsiyeler yapan kuruluşlar herhangi bir adım atmamışlardır. Güvenlik konusu yenidir ve taraflar arasında anlaşmazlıklar oluşturacak

duruma gelmemiştir. BIMCO yalnızca, limanlardaki güvenlik önlemlerinin liman masraflarından sayılması ve dolayısı ile kiracıların hesabı altında gösterilmesi yönünde bir ISPS klozu yayımlamıştır.

Doğaldır ki, gemi emniyeti bahsinde incelenen anlaşmazlık dosyalarında özellikle vurgulanan ve Kaptan'ın kiracı talimatlarına aykırı alacağı olası bir kararın uygun, akla aykırı olmayacak ve açıklanabilir olması gerekliliği güvenlik konusunda da geçerli olacaktır.

Örnek olarak, bir gemi Kaptan'ının, Hong Kong'tan, doğu Hindistan'daki Chennai limanına doğru olan seferinde, güvenlik gerekçesi ile Malacca Strait yolunu takip etmeyip, Jawa adası Sunda Strait yolundan geçmesi mantıklı olmayacaktır. Malacca Strait geçişinin güvenlik açısından son derecede tehlikeli olduğu ve gemilerin korsan saldırılarına maruz kaldıkları muhakkaktır. Fakat bu genel bir denizcilik uygulaması haline gelmiştir ve gemiler buradan geçerken kendi imkanları ile güvenlik tedbirlerini artırır. Kaldı ki Sunda Strait geçişinin de Malacca Strait geçişinden daha emin olduğu söylenemez.

Malacca Strait yoluyla mesafe 2,994 Nm iken, Sunda Strait tercih edildiğinde toplam 3,764 Nm olacak ve aradaki 770 Nm'lik mesafe artışı yüzünden gemi düşük sürat performansı sergileyecektir. Fakat kuvvetle muhtemeldir ki Kaptan'ın güvenlik gerekçesi ile yapacağı bu rota sapması akla ve genel denizcilik teamüllerine uygun düşmeyecek ve kiracıların mağduriyeti onaylanacaktır.

Bununla birlikte, Somali kıyılarından geçerken, o bölgedeki korsanlık faaliyetleri dolayısı ile korsanların kullandıkları vasıtaların ulaşamayacağı derecede açıktan geçmek sureti ile fazladan mesafe katetmek, aynı ölçüde makul ve akla yatkın gelebilecektir.



Şekil 6. Malacca Strait geçişi ile Sunda Strait geçişi mukayeseli haritası

Gemi ve liman tesislerinin güvenlikleri konusu her geçen gün dünya üzerinde önem kazanmakta ve deniz ticaretinde ilgili yerini almaktadır. Bu konudaki herhangi bir anlaşmazlık görüldüğü andan itibaren konu ile ilgili düzenleyici klotların kiralama sözleşmelerine ek olarak verileceği düşünülmektedir.

### 6.3. Kiracı Talimatlarını Yerine Getirme Konusunda Kaptan'ın Sorumluluğu

Kiracıların, kiralama sözleşmesi süresince Kaptan'a talimat verme hakkını elde ettiklerinden bahsedilmiştir. Doğal olarak da, Kaptan'ın kiracıların bu talimatlarına uyma görevi mevcuttur. Kiralama sözleşmeleri, taraflardan birinin yani kiracıların, taraflardan diğeri yani gemi sahibinin çalışanları üzerinde bir takım kontroller elde ettiği sözleşmelere örnek olarak verilebilir.

Gentime ve NYPE 1993 formları gibi standart şekillerde, kiracıların Kaptan'a talimat verme yetkisi açık bir şekilde belirtilmiştir. Gentime cl.12 ilk paragraf şu şekildedir:

*“Kaptan, ... bu kiralama sözleşmesinin yürürlükte olduğu bütün zamanlarda, kiracıların ticari, acentalık ya da diğer düzenlemeler ile ilgili talimat ve yönlendirmeleri altında olacaktır. Kaptan tüm seferleri gerekli olan süratte gerçekleştirecektir ...”*

NYPE 1993 cl.8 (a) 'daki benzer ifade ise şu şekildedir :

*“(a) Kaptan, seferleri gerekli olan süratte gerçekleştirecek ve geminin mürettebatı ile birlikte, tüm genel kabul görmüş desteği verecektir. Kaptan, ... kiracıların ticari ve acentalık ile ilgili talimat ve yönlendirmeleri altında olacaktır ...”*

Çok sade olarak belirtilmesi gerekir ki, kiracılar geminin ticari kapasitesini kiralarlar. Kaptan'a talimat verme yetkilerinin olmaması durumunda geminin ticari kapasitesini de kullanamayacak olduklarından, bu şekildeki bir yetkinin mevcudiyeti çok açıktır.

### **6.3.1. Kiracı talimatlarının ayrımı**

Bir zaman esaslı kiralama esnasında kiracılar tarafından Kaptan'a çok değişik tipte talimat verilmesi mümkündür. Gemi tamamen kiracıların ticari kontrolü altında olduğundan dolaydır ki, kiracıların geminin ticari kullanımı esnasında ortaya çıkabilecek tüm durumları kapsayacak şekilde talimat verebilme yetkilerinin olmasına ihtiyaçları vardır.

Kiracıların verebilecekleri talimatlar temel olarak 6 gruba ayrılabilir. Bunlar :

1. Limanların belirlenmesi. Hem yükleme ve hem de tahliye limanları olarak.
2. Seferin bizzat kendisinin nasıl ifa edileceği.

3. Yükleme ve tahliyelerin nasıl yapılacağı. Yöntem ve zamana ilişkin de olmak üzere.
4. Konşimento imzalanması.
5. Yükün üçüncü bir tarafa teslimi.
6. Geminin tekrar geri teslim yeri ve zamanı.

1. ve 2. maddeler birbirleri ile ilişkilidir. Her ikisi de seferin nasıl tamamlanacağına ilişkin talimatlardır. Örnek olarak, kiracıların gemiyi hangi limanlara ve hangi bölgelere göndereceği gibi. Konumuzu ilgilendiren de bu maddeler, özellikle 2. maddedir.

Kaptan'ın kiracılardan bir talimat alması durumunda, uygun cevabî hareketi yapmadan önce bir dizi etkeni göz önüne alması gerekir. Göz önüne alması gerekli olan bu etkenlerin üç değişik tipte sayılması mümkündür. Emniyet etkenleri, ticari etkenler ve yasal etkenler. Bu etkenlerin her biri kiracıların gemiyi kullanım hakkını ve dolayısı ile Kaptan'a talimat verme hakkını etkileyebilir. Kaptan'ın yapması gerekli olan, talimatın yasal olup olmadığı, ya da kiracıların bu şekilde bir istekte bulunmaya yetkili olup olmadığını belirlemektir.

Kaptan, talimatlar karşısında davranış şeklini belirlerken gemi sahibinin durumunu dikkate almalı ve davranış şeklinin gemi sahibini ne şekilde etkileyeceğini düşünmelidir; çünkü herşeyden önce kiracının değil, gemi sahibinin çalışandır (Schelin ve Alstergren, 2002).

Kaptan kiracılardan bir talimat aldığında şu şekillerde davranabilir :

1. Talimatı kabul eder ve uyar. Bu durumda talimatın derhâl ya da ilk olarak yapılan bir reddin ardından kabul edilip edilmediği önemli değildir. Her iki durumda da aynı yasal sonuçlar doğar. Bu sonuçlar :
  - a. Talimat doğrudur. Herhangi bir problem oluşturmaz.



b. Talimat yanlıştır. Kiracılar örneğin, yasal olmayan bir talimat vermiştir. Bu durumda, kiracılara yasal sorumluluk oluşturabilecek dört ayrı sonucun ortaya çıkması mümkündür. Birincisi, gemi hasar görebilir. İkincisi, bir gecikme oluşabilir. Üçüncüsü, bir yük kaybı oluşur ve dördüncü olarak da üçüncü bir tarafa yükümlülük ortaya çıkabilir. Kiracılar bu sonuçlardan dolayı yasal olarak sorumlu tutulabilirler.

2. Kaptan talimatı reddeder. Bu durumda :

a. Talimat doğrudur. Gemi sahibine karşı, olaylara bağlı olarak bir dizi yasal sonuçlar ortaya çıkabilir. Kiracılar, örneğin sözleşmeyi iptal edebilir, hasar tazmini talep edebilir ya da geminin kira dışı kalması talebinde bulunabilir.

b. Talimat yanlıştır. Talimat yanlış olduğundan dolayı Kaptan itaat etmeyi reddetme hakkına sahiptir. Bu durumda, gemi sahibi kiracıları yasal olmayan talimat dolayısı ile sorumlu tutabilir. Talimattan kaynaklanan hasarların tazmini ya da bazı durumlarda sözleşmenin feshi talebinde bulunabilirler.

3. Kaptan, ilk olarak talimatı reddeder ve, ya kiracılara talimatlarını açıklığa kavuşturmaları talebinde bulunarak yeni talimatlar için bekler, ya da gemi sahibi ile temasa geçerek ondan talimat bekler. Bu durumda :

a. Beklemek doğru seçenektir. Beklemenin doğru olduğu iki durum vardır. Birincisi, ilk talimatın yanlış olması durumudur. Bu durumda Kaptan uymak zorunda değildir. İkincisi, Kaptan'ın kiracılardan ya da gemi sahiplerinden teyid beklemesi için meşru sebebinin olmasıdır. Bu, örneğin, talimatın yeterli açıklıkta olmaması ya da talimatı veren kişinin bu yetkiyi haiz olup olmadığının açıklığa kavuşturulması şeklinde olabilir. Kaptan, belirli durumlarda gecikme için bir opsiyonu haizdir.

- b. İlk talimat doğru olduğundan beklemek yanlış seçim olacaktır. Kiracılar buna göre, şartların gelişimine bağlı olarak bir dizi seçim yapabilir. İlk olarak, kira sözleşmesini feshedebilir ve bu yüzden oluşan hasarların tazminini talep edebilir. İkincisi, gemiyi talimatlara uyuluncaya dek geçecek olan süre için kira dışı ilan eder. Üçüncü olarak, talimatları doğru olmasına rağmen talimat değişikliği yapabilir. Böyle bir değişiklik yapması durumunda dahi, gecikmeden dolayı oluşması muhtemel zararların tazmin edilmesini talep edebilir.

Talimatlar ve sonuçları tamamen ticari oldukça problem yoktur. Kaptan bu durumlarda talimatlara uymak zorundadır. Bununla birlikte, her zaman bu şekilde açık bir ayırım yapılamayabilir. Kiracıların talimatlarını ticari menfaatlerine dayandırmış olması halinde dahi bu talimatlar, Kaptan ve/veya gemi sahibi için yasal ya da emniyete ilişkin sonuçlar doğurabilir.

### 6.3.2. Hill Harmony olayı

Prensip olarak, kiracılar kiralama sözleşmesinde belirtilmiş parametreler dahilinde geminin seferi ile ilgili talimatlar vermekte serbesttirler. Bir zaman esaslı kiralama sözleşmesinde, geminin kumandasına ilişkin kiracının ve gemi Kaptan'ının yetkileri arasında önemli bir ayırım vardır. Kiracı, geminin yalnızca ticari kontrolünü elinde tutarken, Kaptan ve gemi sahibi seyire ilişkin hususlarda geminin kontrolünü sağlar. Burada sorun, hangi kararın ticari, hangi kararın seyre ilişkin olduğunun belirlenmesidir.

*The Hill Harmony [2001] 1 Lloyd's Rep, p.147* olayı tamamen kiracıların sefer rotası talimatları ile ilişkilidir. Davanın tarafları, gemi işleticisi olarak *Whistler International Ltd.*, ve zaman esaslı kiracılar olarak da *Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.* firmalarıdır.

*Hill Harmony* gemisi, Hague-Visby yasalarını da içeren ve ilaveler yapılmış bir NYPE 1946 zaman esaslı kiralama sözleşmesi altında kiralanmış olan 1985 yılı inşası bir dökme yük gemisidir. Anlaşmazlığın konusu iki Pasifik geçişi sefer üzerinde olmuştur. Kiracı, Kaptan'a

büyük daire seyri yaparak daha kısa olacak olan kuzeyli rotayı izlemesi talimatını vermiştir. Bu talimatı, Oceanroutes adındaki meteorolojik seyir planlama şirketi tavsiyesi üzerine dayandırmıştır. Ancak, Kaptan direk kerte hattı rotasını takip etmek üzere güneyden gitmeyi tercih etmiştir. Bu da seyir süresinin uzamasına ve daha fazla yakıt tüketilmesine sebebiyet vermiştir. Toplamda, seyir süresi Kaptan'ın büyük daire seyri yapmış olması durumundakinden 9 gün daha fazla sürmüştür. Kaptan, bu kararını daha önce iki sefer kuzeyli rotayı tercih ettiğinde karşılaşmış olduğu kötü hava deneyimi sebebi ile aldığını bildirmiştir. Buna rağmen, kiracı Kaptan'ın bu açıklamalarından tatmin olmamış ve kayıplarını hesaplayarak gemi sahibine ödenecek olan kira miktarından düşmüştür. Gemi sahibi sorumluluğu reddetmiş ve Londra mahkemelerine başvurmuştur.

Mahkeme, çoğunluk kararı ile zaman esaslı kiracılar lehine karar almıştır. Kiracıların talimatlarının yasal olduğu bildirilmiştir. Kaptan, verilen talimata uymamış olmasını haklı gösterebilecek tatmin edici herhangi bir neden ortaya koyamamıştır. Bu yüzden kiracılar davayı kazanmışlardır. Karar, yüksek mahkemeye çıkmıştır. Yüksek mahkeme yargıcı Clarke,J., böyle bir rota talimatının ticari olmaktan çok seyrüsefere ilişkin bir talimat olduğu kararına varmış ve böylece mahkeme kararını bozmuştur. Bu kararının gerekçesini şu şekilde açıklamıştır (Holman, 2001):

*“Benim muhakememe göre, geminin nereye gideceği yönündeki bir talimat, yani örnek olarak A ya da B limanına yükleme ya da tahliye için ya da C limanında yakıt ikmali yaparak B limanına gidilmesi şeklinde olanlar, ticari talimatlardır ve Kaptan (tüm tarafların mutabık olduğu üzere) geminin emniyeti konusundaki üzerine çıkılmaz sorumluluğuna vabeste olmak üzere bu talimatlara uymakla yükümlüdür. Geminin bulunduğu yerden A,B ya da C limanına nasıl götürüleceği ise ticari bir talimat olmayacak, seyrüsefere ilişkin talimat olacaktır... Benim muhakememde tüm bunlar hesaba katılırsa, Pasifik geçişi için büyük daire seyri ya da direk kerte seyri yapılması üzerine alınacak kararın gemiye ilişkin ticari bir karar değil geminin seyrüseferine ilişkin bir karar olduğu sonucuna varılmaktadır.”*

Temyiz mahkemesi, yargıç Clarke,J.'nin kararının özüne vurgu yapmış ve ortak karar ile bu kararı desteklemiştir. Rotaya ilişkin talimat, ticari olmaktan çok seyrüsefere ilişkin bir talimat olarak algılanmalıdır.

Bu kararın Lordlar Kamarasında kabul edilmiş olması durumunda, olayın zaman esaslı kiracılar açısından hukuki sonuçlarının hatırı sayılır derecede olması mümkün olacaktır (Gregersen, 1997). Eğer, rota seçimi seyrüsefere ilişkin bir talimat olarak algılanacak ise bu durumda Kaptan'ın, kiracıların istemiş olduklarının aksine daha uzun ve daha fazla zaman alacak bir rotayı tercih etmesinin sebebini izah etmesine dahi gerek kalmayacaktır. Kaptan'ın seferlerini nasıl tamamlayacağına ilişkin kararı çok geniş bir yelpazede olabilecek ve bu karar kiracıların hesabına olmak üzere masraf kaydedilecektir.

Bununla birlikte Kaptan ve gemi sahibi, seferleri “azami sürat” ile gerçekleştirme yükümlülüğünü haizdir. Bu yükümlülük, kiralama sözleşmesi aksini belirtmediği sürece, kiracıları bir dereceye kadar koruyacaktır.

Karar, Lordlar Kamarasına temyiz edilmiştir. Lord Bingham, mevzu için şu ifadelerde bulunmuştur (Packard, 1985):

*“Açık ve net bir şekilde geminin ticari işlevine ya da yine açık ve net bir şekilde geminin seyrüseferine ilişkin olan talimatların kararını vermek zor değildir. Her ikisini ayıran bir test formüle etmek çok daha kolaydır. Kiracıların gemiyi kullanma hakları tam ve açık anlamı ile verilmelidir; fakat bu Kaptan'ın, özellikle gemisinin, personelinin ve yükünün mevzubahis olduğu emniyet ya da güvenlik durumları olmak üzere, profesyonel denizcilik uzmanlığı gerektiren durumları engelleyemez. O, gemideki en büyük sorumludur. Geminin operasyonu ile ilgili teknik soruların muhatabı kendisidir... Mahkeme üyelerinin çoğunlukla aldığı kararda, kiracıların vermeye yetkili olduğu ve yine (mahkemenin sonucuna göre) gemi sahiplerinin uymakla yükümlü olduğu bildirilen talimat konusu benim için gayet anlaşılabilir bir karardır. Bu, kiracıların, gemi sahiplerinin seyrüsefere ilişkin sorumluluklarını gaspettiği anlamına gelmez... Hangi rota seçilmiş*

*olunursa olunsun, yapılabildiği kadarı ile en iyisini yapma sorumluluğu, geminin emniyetli şekilde limana giriş ve çıkışını sağlamak ve açık denizde karşılaşılan denizcilik sorunları ile uğraşmak sorumluluklarında olduğu gibi şüphesizdir ki Kaptan ve personeline kalmaya devam etmektedir. Fakat, emniyete dair hususlar ve kiranın kendine özgü şartlarına vabeste olmak üzere, kiracılar sadece geminin A'dan B'ye gitmesi talimatını vermeye değil, aynı zamanda bu ikisi arasında takip edilecek olan rotayı belirlemeye de yetkilidir.”*

Yukarıdan da görüleceği üzere, Lordlar Kamarasının vardığı sonuç böylesine bir rota talimatının seyrüsefere ilişkin bir talimat olarak değil, ticari bir talimat olarak anlaşılması gerektiği yönünde olmuştur (Gregersen, 2000).

Lordlar Kamarası'nın vermiş olduğu karar ile yüksek mahkeme ve temyiz mahkemesinin vermiş oldukları kararlar mukayese edildiğinde, ticari ve seyrüsefere ilişkin talimatların arasındaki sınırın ne şekilde çizilmesi konusunda farklı sonuçlara varılmış olunduğu görülmektedir. İlk iki mahkeme, aradaki farkı kiracılar tarafından talimat verilmesi ve Kaptan'ın bunu başarmak için rota seçmesi şeklinde çizmişlerdir. Lordlar Kamarası ise temel faktör olarak denizcilik teamüllerini ele almıştır.

Lord Hobhouse mevzuu şu şekilde açıklamıştır :

*“Kullanılan her ifadenin anlamı kendi bağlamında değerlendirilir... 'Ticari', ekonomik hususları içerir - geminin kazanç potansiyelinin başarısıdır. 'Seyrüsefer', denizcilik teamüllerini kapsar... Bu anlamda, açık olan şey, 'seyrüsefer' kelimesinin sanki geminin su üstünde yanlış ya da yardımcı olmayacak şekilde seyir yapması da dahil olmak üzere herşeyi kapsıyormuş gibi anlaşılıyor olduğudur... denizcilik teamülleri sözkonusu olduğunda, harita üzerine bir rota çizmek gibi, geminin hangi süratte gideceği gibi kararlar da seyrüsefer meselesidir. Fakat böyle düşünmenin hatalı olmasının sebebi ... Kaptan'ın kendi rotası ile tehlikeli mevki arasında ne kadar bir emniyet payı koyması gerektiği ya da tehlikeli bir kanaldan geçerken nasıl geçeceği veya hangi*

*sürati temin etmesi gerektiği kararlarını vermek zorunda olması sebebi ile izlenecek olan rotaya dair tüm soruların seyrüsefere dair olduğudur.”*

Burada, Lord Hobhouse ticari ve seyrüsefer kavramlarını kendi anlamları dahilinde düşünülecek şekilde tanımlamıştır. Clarke,J.'nin de yaptığını düşündüğü gibi, kendi anlamlarını dikkate almadan kullanılmaları hatalı olacaktır. Sefer talimatının denizcilik yönü olması durumunda bu talimat seyrüsefere ilişkin talimat olarak, aksi takdirde ise ticari talimat olarak sınıflandırılacaktır (UK Club News, 2001).

Kaptan açısından ise durum karmaşıktır. Seferi nasıl gerçekleştireceğine dair bir talimat alması durumunda Kaptan, öncelikle bu talimatın ticari mi yoksa seyrüsefere ilişkin bir talimat mı olduğunu ayırt etmelidir. Eğer talimat ticari bir talimat ise, prensip olarak Kaptan bu talimatı yerine getirmek ile yükümlüdür. Bu yükümlülüğün istisnası ise, daha önceden de değinildiği üzere emniyet ve güvenlik sebepleri olabilir. Eğer talimat geminin seyrüseferine ilişkin bir talimat ise, kiracıların bu şekilde bir talimat vermeye yetkilerinin olmaması sebebinden dolayı Kaptan talebi yerine getirmeye zorunlu değildir. Seyrüsefere ilişkin kararlar Kaptan ve gemi sahibinin tasarrufu altındadır.

Tekrar etmek gerekirse bu iki tip talimat arasındaki sınırı tespit etmek kolay değildir. Bu ayrımın yapılabilmesi için şu şekildeki bir bakış uygun olabilir: *“ticari karar bir ‘strateji’ olarak nitelendirilirse, seyrüsefer kararları da bu stratejinin yürütülmesine yönelik ‘taktikler’ olarak düşünülmelidir.”* Ticari karar, kiracının ticari altyapısının bir bölümü olan kararların tümüdür. Örneğin gemiyi A limanından B limanına götürmek ve sefer esnasında hangi genel rotanın takip edileceği gibi kararlar. Seyrüsefer kararı ise rota üzerindeki kararlar, başka deyişle kiracının talimatını başarabilmek için alınan kararlardır. Örnek olarak, resif alanını nasıl geçeceği, şiddetli bir fırtınadan ne şekilde kaçılacağı gibi.

Lordlar Kamarası, *The Hill Harmony* kararında “denizcilik teamülü” kavramına atıfta bulunmuştur. Mahkemenin, talimatı ticari talimat olarak değerlendirmesinde temel etken olarak değerlendirilen budur. Kaptan’ın kararlarını seyrüsefere ilişkin kararlar olarak değerlendirmenin mümkün olması için, bu kararların “denizcilik teamülü” kısımlarının da

olmasının gerekli olduğu beyan edilmiştir. Böyle bir kısmın mevcut olmaması durumlarında, Kaptan'ın talimata uymayı reddetmesi, kiracının geminin ticari kapasitesini kullanma hakkına tecavüz olacaktır.

Sonuç olarak, Kaptan geminin ticari işlevi ile ilgili bir talimat aldığında bu talimatın gereğini yerine getirmelidir. Bununla birlikte, reddetmesi durumunda da haklı sebepleri bulunabilir (Nepia, 2001). Talimatın uygulanmasının kendisi açısından mantıklı olmadığını gösterebileceği bu sebepler, daima geminin ticari aktivitesinden önce gelecek olan geminin, personelinin ve yükünün emniyeti ile ilgili sebeplerdir. Reddetme sebebinin haklı olduğunu ispat yükümlülüğü gemi sahibi ve Kaptan'dadır (Weiss, 06.05.2006).

Kaptan'ın, gemisini ticaretin her zaman içerisinde olan belirli tehlikeler altına sokması beklenebilir. Bir sefer hiç bir zaman tamamen risksiz değildir. Kaptan'ın hangi riskleri kabul edilebilir olarak değerlendireceğinin belirlenmesi için her bir durum ayrı olarak incelenmelidir. Kaptan, akla uygun sebeplerin varlığını gösteremedikçe bir başka deyişle kiracıların sefere ilişkin talimatlarının gemiyi tehlikeye atacağını gösteremediği sürece, gemi sahipleri kiracıların hukuki taleplerine her zaman açık olacaktır.

Lordlar Kamarası'nın verdiği karar konusunda sektörden değişik yorumlar yapılmıştır. Bir kısmı, bu kararın basitçe ticari gerçekler ışığında hukuku açıklığa kavuşturduğunu söylerken, diğer bir görüşe göre de gemi sahiplerinin kiralama sözleşmesinde, Kaptan'a kiracılar tarafından rota seçimi müsaadesi verilmesi üzerinde ısrarcı olması gerektiği belirtilmiştir (Lacey, 2001).

*The Hill Harmony* davasından önce kiracıların ticari talimatlar yoluyla herhangi bir rota talimatı verip veremeyecekleri ile ilgili açık bir hüküm mevcut değildir. Alınan karar sonrasında gemi sahipleri açısından bir belirsizlik durumu ortaya çıkmıştır; bu da zaman esaslı kiracıların rota talimatlarının izlenmesi durumunda geminin kaçınılmaz tehlikeli durumlara düşmesi sözkonusu olur ise, bu tehlikeden dolayı oluşabilecek kayıp ya da hasarların tazminine hak kazanılıp kazanılamayacağı şeklindedir. *The Hill Harmony* davasında da belirtildiği üzere gemi sahipleri her zaman için denizdeki seyrüsefere ilişkin

tehlikeler altındadırlar. Bununla birlikte, kiracıların ticari ihtiyaçları sebebiyle verdikleri rota talimatına Kaptan'ın uyması zorunluluğunun ortaya çıkması ile gemi sahipleri, karşılaşılması ve tazmin edilmeyecek olması muhtemel hasarlardan pek de memnun olmayacaklardır.

Konuyu, bire bir örtüşen şu benzetme ile sonlandırmak mümkündür :

Taksiye binen müşteri hangi yoldan gidilmesini istediği yönündeki kararını taksi şöförüne söyler. Bununla birlikte, müşterinin gidilmesini istediği yol üzerindeki trafik durumu konusunda kesin kararlar almak halen taksi şöförünün kendi deneyimini dikkate alarak yapacağı değerlendirmesi altındadır.



## VII. ANLAŞMAZLIKLARIN SONUÇLANMA ŞEKİLLERİ

Gemi sahipleri ve kiracılar arasında ortaya çıkan performans anlaşmazlıklarının değişik biçimlerde sonuçlanabildikleri önceki bölümlerde incelenen olaylarda ortaya konulmuştur. Sözleşmelerin yapısına ve her bir anlaşmazlık konusu olayın gelişimine vabeste olarak, kararlar bazen kiracı lehine bazen de gemi sahibi lehine alınabilmektedir. Geminin doğru tanımlanması, iyi niyet ve aldatma yapılmaması taraflar için olası anlaşmazlıklarda her zaman avantaj olacaktır.

Bu sonuçların, çoğunlukla kiracılar lehine olan kira dışı bırakma ve ilgili zararların tazmini, gemi sahiplerinin lehine olan yüksek performans talepleri ve nihayetinde sözleşmenin iptalini doğuracak olan sebepler olarak üç ayrı grupta incelenmesi uygun olacaktır.

### 7.1. Kira Dışı Kalma ve Zararları Tazmin Talebi

Kiracıların elde edecekleri en temel hak zararlarının tazminidir. Zararlar birkaç değişik şekilde görülebilir. Geminin herhangi bir kusurundan dolayı iş göremez durumda kaldığı sürelerin bulunması durumunda, bu süreler kiracılar için zararlardır ve geçen tüm süre kira dışı zaman olarak değerlendirilir. Performans garantileri ile ilgili olarak ise geminin tüketmiş olduğu fazla yakıtın masrafı ve düşük süratten doğan gecikmelerin sebebiyet verdiği zararlar yine gemi sahibinin tazmin etmesi sonucunu doğuran zararlardandır.

Bunların yanında gemi sahibinin de kiracı talimatları neticesi olarak uğraması muhtemel olan zararlar vardır ve kiracılar tarafından bu zararların tazmininin gerekli olduğuna hükmedilmiştir. Bunlara örnek olarak, geminin uzun süre belirli bir limanda bekletilmesinden dolayı oluşan tekne kirlenmesinin sebebiyet vereceği düşük sürat ve buna bağlı olarak fazladan yakıt tüketimi zararları, ya da kiracının sefere ilişkin talimatlarına uyan gemi Kaptan'ının, talimatların kanunsuz olması durumunda gemisini atacağı tehlikeler ve

yine buna bağlı olan “emin liman” (safe port) kavramları gösterilebilir. “Emin liman” kavramı tamamen ayrı bir inceleme konusu olmasına rağmen bu tanım en dar anlamıyla “gemiye en azından normalde bir limanın koruması gerekli olan tüm doğal tehlikelerden koruyacak olan liman” olarak tanımlanabilir (Cooke, vd, 2007). Gentime cl.2(a)’ da bu kavram Şu Şekilde ifade edilir :

*“... Gemi, yasal ticarete kullanılacaktır... emin bir Şekilde girebileceği, daima yüzer durumda olacağı ve emin bir Şekilde ayrılabiliceği emin limanlar ya da emin yerler arasında...”*

Yine, NYPE 1993, cl.5’deki ifade Şu Şekildedir :

*“Gemi, emin limanlar ve emin yerler arasında yasal ticarete kullanılacak ... kiracıların yönlendireceği üzere.”*

Buradan varılabilecek olan sonuç, limanın hem yasal ve hem de navigasyonel olarak emin olması gerekliliğidir. Kolaylıkla, Kaptan’ın bu yeterlikleri haiz olmayan bir limanı “emin liman” olarak değerlendirmemesinin ve talimatı reddetmesinin mümkün olacağı sonucuna varılabilir. Son olarak ise, tanımın navigasyonel kısmı mevcut olduğundan her limanın her gemi için emin olmayacağı ve geminin tipi ve büyüklüğüne göre ayrı değerlendirilmesi gerekliliği not edilmelidir.

Önceki bölümde incelendiği üzere, Kaptan’ın, kiracılar tarafından verilmiş ticari talimatlar arasında değerlendirilmesi muhtemel bir rota talimatına uyması ve bundan dolayı gemisinin ağır hava Şartlarına maruz kalarak hasarların oluşması durumunda kimin sorumlu olacağına dair belirli bir kloz ya da hüküm mevcut değildir.

Yakıt tüketimi garantisinin ihlali sonucunda, gemi sahibine verilmesi genel kabul görmüş olan yüzde 5’lik bir ihtiyat payının dışında kalan fazla yakıtın masrafı kiracı zararları olarak gemi sahibi tarafından ödenir. Bu yakıtın masrafı hesaplanırken gemiye alınan en son yakıtın birim fiyatı esas alınır.

Sürat garantisinin ihlali durumunda ise talepler daha karmaşık bir hal alabilir. Birincisi, gemi istenilen sürat değerini gerçekleştiremediğinden dolayı gecikmiştir ve bu gecikme ne kadar ise, yine o kadar bir zaman dilimi için gemi sahiplerinin beyan ettikleri yakıt sarfiyatı oranında yakılan yakıtın masrafı kiracılara ödenmek ve geçen fazladan süre için de kira ödenmemek durumundadır.

İkinci ve daha karmaşık olan durum ise kiracıların, geminin süratindeki düşüklük dolayısı ile uğrayacakları ilave kayıplardır. Bunlar, seferin ve kiracıların ticari bağlantılarının ne şekilde yapılmış olduğuna göre değişebilir ve bazen kiracıya, dolaylı olarak da gemi sahibine çok ağır sonuçları olabilir. Çok basit olarak, geminin gecikmesi sebebiyle örneğin yükleme için gideceği limana geç varması ve yanaşma sırasını kaçırdığından dolayı diğer gemilerin rıhtıma alınması sebebiyle oluşacak ilave beklemler bu tip zararlardandır. Ya da yine benzer şekilde örneğin Suez kanalı geçişi için sıraya alınması muhtemel geminin, gecikmeden dolayı geçişini ilave prim yaparak gerçekleştirmesi yine gemi sahibi hesabına tazmin edilmesi gerekli olacak olan bir masraftır.

Kira dışı bırakma, özellikle kira dışı kalınacak olan sürelerin tayini açısından piyasanın şartlarına göre değişik sonuçlar doğurabilir. 2008 yılının ilk çeyreği için modern bir Panamax dökme yük gemisinin 1 yıllık zaman esaslı kira sözleşmesi altındaki günlük kira ücretinin USD 80,000 civarındaki değerlere ulaşmış olduğu hesaba katıldığında, gemi sahibinin 24 saatlik bir kira dışı kalma süresi için bu kadar bir para ve ilave olarak kira dışı kalınan süre içerisinde geminin tükettiği yakıtın ücretini kaybediyor olacağı gerçeği durumu kolaylıkla özetler. Bu kayıp masrafa, aynı geminin o zaman dilimi içerisinde gemi sahibinin kendi cebinden harcanılacak olan işletim masrafının da eklenmesi gerektiği muhakkaktır. Bu şekilde navlunların yüksek seyrettiği piyasa zaman aralıklarında kira dışı sürelerle ilişkin her iki taraf da daha fazla dikkat göstermektedir.

## **7.2. Yüksek Performans ve İlave Klozlar**

Yüksek performans, geminin kiralama sözleşmesinde garanti etmiş olduğu yakıt ve/veya sürat değerlerinden daha iyi bir performans göstermiş olması durumudur. Gemi, ya

daha süratli seyretmiş ya da istenilen sürat değeri için taahhüt edilen yakıt sarfiyatından daha az yakıt sarfetmek sureti ile yakıt tasarrufu yapmıştır.

Bu durumlarda, gemi sahibi bu iyi performansa karşılık bir fayda sağlamak isteyebilir. FONASBA Zaman Esaslı Kiralamalar Yorum Kuralları (2000) altında geçen mevzubahis ifade şu şekildedir :

*“Sürat noksanlığından kaynaklanan finansal sonuçlar derhal düşük sarfiyattan kaynaklanan yakıt tasarrufu ile hesaplaşılacaktır.”*

FONASBA tarafından yayımlanan bu yorum kuralları, herhangi bir performans klozu bulunmayan zaman esaslı kiralama sözleşmelerinde değişik yorumlamaları engellemek amacı ile düzenlenmiş kurallar bütünüdür.

Kiracılar ise bu durumlarda herhangi bir yükümlülük altına girmemek için kiralama sözleşmelerinde birtakım klozlara atıfta bulunabilirler. Shelltime 4 sözleşmesinin “detaylı tanım ve performans” başlığı ile performans kriterlerinin verildiği 24. klozunun (d) maddesi şu şekildedir :

*“(d) Gemi sahipleri ve kiracılar, bu kloz 24’n, yine bu kloz 24’te verilen sürat ve tüketimlerden daha iyi performans gösterilmesi durumunda gemi sahiplerinin ilave kira ödemesine hak kazanmayacakları esasına göre değerlendirileceği konusunda hemfikirdir.*

*Gemi sahipleri ve kiracılar hemfikirdirler ki, (6) aylık değerlendirme periyodu içerisindeki her türlü sürat yüksek performansı ve/veya yakıt tüketimi tasarrufu, yine sürat düşüklüğü ya da aşırı tüketime karşı olarak dengelenecektir, fakat gemi sahiplerine herhangi bir yüksek performans ve/veya düşük tüketim bonusu ödenmeyecektir.”*

Burada kiracılar, düşük performans gösterilmiş olan zaman dilimine karşı, aynı zaman diliminde gösterilmesi muhtemel yüksek performansı eşitlemeyi kabul etmekte, buna karşın düşük performansın olmadığı durumlarda gösterilecek olan yüksek performans için herhangi bir ödeme yapmayı kabul etmemektedirler. Genelde karşılaşılan sözleşme klostarı da bu şekildedir.

NYPE sözleşmesi altında kiralanmış olan “*Monagas*” gemisinin performansı ile ilgili anlaşmazlık davasında da benzer bir durum sözkonusu olmuştur. Bir dizi tazminat talebinin içerisinde kiracılar aynı zamanda geminin sürat ve tüketim garantilerinin gereklerini de yerine getirememiş olmasından dolayı talepte bulunmuşlardır. Mahkeme, geminin sürat eksikliği olduğu konusunda hemfikir olmuştur. Bununla birlikte, düşük sürate mukabil düşük olan yakıt tüketiminin dengelenmesi gerekliliğini bildirmiştir (Martowski, 2002).

Juri üyelerinin çoğunluğu “*Panamax Venus, SMA 1979(1984)*” davasına atıfta bulunarak, “herhangi bir özel ifade bulunmaması durumlarında, düşük tüketim başlı başına bir tazmin talebi konusu olmayacak, fakat dengeleyici bir talep olabilecektir” kararına varmışlardır. Bunun sonucunda, kiracıların talep ettikleri miktardan, tasarruf edilen yakıtın tutarı kadar miktarda ilgili düşüş yapılmıştır.

Bir başka olayda ise ürün tankeri “*Artesia*”, Amerika körfezi’nden Meksika’ya, bir yıllık üç ardı ardına zaman aralığı için ve vinyl chloride monomer yükünü taşımak üzere kiralanmıştır. Kiralama sözleşmesi ilaveler yapılmış bir Shelltime 3 formudur ve 24. klozu şu şekildedir :

*“Gemi sahipleri, Beaufort skalası 4’e kadar olan hava şartları altında geminin ortalama süratının yaklaşık ballastlı 12 knot ve tam yüklü 12 knot olduğunu ve tüketiminin günlük en fazla 1.8 ton MGO / 10.5 ton fuel oil olacağını garanti eder...”*

Klozun devamında, geminin garanti edilmiş olan sürati gerçekleştirememiş olması durumu sözkonusu olduğunda kiracıların sürat ve tüketim için kiradan düşüş yapmaya hak

kazanacakları belirtilmiştir. Benzer şekilde, geminin garanti edilmiş sürati aşması durumu sözkonusu olduğunda ise bu sefer gemi sahibi bu sürat ve tüketim için kiranın üzerine bir ayarlama yapmaya hak kazanacaktır.

“Yaklaşık” kelimesi taraflarca ilave edilmiştir. Shelltime 3 matbu sözleşme formunda bu kelime mevcut değildir. Bunun neden böyle yapıldığı konusunda taraflar bir açıklama yapamamışlardır.

Kiranın sonunda, gemi sahipleri üç yıllık gerçekleştirilmiş ortalama sürat olan 12.56, 12.61 ve 12.62 knot değerleri üzerinden yaptıkları hesaplamalar ile kirada USD 137,414 tutarında kendi lehlerine olmak üzere bir ayarlama yapılması taleplerini iletmışlerdir. İlave olarak yine gemi sahipleri USD 65,407 tutarında fuel oil ve MGO tasarrufunda bulunmuş olduklarını iddia etmişlerdir. Kiracılar gemi sahiplerinin taleplerini reddederek pompalama kusuru konulu karşı bir dava açmışlardır.

Karar, kiralama sözleşmesinin 24. klozu altında, tipik zaman esaslı kiralama sözleşmesi sürat tazminat taleplerinde olduğu üzere, yüksek ya da düşük performans ayarlamasının sözleşmenin ihlalden kaynaklanan hasarların tazmini olmadığı, buna karşın daha çok kazanılan ya da kaybedilen zaman ve tasarruf edilen ya da aşırı tüketilen yakıt miktarlarının tutarları oranında kiranın artırılması ya da kiradan düşüş yapılması şeklinde olduğu yönünde olmuştur.

Mahkeme, klot 24'ün yorumlanması sonrasında, “yaklaşık” kelimesinin hem ballastlı ve hem de yüklü süratler için uygulanacağına fakat yakıt tüketimi için uygulanmayacağına karar vermiştir. Benzer şekilde, sürat ve yakıt tüketimi anlaşmazlıklarında “yaklaşık” kelimesinin genel anlamının garanti edilmiş olan ortalama sürate 0.5 knot bir müsaade verilmesi olduğu bildirilerek bu müsaadenin gemi sahiplerinin yüksek performans talepleri için de aynen uygulanmasının doğru olacağına kanaat getirilmiştir (Hudson ve Allen, 2006). Bu yoruma istinaden, gemi sahipleri geminin ortalama süratinin 12.5 knot üzerinde kalan kısmı için fazladan bir kira ayarlamasına hak kazanmışlardır. Fuel oil ve MGO tüketimlerine ilişkin olarak gemi sahipleri tüm tasarruf miktarı için hak kazanmışlardır, çünkü gemi beher

yıl için “yaklaşık” 12 knot olan referans değerini, bir başka deyişle 12.5 knot sürat değerini gerçekleştirmiştir ve kullanılan ifadelerde herhangi bir ihtiyat payı mevcut değildir.

Mahkeme tüm bunların ışığında gemi sahiplerinin taleplerini tekrar hesaplamış ve sürat yüksek performansından dolayı USD 20,186 ve fuel oil ile MGO tasarrufundan dolayı da toplam USD 65,407 tutarında bir kira ayarlaması yapılmasını uygun görmüştür.

### **7.3. Sözleşmenin İptali**

Navlun piyasası seyri yukarıya doğru bir eğilim izlediğinde gemi sahipleri en erken zamanda zaman esaslı kireden çıkabilmek ve gemisini iyi piyasadaki yeni ve yüksek tutardaki kiralardan kiralayabilmek isteğinde olacaktır. Buna karşın, kiracılar da mevcut bağlantı içerisinde mümkün olduğunca fazla sefer yapmaya çalışacaklardır. Tersisi durumda ise tam aksinin söz konusu olması mümkündür.

Garantilerin ihlali genel olarak taraflara sözleşmenin iptal edilmesi hakkını vermez. NYPE 93 sözleşmesindeki 11(a) klozunda olduğu gibi tarafların karşılıklı rızası ile “geçici sözleşme iptalleri” sözkonusu olabilse de, bu sıklıkla karşılaşılan bir durum değildir.

Benzer şekilde, NYPE 46 formunun 61. satırı gemi sahibine “kira sözleşmesinin herhangi bir ihlalinde” sözleşme iptali hakkı verir. Mahkemeler, “herhangi bir ihlal” ifadesini, sözleşmenin uygulanmıyor olması derecesinde ciddi “herhangi bir kabul edilemez ihlal” olarak algılamışlardır. Bunlar, emin olmayan bir limana gidiş talimatı veya tehlikeli ya da hariç bırakılan yüklerin yüklenmesi şeklindeki talimatları içerebilir.

Bu istisnaların haricinde gemi sahibi açısından zaman esaslı kira sözleşmesini iptal etme hakkını doğuran tek sebep, sözleşmede belirtilen zaman dilimleri içerisinde kiracı tarafından kiranın ödenmemesidir (UKDC Soundings, 2004). Bu konuyu düzenleyen klozlara “anti-technicality” klozları adı verilir. Gemi sahibi, bu durumlarda dikkatli davranmalı ve ihbar prosedürlerine harfiyen uyararak, zaman dilimlerini doğru hesaplamalıdır. Kiracıların her zaman müsaade edilen son dakikaya kadar ödeme yapma hakları mevcuttur.

Performans garantilerinin ihlali iddiası ile kiracılar tarafından eksik ödenen kira miktarları olması durumunda, gemi sahipleri anti-technicality klozunu işletme hakkına sahip olmaz. Kiracının mantıklı ve dürüst bir şekilde bu düşüşü yapmış olması durumunda, sonradan yanlış olduğu kanıtlanırsa dahi, kiracı ihlal içerisinde olmayacaktır. Gemi sahibi, eksik miktarı geri alabilir, fakat sözleşmenin iptalini isteyemez (Hare, 2004).

*The Nanfri [1979] 1 Lloyd's Rep.201* davasında benzer bir durum ile karşılaşmıştır. Burada kiracılar sürat ve yakıt tüketimi iddiası ile kiradan düşüş yapmak sureti ile kalan miktarı ödemişlerdir. Kira sözleşmesi bir Baltimore formudur. Mahkeme, formun cl.11 maddesine atıfta bulunmak sureti ile kiracıların müteakip kira ödemelerinden kira dışı süreler ve harcanan yakıtın masrafını düşebileceklerine karar vermiştir. Gemi sahipleri, miktarın doğruluğunun mahkeme tarafından hesaplanmasına ya da kendileri tarafından teyid edilmesine dek bu şekilde bir düşüş yapılamayacağını iddia etmişler fakat bu iddia reddedilmiştir. Bir kiracının, *“kayıplarını, iyi niyet ile yapılan makul değerlendirme sonrası hesaplamaya ve bu hesaplanan miktarı kiradan düşmeye yetkili olduğuna”* karar verilmiştir (McKie, 2003).

Kiracılar tarafından sözleşmenin iptal edilmesi ise, kiralama sözleşmesinde karşılıklı olarak mutabık kalınacak olan bir takım şartlara bağlanabilmektedir. Bu konuya bir örnek olarak *16/06 -700 LMLN 1* davası verilebilir. Söz konusu davada gemi ilaveler yapılmış bir NYPE (1946) formu altında kiralanmıştır.

Matbu formdaki kira dışı klozuna ilave olarak aşağıdaki klozlar da mevcuttur:

*“ 47. Kloz : Rotadan sapma / Geri dönüş*

*Limanda ya da denizde, makina problemi, çatışma, karaya oturma, yangın ya da herhangi başka bir kaza ya da gemiye hasar gelmesi, ya da havuzlama ya da periyodik survey, ya da ... ya da herhangi başka bir gemi sahibinden kaynaklanan bir mevzu sebebiyle sefer rotasından sapma ya da tekrar geri dönüş için zaman harcanması durumunda kira, geminin limanda ya da denizde kullanım dışı olduğu andan itibaren, tekrar aynı mevkide kullanıma hazır olacağı zamana dek ya da*



*kullanım dışı hale geldiği yerde aynı eşdeğer duruma geleceği ana dek askıya alınacaktır. Böyle bir askıya alma zaman dilimi içerisinde oluşacak yakıt harcamaları dahil tüm masraflar gemi sahiplerinin hesabına olacaktır.*

*67. Klot : Ardı ardına 20 günden fazla kira dışı kalma  
Geminin ardı ardına 20 günden fazla olmak üzere kira dışı kalması durumunda kiracılar, bu kira sözleşmesi altında sahip olabilecekleri her türlü diğer haklar saklı kalmak üzere, gemi sahibine ihbar vermek sureti ile kiranın kalan süresini iptal etmek hakkına sahip olacaklardır.”*

Gemi, kötü havaya maruz kalarak ciddi yapısal hasarlar görmüştür. 20 ekim tarihinde geçici tamirler yapmak üzere Singapur'a uğramıştır. 22 ekim tarihinde, gemi sahipleri kiracılara gemiyi havuzlamak yönündeki isteklerini beyan etmişler ve kuvvetle muhtemel kalıcı tamirlerin Filipinler'deki Subic körfezinde yapılacağını bildirmişlerdir. 29 ekim tarihinde gemi sahipleri tarafından kiracılara kalıcı tamirlerin yapılmasının gerekli olduğu ve bunun da Subic Körfezi'nde yapılacağı, tahmini tamir süresinin 13 gün olacağı ve tekrar geminin geriye teslimi için yaklaşık 22 kasım tarihinin tahmin edildiği bildirimi yapılmıştır.

Bu, geminin bağlantılarının yapılmasında problemler doğurmuş ve 21 kasım tarihinde kiracılar gemi sahiplerine şu şekilde bir fax bildirimini yapmışlardır:

*“Gemi 4 kasım 23:15 GMT itibarı ile Uraga pilot istasyonunda pilotu indirmesini müteakip kira dışıdır. Subic körfezindeki tamirlerini bitirene dek kira dışı kalmaya devam edecektir.”*

Sonrasında bir miktar daha gecikme yaşanmış ve gemi Kaptanı tarafından 25 kasım günü 06:36 itibarı ile geminin Subic tamir tersanesinden ayrıldığı şeklinde e-mail ile hazırlık mektubu verilmiştir. Mektuptaki ifade geminin “sizin belirleyeceğiniz yükleme limanına seyretmek için her bakımdan hazır ve buna ilişkin acilen resmi talimatları bekliyor” olduğu şeklindedir.

Aynı gün kiracılar geminin seyredeceği limanın detaylarını içeren bir cevap vermişler, fakat hemen sonrasında geminin 20 ardi ardına günden daha fazla kira dışı kaldığına atıfta bulunarak sözleşmeyi iptal etmişlerdir.

Gemi sahipleri, ihlali reddederek hasarların tazmini için mahkemeye başvurmuştur. Kiracılar ise hesabın kalan kısmı için karşı dava açmışlardır. Karar verilmesi gereken şu hususlar ortaya çıkmıştır:

- (i) Gemi ne zaman kira dışı olmuştur? Klot 47'nin kira dışı klotu olarak değerlendirilmesi sonucunda, tetikleyen olayın geminin Subic körfezindeki havuzlama için seyir çıkışı olduğu kararlaştırılmıştır. Bu yüzden gemi pilot istasyonunu terkettiği 4 kasım tarihinde kira dışı kalmıştır.
- (ii) Ne zaman tekrar kira altına girmiştir? Orjinal mevkiine tekrar geri geldiği anda kiraya girmesinin doğru olduğu konusunda şüphe görülmemiştir. Bu durumda, gemi gerçekten, kiracıların klot 67'ye göre verdikleri iptal ihbarı anında 20 ardi ardına günden daha fazla bir süre için kira dışı kalmış olacaktır.
- (iii) Kiracıların 21 kasım tarihindeki fax mesajları ile yapmış oldukları bildirim yüzünden klot 47'deki kira dışı kalma durumundaki haklarından feragat edip etmemiş olduklarının belirlenmesi gerekmektedir. Karar, mesajda belirtilen tekrar kiraya dönüş ile ilgili ifadenin bir dizi olasılığa işaret edeceği ve bu yüzden haktan feragat edileceği yönünde bir netliğe sahip olmadığı yönünde olmuştur. Mahkeme, kiracıların yasal haklarından feragat etme niyetinde olmadıklarına kanaat getirmiştir.
- (iv) Kiracıların, 25 kasım tarihinde sefer talimatlarını vermiş olması sebebi ile net bir şekilde gemi sahiplerine sözleşmeyi iptal etme yönünde bir niyetlerinin olmadığını bildirmeleri ve bunun da sonradan iptal haklarını kullanmalarına engel teşkil edip etmeyeceğinin belirlenmesi gerekmektedir (RB Shipping Bulletin, 2006b). Mahkeme, kiracıların vermiş oldukları talimatın kendi

haklarından feragat edecekleri ve sözleşmeyi iptal etmeyeceklerine ilişkin net bir ifade içermediğine kanaat getirmiştir. Kiracılar açısından sefer talimatı vermek sureti ile zaman kazanmak ve sonrasında kira dışı zaman süresini hesaplamanın, kiracıların mevzuya çıkarları doğrultusunda yaklaşma niyetleri olsa dahi, herhangi bir uygunsuzluk içermediği kararına varılmıştır.

Yine gemi sahiplerinin sözleşme iptali konusuna bir örnek olarak *Agios Giorgis* gemisinde geçen olay verilebilir. Tarafları **Steelwood Carriers Inc. ve Evimeria Compania Naviera S.A.** olan bu olayda gemi sahiplerinin “geçici” sözleşme iptali sözkonusudur.

Gemi, NYPE formu altında, Kore’den Charleston ve Norfolk limanlarına yük taşımak üzere 6 temmuz 1972 tarihi itibarı ile zaman esaslı olarak kiralanmıştır. Kiralama sözleşmesinin 5. klozu şu şekildedir :

*“... Kiranın ödenmesi New York’ta, Amerika Birleşik Devletleri para birimi ile aylık peşin olacaktır ... aksi takdirde zamanında ve düzenli yapılmayan ödeme durumunda ... gemi sahipleri, kiracılara karşı olan her türlü diğer hakları saklı kalmak kaydı ile gemilerini kiracıların hizmetinden çekme hakkına sahip olacaktır.”*

Kloz 8 şu şekildedir:

*“... Kaptan, tüm seferlerini azami sürat ile tamamlayacak ve gemi mürettebatı ile birlikte tüm alışıl gelmiş yardımı yapacaktır.”*

Kloz 18’e göre, kiradan doğacak müşterek avarya payları dahil her türlü masraf için gemi sahiplerinin tüm yük ve navlun üzerinde ipotek hakkı olacağı, kiracıların da peşin ödenen fakat kazanılmayan tüm ödemeler için gemi üzerinde aynı hakka sahip olacağı belirtilmiştir.

Geminin tanımlanması : “*iyi hava koşulları altında yaklaşık 13 ½ - 14 knot sürat sürdürmeye muktedir*” şeklindedir.

Aylık kira ödemesi 17 eylül 1972 tarihinde yapılacaktır ve kiracılar ödemeyi yaparken, kira periyodu için iddia ettikleri sürat eksikliği yüzünden USD 19,860 tutarını düşmüşlerdir. Bu eksik ödemenin yapıldığı sırada gemi Charleston’a varmak üzeredir. Gemi sahipleri, sürat garantisinin ihlali olması durumunda dahi kiracıların aylık kiranadan bir düşüş yapmaya hakları olmadığı iddiası ile Kaptan’a bir sonraki liman olan Norfolk’ta bir sonraki talimatlarına kadar yükü tahliye etmemesi talimatını vermişlerdir.

Gemi Norfolk limanına 24 eylül günü saat 09:45’te varmış fakat Kaptan gemi sahiplerinden almış olduğu talimat uyarınca kiracıların yükü tahliye etmesine müsaade etmeyerek ambar kapaklarını açmamıştır. Taraflar arasında görüşmeler başlamış ve kiracıların kiranın kalan kısmını ödemeyi kabul etmesi ile tahliye başlatılmıştır. Gemi, 13 ekim tarihinde geriye teslimine dek kiracıların hizmetinde kalmaya devam etmiştir.

Gemi sahipleri ve kiracılar arasındaki anlaşmazlık mahkeme yoluna götürülmüş ve mahkeme kiracıların sürat garantisi ihlalinden dolayı sadece USD 7775.16 tutarını talep etmeye hakları olduğu sonucuna varmıştır. Davada iki ayrı talep görüşülmüştür; birincisi zaman kaybı, diğeri ise bunun sonucunda oluşan ilave kayıplar. Bu ikisinin toplamı USD 12,590.57 olarak hesaplanmıştır.

Burada cevaplanması gereken sorular şu şekildedir: (1) kiracıların 17 eylül tarihinde ödenmesi gerekli olan kiranadan sürat tazminatı iddiası ile düşüş yapma hakları var mıdır? ; (2) ilk soruya verilecek olan cevap “hayır” ise bu durumda cl. 5 gereğince gemi sahipleri gemiyi kiracıların hizmetinden çıkarabilir midir? ; (3) Kaptan, Norfolk limanında tahliyeye izin vermemekle cl. 8 altındaki yükümlülüklerini ihlal mi etmiştir?

Mahkeme tarafından alınan karara bakıldığında, kiracıların sürat garantisi ihlalinden dolayı hesaplayarak kiranadan düştikleri miktar olumlu bir cevap almalarına imkan vermeyecek derecede fazla olduğundan dolayı, (1) nolu sorunun cevabı “hayır” olmuştur. (2) numaralı

sorunun cevabı ise, sözleşmenin 5. klozunda düzenlenen iptal yetkisi sebebi ile, gemi sahiplerinin gemiyi geri çekmeye hakları olduğu, fakat geçici ya da kısmi iptale hakları olmadığı ve yaptıkları üzere Norfolk limanında tahliyeyi durdurma ya da sonradan izin verme gibi bir hakları olmadığı yönündedir. İlave olarak, gemi sahipleri cl. 18'e atıfta bulunamazlardır çünkü yük kiracıların değildir ve tahliyenin reddedilmesi konşimento sahiplerinin kendi yükleri üzerindeki tasarruflarını etkileyecektir (Astle, 1984).

(3) nolu soruya karşılık olarak ise, Kaptan tarafından cl. 8 altındaki yükümlülüklerin ihlal edilmiş olduğu kararı alınmıştır.

Tüm bunların ışığında genel olarak belirtilmesi gerekli olan, sözleşmenin iptaline ilişkin kararlar alınmadan önce, öncelikle kiralama sözleşmesinin taraflara hangi durumlarda ne gibi haklar ve yükümlülükler vermiş olduğunun incelenmesi ve buna göre hareket edilmesinin elzem olduğudur, aksi takdirde beklenmedik sonuçlar ile karşılaşılabilmesi mümkündür.

## VIII. SONUÇLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ VE ÖNERİLER

### 8.1. Sonuçlar

Bu bölümde, araştırma kapsamında incelenen vaka dosyalarının sonuçlandırılma şekillerinin analizi sonucunda elde edilmiş olan bulgular belirtilecektir. Her bir vaka, muhtelif anlaşmazlık konularını barındırdığından dolayı birden çok bulgunun ortaya çıkmasına sebebiyet verebilmektedir.

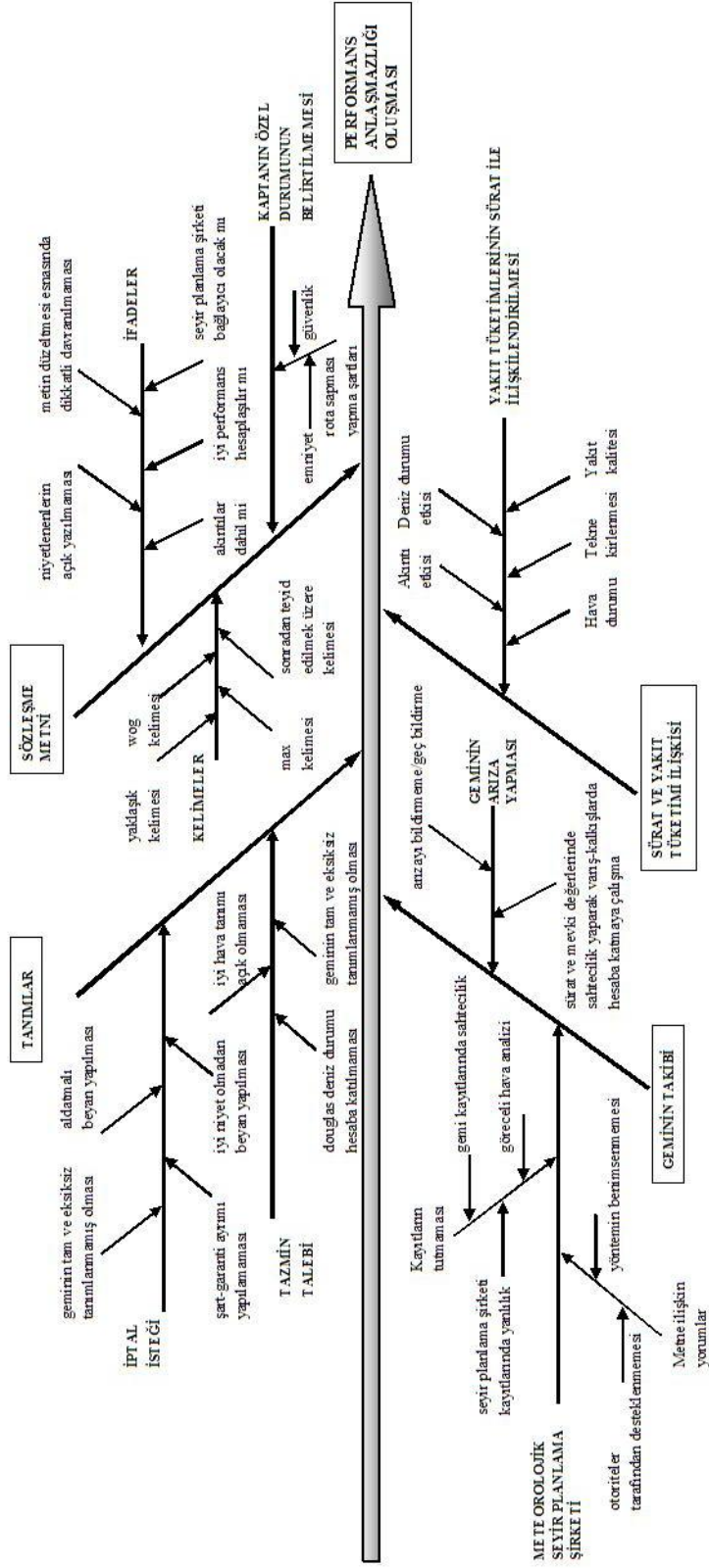
Toplam 63 adet vakanın ilgili oldukları konu dağılımı Tablo 12’de verilmiştir.

Tablo 12. Vaka bulgularının gruplandırılması

Vakanın konusu	Vaka sayısı
Tanımlara ilişkin vakalar	25
Sözleşme metnine ilişkin vakalar	39
Geminin takibine ilişkin vakalar (meteorolojik seyir planlama şirketlerinin durumları)	18

Bu üç gruplandırmaya ilave bir diğer bulgu olarak sürat ve yakıt tüketimi ilişkisine ait bulgular mevcuttur ve kaynağı gereği her üç gruba da dahil edilmesi mümkün olabilirken tamamen ayrı bir bulgu olarak değerlendirilmesinin daha uygun olacağı düşünülmüş ve problemin bertaraf edilmesi için yapılan öneriler de yine ayrı olarak sınıflandırılmıştır.

Gruplandırılarak belirtilmelerinin daha uygun olacağı düşünülmüş olan bu bulguların sebep-sonuç ilişkileri Ishikawa diyagramı üzerinde Şekil 7’de belirtildiği gibidir.



Şekil 7. Performans anlaşmazlıkları sebep-sonuç diyagramı

### **8.1.1. Tanımlara ilişkin sonuçlar**

Garanti olarak verilen taahhütler taraflara sözleşmenin iptali hakkını vermemektedir. Yine iyi niyet ile verilmiş olmak kaydı ile geminin tanımına ilişkin verilmiş olan hatalı beyanların da sözleşmenin iptali hakkını vermediği görülmüştür. Son olarak, sözleşmelerin yazılı olarak kayıt altına alınmış olmalarına rağmen anlaşmazlıklar çıkmasının sebeplerinden en önemlisi, geminin yeterli, tam ve eksiksiz bir şekilde tanımlanmamış olmasıdır.

### **8.1.2. Sözleşme metnine ilişkin sonuçlar**

Performans garantisi maddelerinde kullanılan ilave ifadelerin, kullanıldıkları her olayın sonuçlanması esnasında aynı şekilde yorumlanmadıkları görülmüş, her olayın kendi mantık örgüsü içerisinde değişik anlamlar alabildikleri bulgusuna varılmıştır.

Yine, sözleşme metninin tarafların en baştaki niyetlerini açık ve net bir şekilde anlaşılır olarak yansıtmamasının gerekli olduğu görülmüş ve ilgili vakalarda metin içerisinde değinilmesine rağmen açık bir şekilde niyetlenilmemiş olduğuna kanaat getirilmiş olunan ve metindeki ifadeye itibar edilmeyen durumlar bu bulguyu doğrulamıştır.

Gemi Kaptan'ının herhangi bir sebepten dolayı bir rota sapması yapması ve gemisini geciktirecek bir harekette bulunması, bir başka deyişle performans garantilerini yerine getirememesi sonucunu doğuran bir insiyatif kullanması halinde, bunun sebeplerini denizcilik teamüllerine göre açıklayamadığı takdirde kusurlu olacağı bulgusuna varılmıştır.

Yine gemi Kaptan'ının gemisinin güvenliği açısından gerekli gördüğü durumlarda rota sapması yetkisinin olduğu, mevcut kanunların mukayesesi ve karşılaştırma metodları ile doğrulanmıştır.



### **8.1.3. Geminin takibine ilişkin sonuçlar**

İncelenen vaka dosyalarında anlaşmazlık durumlarında başvuru gemi kayıtları ve meteorolojik seyir planlama şirketi kayıtlarının çoğu durumda farklı olabildikleri bulgusuna varılmıştır.

Yine benzer şekilde, geminin gerçekte maruz kaldığı hava ve deniz etkilerinin, meteorolojik seyir planlama şirketlerinin yaptığı şekilde sonradan yapılacak analizler ile tarafları tatmin edecek şekilde belirlenemediği ve böylece anlaşmazlıkların devam ettiği bulgularına ulaşılmıştır.

### **8.1.4. Sürat ve yakıt tüketimi ilişkisine ait sonuçlar**

Sürat ve yakıt tüketimi ilişkisine ait sonuçlar gruplandırılması altında geminin süratine etki eden harici etkenlerin mevcudiyeti kaynak araştırması ve belgesel tarama ile doğrulanmıştır.

## **8.2. Öneriler**

Kiralamanın kendine özgü şartları içerisinde değerlendirmek kaydı ile, bu çalışmanın bütününde yapılmış olan analizlere ve varılan sonuçlara göre şu ana dek yapılan uygulamalarda eksiklik olarak görülmüş olan aşağıdaki önerilerden uygun olanlarının sözleşmelere dahil edilmesi, anlaşmazlık konularını aynı ölçüde azaltacak ve olası anlaşmazlık durumlarında yorumların daha sıhhatli yapılabilmesini sağlayacaktır.

### **8.2.1. Tanımlara ilişkin öneriler**

Bu çalışmada yapılmış olan analizlerde varılan sonuçlardan garanti ihlalleri, geminin tanımına ilişkin hatalı beyanlar ve geminin eksik tanımlanmasından dolayı ortaya çıkan anlaşmazlıkların bir arada gruplandırılması mümkündür. Bu anlaşmazlıkların çözümü için önerilerimiz şu şekildedir:

Gemi sahibi, gemisinin gerçek performansını tam ve eksiksiz bir şekilde ortaya koymalı ve bu performansı etkileyebileceği düşündüğü her türlü etkeni gemisini tanımlarken bildirerek ilgili şartlara bağlamalıdır. Gerçekte, kiralama sözleşmelerinde geminin tanımlanması için bir sınır yoktur, bir başka deyişle gemi sahibi, geminin tanımı şeklinde belirtilen klozlar altına yazılacak birkaç satır ile bağlı değildir. Sözleşmeye ilave olarak verilen gemi özellikleri ekleri içerisinde her türlü tanımları yapabileme serbestisine sahiptir.

Örnek verilmesi gerekirse, geminin şaftından tahrik alan bir şaft jeneratörü ile teçhiz edilmiş olması durumunda yakıt harcamaları değişik durumlar için farklılık arzedecektir ve gemi sahibi tüm bu durumları sözleşme görüşmeleri esnasında gemisini tanımlarken açıkça belirtmekten kaçınmamalıdır. Şaft jeneratörünün hangi durumlarda devreye alınabileceği, devreye alınması durumunda geminin ana makinasının gücünden bir miktar eksilteceğinden dolayı makinanın gücü düşeceği için performans süratine erişmek gerektiğinde fazladan ne kadar ifo tüketileceği ve yine bu durumda yardımcı jeneratörler devre dışı kalacağından ne kadar mgo tasarrufunun yapılacağına açıkça belirtilmesi gibi.

Benzer şekilde yine geminin tanımlanması yapılırken kiralama sözleşmesinin belirli bir sefer bölgesi için geçerli olması durumunda o bölgeye özgü şartlar da dikkate alınmalıdır. Akıntıların etkilerinin doğal olaylar olarak değerlendirilip, mahkemeler tarafından zaman zaman hesaba katılmıyor olması gibi, belirli bir sefer sahası için geçerli olan sözleşmelerde bölgeye özgü şartlar da doğal olaylar olarak ve gemi sahibinin “gemisini tanımlarken gözönüne almış olması gerekli olan” şartlar arasında değerlendirilebilir.

Yaz ayları için Basra körfezi’nde çalışmak üzere kiralanmış bir geminin, 50 °C hava ve 35 °C deniz suyu sıcaklığı altında normal çalışma kondüsyonuna erişebilmesi düşünülemez. Bu durumda geminin performansı doğal olarak düşecek ve kiralama sözleşmesi gereklerini karşılayamayabilecektir.

İncelenmiş olan dava dosyaları arasında hava ve deniz suyu sıcaklıklarının olumsuz etkileri konusundaki bir anlaşmazlığa henüz rastlanmamış olmasına rağmen, geminin tam

detaylı olarak tanımlanması gerekliliğinden sözedilmişken yine makina performansının optimum olacağı şartları belirtmekte fayda olduğu düşünülmektedir.

Hava ve deniz suyu sıcaklıklarının gemi performansına olan etkilerinin detaylı olarak belirtilmesi sadece seyrüsefer sahası belirli kiralama sözleşmeleri için gerekli değil, aynı zamanda bu bölgelere de sefer yapılma ihtimali olduğundan sefer sahası kısıtlı olmayan sözleşmeler için de faydalı olacaktır. Örnek olarak, davaya konu olan gemi ismi ile atıfta bulunmak gerekirse *The Didymi* davasında alınan ve literatüre yerleşmiş olan kararı ele alalım. Bu davada mahkeme, geminin “iyi hava” şartları altındaki performansının hesaplanarak daha sonra bu performansın tüm sefer günlerine uygulanmasının doğru yaklaşım olacağı yönünde bir karar almıştır.

Uygulamada ise, örnek olarak aynı gemi iyi hava ile karşılaştığı günlerde deniz suyu ya da hava sıcaklığının aşırı fazla olmasından dolayı tam sürat ile seyredememiş olabilir. Bu durumda geminin sürati eksik çıkacak ve gemi düşük performans göstermiş olacaktır. Yine deniz suyu ya da hava sıcaklığı normale döndüğünde taahhüt ettiği sürat değerinin üzerinde bir performans göstermiş, fakat bu seferde hava şartları geminin aleyhine olarak BF 5 kuvvetinin üzerine çıktığından dolayı düşük performans sergilediği şeklinde algılanmış olabilir. Halbuki bahse konu gemi her iki durumda da yüksek performans gösterme kabiliyetini haizdir. Geminin performansının tam ve detaylı bir şekilde ve gerekli hava ve deniz suyu sıcaklıkları parametrelerine bağlı olarak tanımlanmış olması durumunda gemi sahibi bu durumu kolaylıkla izah etme imkanına sahip olacaktır.

Yine benzer şekilde tanımlar bahsinde yapılan bir eksiklik de, geminin tüketeceği yakıtların cinsinin belirleniyor olmasına karşın, kalitesinin uluslararası standartlara bağlanıyor olmamasıdır. Kullanılacak yakıtların kiracılar tarafından temin edildikleri düşünüldüğünde gemi sahipleri muhakkak surette yakıtların uluslararası ISO 8217 standartlarında olması gerekliliği şartını ilgili kloz altına eklemelidir.

Tüm bu belirtilen “tanım” detaylarının performans klozu ile sınırlanmak yerine detaylı bir şekilde gemi özellikleri eklerine atıfta bulunularak belirtilmesi aynı zamanda gemi sahibinin iyi niyet şartını da yerine getirmiş olmasına sebebiyet verecektir.

Tanımlar bahsinde son olarak belirtilmesi gerekli olan bir husus da “iyi hava” tanımı ile ilgilidir. Çalışmanın içerisinde de değinildiği üzere, swell’ler geminin mevkiinde hakim olan hava şartlarından bağımsızdır. Geminin bulunduğu mevki için hava şartları iyi hava tanımı içerisinde iken, gerçekte ağır swell’ler hüküm sürüyor olabilir ve bu da geminin performansını olumsuz olarak etkiler. Doğru olanı, iyi hava tanımı yapılırken hem hava şartlarının BF olarak belirtilmesi ve hem de deniz durumu şartlarının Douglas skalası cinsinden şarta bağlanmasıdır; BF 4 ve Douglas 3, gibi.

### **8.2.2. Sözleşme metnine ilişkin öneriler**

Geminin tanımının yukarıdaki gibi detaylı bir şekilde yapılması gerekliliğinden başka görülmüş olan diğer bir sorun da sözleşme metnlerinin niyetleri tam olarak yansıtmayarak yorumlara açık olarak terkedilmiş olmasıdır. Esas olan, tarafların niyetlerini açık, tam ve eksiksiz olarak metne dökmesinin elzem olduğudur. Önerilerimiz şu şekildedir:

Bu konuda dikkat edilmesi gerekli olan başlıca hususlar arasında okyanus akıntılarının performans hesaplarına dahil edilip edilmeyeceği yönündeki anlaşmazlıklar yer alır. Akıntılar, zaman zaman sözleşmelerin kaleme alındıkları esnada öngörülebilir ya da tahmin edilmesi muhtemel riskler sınıfına sokulmuş ve hesaba katılmamaları gerektiği iddia edilmiş iken, zaman zaman da hesaba katılmaları gerektiği tartışmaları açılmıştır. Mahkemelerin de kiralama sözleşmelerinin kendilerine özgü şartları içerisinde değerlendirmek sureti ile, bu konuda değişik kararlar vermiş oldukları görüldüğünden dolayısıdır ki, taraflar herhangi bir yoruma açık olmayacak şekilde bu konudaki niyetlerini ya dahil edilecektir ya da edilmeyecektir şeklinde en başından belirtmelidirler. Meteorolojik seyir planlama şirketlerinin yapmış oldukları analizlerde geminin lehine ya da aleyhine olabilecek olan akıntı etkilerinin 1-2 knot değerlerine ulaşabildiği görülmektedir. Bunun da sözleşme süresi içerisindeki performansa yapacağı etki o derecede fazla olacaktır.

Sözleşme metnini ilgilendiren diğer bir problem de meteorolojik seyir planlama şirketlerinin konumudur. Çalışma içerisinde de belirtildiği üzere, bu şirketlerden elde edilen verilerin tarafları bağlayıcı olacağı şeklindeki bir klozun mevcut olduğu bir sözleşme üzerinde çıkan ihtilafta, mahkeme “veri” kelimesinin şirketlerin vardığı sonuçları kastetmediğini düşünerek, yapılmış olan performans analizinin dikkate alınmaması gerektiğine hükmetmiştir. Meteorolojik seyir planlama şirketlerinin yapacakları analizlerin tarafları bağlayıcı konumda olup olmayacağı, bu analizlerin hangi veriler esas alınarak yapılması durumunda geçerli olacağı ve hangi destekleyici dökümanlar gerektiği gibi detaylı bilgiler mutlak surette metin kaleme alınırken ilgili kloza eklenmelidir.

Yine sözleşme metni ile ilgili olarak bu çalışma sonucunda dikkat çekilmek istenen bir husus da, sözleşmelerde geminin emniyeti sözkonusu olduğunda Kaptan’ın rota sapması yapabilmesi bahsine değinilmiş olmasına rağmen, son kurallara paralel olarak geminin güvenliği sözkonusu olduğunda yapılacak olan herhangi bir rota sapması için hakkının olup olmadığının hiç bir şekilde belirtilmemiş olduğudur. BIMCO, gemi güvenliği ile ilgili SOLAS gereği olan ISPS kodunun yürürlüğe girmesini müteakip, kiralama sözleşmelerine bu yeni uygulamanın ticari sonuçlarına ilişkin madde ilavesi tavsiyesini yapmış ve ISPS kodu gereği limanlarda oluşacak olan masrafların liman masrafları arasında değerlendirilerek kiracıların hesabına olması gerektiğini belirtmiştir. Fakat, Kaptan’ın gemi güvenliği sözkonusu olduğunda rota sapması yapma hakkının olduğu ve bu durumda herhangi bir kira düşüşü ya da düşük performans iddia edilemeyeceği açıkça ilave bir kloz olarak henüz sözleşmelerde yerini almamıştır.

Bu konuda şu ana dek karşılaşılan herhangi bir dava dosyası yoktur fakat her geçen gün giderek artan güvenlik tehditlerine karşın Kaptan’ın güvenlik riskleri oluşturması muhtemel olan su yollarından geçme konusunda insiyatif kullanma yetkisi açıkça belirtilmelidir.

İncelememizin içerisinde de değinildiği üzere, Kaptan bu şekildeki her türlü hareketinin gerekçesini mantığa ve denizcilik teamüllerine uygun olacak şekilde açıklayabilmelidir. Bu durum da, sözleşmeye ilave edilmesi tavsiye edilen ilgili kloza,

Kaptan'ın bu yetkisini ancak yerel otoritelerden, IMO'nun güvenlik riski oluşturan olayları bildirdiği kanallardan ya da şirket güvenlik görevlisinin kendi istihbaratına göre elde ettiği ve ispatlanabilir olan bilgilere dayanmak sureti ile kullanabileceği şartlarının ilave edilmesi ile mümkün olacaktır.

### **8.2.3. Geminin takibine ilişkin öneriler**

Araştırmanın bir diğer bulgusu da meteorolojik seyir planlama şirketlerinin gemi takibi görevi ve bulgularının tartışmalara sebebiyet vermesidir. Bu konuya ait önerilerimiz şu şekildedir:

Taraflar arasında anlaşmazlık oluşturan sebepler her zaman görünürde olmayabilir. Örnek olarak, gemide bir arıza çıkması ve bu sebeple arızanın giderilebilmesi için belirli bir süre durulmuş olması durumunda Kaptan, olası bir kira dışı kalmayı engellemek amacı ile kiracılara bildirim yapmamak yolunu seçmiş olabilir. Geminin eğer varış limanına olan mesafesi yeterli uzunlukta ise bu duruştan kaynaklanan gecikmeden dolayı oluşan açığın, her geçen gün için kiracılara verilen öğlen raporlarında mevki beyanı bir miktar eksik yapılarak, en sonunda varış limanındaki duruşlar ile kapatılabileceği düşünülebilir. Bu durumda yine eğer kiralama sözleşmesi içerisinde bir meteorolojik seyir planlama şirketi atanmış ise aynı hatalı mevki beyanı oraya da yapılacaktır. Dolayısı ile hava durumlarına ilişkin bu şirket tarafından verilen bilgiler aslında farklı bir yerde olan sözkonusu gemiye uygulanmayacak, geminin varış limanında bir performans eksikliği görülebilecek, kiracılar aksini iddia ederken gemi sahipleri performanslarının iyi olduğunu savunacak ve mevzu mahkemeye taşınabilecektir.

Bu ve bunun gibi durumları engellemek amacı ile, halihazırda Shelltime 4 kiralama sözleşmesi içerisinde matbu olarak mevcut olan ve kiracıların gemiyi INMARSAT üzerinden izlemesine imkan verecek bir gemi takip sistemi klozu tüm sözleşmelere ilave edilmelidir.

Sözkonusu gemi takip programları, gemiye ait o anki birtakım parametreleri uydu vasıtası ile ileten herhangi bir cihaz, örneğin gemi güvenlik alarm cihazı üzerinden bilgi

alabilme ve bu bilgilerin istenilen kısımlarına web üzerinden ve istenildiği anda ulaşılabilme olanağı sağlayan programlardır. Burada izlenebilen parametreler, diğer pek çok bilginin yanında geminin anlık sürati, mevki, rotası vb bilgileri de içerir. Böyle bir gemi takip programının ekran görüntüsü Ek 4’te verilmiştir.

Bu vesile ile kiracılar istenildiği anda geminin hareketlerini izleyebilme imkanına sahip olacak, olası duruş ya da rota sapmalarından haberdar olabilecek ve gemiden gelecek olan öğlen raporlarını doğrulayabilecektir. Bu da anlaşmazlıkların azalması yönünde olumlu katkı sağlayacak ve gemi sahiplerinin ya da geminin hatalı beyanda bulunma ihtimalleri de bertaraf edilmiş olacaktır.

#### **8.2.4. Sürat ve yakıt tüketimi ilişkisine ait öneriler**

Bir diğer bulgu ise geminin süratinin yakıt tüketimi değerine bağlanmasının yanlış olduğudur. Aşağıda verilmiş olan önerimizin hem daha sıhhatli bir bağıntı kurulabilmesini sağlayacağı ve hem de yukarıda belirtilmiş olan ve meteorolojik seyir planlama şirketlerinden doğan anlaşmazlıkları dahi bertaraf ederek, geminin ilk elden kontrolüne imkan vereceği düşünülmektedir.

Geminin örneğin A limanından B limanına kadar olan 500 nm’lik mesafeyi 50 saatte tamamlaması durumunda bulunacak olan 10 knot’luk sürati “yere göre sürat” olarak tanımlanır. Bu, bir başka deyişle geminin arz üzerindeki yer değiştirmesinin süratidir.

Performans hesaplamaları yapılırken, akıntı ve hava faktörlerinin etkileri hesaba katıldıktan sonra bulunan “performans sürati” ise geminin “suya göre” sürati olarak tanımlanabilir. Bu sürat, geminin suya göre bağlı olarak ne kadar yer değiştirdiğini gösterir.

Bulunan bu “suya göre sürat”ın performans hesapları yapılırken esas alınmasının anlamı, akıntı ve hava faktörlerinin ters etkilerinin gemi sahipleri hesabına yazılamayacağını taraflar tarafından makul görülmüş olan bir uygulama olduğudur.

Bir diğer anlamı ise, esas olanın, geminin gerçekteki ve belirli koşullar altındaki sürat yapabilme (ve bu sürate mukabil yakıt tüketme) kabiliyeti olduğudur. Gemi, belirlenmiş olan hava koşulları altında bu kabiliyeti haiz olduğü sürece bir problem olmayacaktır.

Burada belirtilmesi gerekli olan husus, geminin sürati ve yakıt tüketimi arasında kurulan ve kiralama sözleşmelerinde taahhüt olarak verilen ilişkinin yanlış olduğudur. Gerçekte gemi, verilen sürati gerçekleştirirken, yukarıdaki faktörlerin de etkisi ile zaman zaman daha az, bazı durumlarda da daha fazla yakıt tüketebilmektedir. Akıntı ve hava faktörlerinin gemiye tesirlerinin ne derecede olduğü da, ayrı bir bilim konusu olarak ve birtakım bilinmezleri de içerisinde barındırmak sureti ile, meteorolojik seyir planlama şirketleri tarafından “tahmin edilmekte” ve performans hesaplamalarında yerini almaktadır. Gerek bu çalışmanın ilgili bölümlerinde incelenmiş olan dava dosyalarında mahkemelerin vermiş olduğü kararlardan anlaşıldığı ve gerekse deniz bilimlerinin ifade ettiğı üzere dünya denizleri üzerindeki akıntılar, coğrafi bölgelere göre çok değişiklikler arzedebilirler ve gemiye gerçekte ne şekilde etki ettiklerinin tahmin edilebilmeleri oldukça güçtür. Denizin ve hava durumunun etkisi de benzer şekildedir. Lokal olarak hüküm süren olumsuz hava ve deniz şartları ile karşılaşmak nadir olmayan bir durumdur. Geminin gerçekte maruz kaldığı akıntı ve deniz şartları ve bu şartların geminin performansına ne derecede etki ettikleri bu sebeplerden dolaydır ki hiçbir zaman tam bir kesinlikle anlaşılamaz.

Doğru olanı, geminin ana makinalarından elde edilen güç ile sürat ve yakıt tüketimleri arasında bir bağıntı kurulması ve bu değerlerin etkin bir şekilde takiplerinin yapılması olacaktır. Gemiye ileri itme gücünü kazandıran geminin ana makinasıdır. Geminin ana makinalarının ürettiğı güç, doğrudan geminin süratini belirler. Dolayısı ile, iyi hava şartları altında bir kez geminin hangi güçte hangi sürat ve yakıt tüketimini gerçekleştirdiğı doğrulandığında, artık makinalar aynı gücü ürettikçe geminin bir kusuru olmayacak ve olası sürat düşüşü ve/veya yakıt tüketimi artışı o anki hava ve deniz şartlarının olumsuz etkisi olarak kolaylıkla not edilebilecek ve ayrıca doğru olduğü tartışılan karmaşık hesaplamalar yapma problemi ortadan kalkmış olacaktır.



Hava ve deniz şartları ile akıntıların etkilerinin gemiye olan tesirlerinin hesabı bu şekilde bertaraf edildikten sonra, geminin sürati ve yakıt tüketimi üzerinde doğrudan etkisi olan üçüncü ve son bir etken kalır, o da tekne kirliliğidir. Yine çalışmanın içerisinde konu ile ilgili olan dava dosyalarına bakıldığında, geminin tekne kirliliğinin kiralama sözleşmesinin hüküm sürdüğü zaman periyodu içerisinde ve kiracıların sefer talimatları sonucunda, örneğin uzun beklemelemlerin olması durumları gibi, oluşması durumlarında sorumlusunun tamamen kiracılar olduğu kararlarına varıldığı görülmüştür. Dolayısı ile geminin makina gücüne mukabil sürat ve yakıt tüketiminin kira başlangıcındaki bir “iyi hava koşulları” altında tatmin edici olduğunun görülmesi, artık kira içerisindeki tekne kirliliklerinden dolayı oluşacak olası performans düşüşlerini değerlendirmeyi dahi gerektirmeyecektir.

Geminin ana makinasından elde edilecek güce karşılık ne kadar yakıt sarfiyatı olacağı makinaların işletim kitapçığında verilmektedir. Çalışmanın ilgili bölümünde sözkonusu güç-sarfiyat diyagramına bir örnek verilmiştir. Makinadan elde edilecek olan güç doğrudan makinanın devir sayısı ile ilgilidir. Böyle bir garanti basitçe şu şekilde verilebilir :

*“Sürat/yakıt tüketimi :*

*12.0 knot – 15,000 BHP makina gücünde ve 28 m/t ifo 180 cSt yakıt tüketimi ile”*

Kiralama sözleşmesinin başlangıcında iyi hava ve sakin deniz şartları altında geçen bir deniz seyri esnasında, verilen bu güç-sürat-tüketim ilişkisi bir kez doğrulandıktan sonra artık sürat tazminat talepleri şeklindeki problemler bertaraf edilmiş olacak doğrudan geminin yere göre olan sürati (GPS sürati) esas alınarak akıntı ya da hava etkisi hesaplama problemi kalmayacaktır.

Bu durumda, geminin aynı BHP ürettiği fakat GPS süratinin düşük çıktığı (bir başka deyişle ters akıntı ya da hava şartlarına maruz kaldığı) dönemler için aşırı yakıt tüketimi mevzu bahis olurken, tersi durumda ise bir yakıt tasarrufu sözkonusu olacaktır. Bu da zaten kayıp edilecek ya da kazanılacak zamandan kolaylıkla hesaplanır ve kiracılar geminin üzerindeki yakıtın hesabını tutabilir. Bu durumlarda her iki sözleşme tarafına da herhangi bir

yakıt tazmini yapılmayacaktır. Çünkü gayet açık bir şekilde bu aşırı ya da eksik yakıt hava ve deniz şartlarından dolayı oluşacak olan farklılıktır.

Burada, kullanılan ve sözleşmenin doğası gereği olarak kiracılar tarafından tedarik edilen yakıtın kalitesi önemlidir. Yakıt kalitesi makina performansını ve dolayısı ile elde edilecek olan gücü belirli bir ölçüde etkiler. Bunun bertaraf edilmesi için de geminin tüketeceği yakıtın cinsini belirlerken, verilecek olan yakıtın uluslararası ISO 8217 standartına uygun olma şartını sağlaması gerektiği koşulu eklenebilir. Halihazırda MARPOL sözleşmesi Annex VI eki gereği olarak, gemilere tedarik edilen yakıtların düzenli olarak kayıtları tutulmakta ve yakıttan alınan numuneler özel kaplarda ve gemide kendileri için ayrılmış olan bölmelerde belirli bir süre için saklanmaktadır. Yakıtın kalitesi konusunda herhangi bir şüphe görüldüğünde kolaylıkla analize gönderilerek performans düşüklüğünün yakıttan kaynaklanıp kaynaklanmadığı anlaşılabilir.

Geminin performansının makinasından elde edilen güç ile ilişkilendirilmesine dair akıllara gelebilecek olan soru, makina gücünün takibinin nasıl yapılacağı olacaktır. Her ne kadar gemi jurnalleri mahkemeler için ispat vasıtası olsalar da, yine çalışmanın içerisinde incelenmiş olan dava dosyalarında da rastlandığı üzere jurnale kasten ya da hatalı olarak gemi lehine olmak üzere değişik veriler girilebilmektedir. Bu durumda sadece gemi jurnaline bağlı olarak değerlendirme yapmak adil ve mantıklı olmayacaktır.

Kiracılara gemiyi INMARSAT üzerinden bir gemi takip programı ile izleme imkanının verilmesinin gerekli olduğu belirtilmiştir. Bu durumda yapılacak tek işlem geminin makinalarından elde edilen güç değerinin de gemi takip programında izlenebilen gemi parametreleri arasına ilave edilmesi olacaktır. Böylece kiracılar, geminin herhangi bir anda, ya da standart 6 saatlik raporlama periyodlarında sürat, mevki ve diğer tüm parametrelerine ilave olarak makinalarından üretilen gücü de görebilme imkanına sahip olacaklardır. Güç değeri sözleşme taahhütlerinde olduğu sürece sorun yoktur ve geminin sürati ve/veya yakıt tüketimi konusunda şikayette bulunulamaz.

Geminin makinalarından elde edilecek gücün transmisyonu ise günümüz teknolojisi ile karmaşık ve zor bir işlem değildir. Modern gemilerin (ve hatta eski tonajların dahi) makina daireleri, makinanın her bir silindirinden ve dolayısı ile toplamından elde edilen güç değerini anlık olarak gösterebilen MIP indikatörleri ile donatılmışlardır. Bu cihazlar, anlık olarak her bir silindirde oluşan yanma sonu maximum yanma basınçlarını algılayarak, makinanın dizaynına ve o andaki devir sayısına göre makinadan elde edilen şaft gücünü hesaplarlar. Böyle bir programın örnek bir rapor formatı Ek 6'da verilmiştir. Bu elektronik ortamda elde edilen güç değeri, istenildiği takdirde e-mail olarak gemi işletim firmasının ofisine iletilebilmektedir. Aynı verilerin yine bir arabirim vasıtası ile gemi takip programına diğer verileri gönderen cihaza aktarılması ise kolaylıkla mümkündür.

Makinaları bu şekilde bir MIP indikatör cihazı ile donatılmamış olan gemilerde dahi günümüzün teknolojisi ile şaft gücünün ölçülmesi sadece şaftın üzerine harici olarak bağlanan ve gücü ölçerek istenilen yere ileten ek bir cihaz ile yapılabilmektedir.

## KAYNAKLAR

ASTLE, W.E. (1984): Time Charter Withdrawals, ISBN 0 905045 63 7, Fairplay Publications, London.

BELLSHAM-REVELL, R. (2002): Effects Of The Words “Without Guarantee”, Skuld Newsletter, Number 2, May 2002, Sayfa 31.

BIMCO (2006): Evidence Of Performance, BIMCO Bulletin, Volume 101, No:6, 2006, Sayfa 22.

BIMCO (2007): Evidence Of Performance Clause, BIMCO Bulletin, Volume 102, No:2, 2007, Sayfa 105.

BIMCO MANUALS (2006): Check Before Fixing, ISBN 87-90342-42-9, BIMCO Informatique A/S, Denmark.

BOWDITCH, N. (2002a): The American Practical Navigator, NSN 7642014014652, National Imagery And Mapping Agency, Maryland, 2002 Bicentennial Edition, Sayfa 545.

BOWDITCH, N. (2002b): The American Practical Navigator, An Epitome of Navigation, 2002 Bicentennial ed., s.547, National Imagery and Mapping Agency, NSN 7642014014652, Maryland

CLARK, P.D. (1990): There Are No Easy Solutions In Ship Performance Disputes, 17 May 1990, [http://www.navlaw.com/articles/v1/90\\_05\\_17.thm](http://www.navlaw.com/articles/v1/90_05_17.thm)

CLARKSON, (2007): Clarkson Research Services, Autumn 2007, s.101-106-119-120.

COOKE, J., YOUNG QC, T. ve TAYLOR, A. (2007): Voyage Charters, ISBN 13 9781843114383, Lloyd's of London Press, London, 3<sup>rd</sup> Edition.

DOOLEY, A. (2007) : Today's Speed Claims – Too fast Or Too Slow?, [http://www.maritimeadvocate.com/i16\\_weat.php](http://www.maritimeadvocate.com/i16_weat.php)

FAGERHOLT.K ve LINDSTAD.H (2007): Turborouter: An Interactive Optimisation-Based Support System for Ship Routing and Scheduling, Maritime Economics and Logistics (2007) 9, 214-233, <http://www.palgrave-journals.com>

GREGERSEN, S (1997): Is The Master Obligated To Follow Ocean Routes?, Danish Defence Club, 05.09.1997, <http://www.danishdefenceclub.com/News/alist.phtml?show=52>

GREGERSEN, S. (2000): Is The master Obligated To Follow Ocean Routes? Is a Voyage Route Instruction Given by The Charterers “Orders as to Employment” or “Orders Regarding

Navigation”?, <http://www.danishdefenceclub.com/News/alist.phtml?show=62> , Danish defence Club, 12.12.2000

HARE, J. (2004): Withdrawal In Time Charters and Anti-Technicality Clauses, Legal News, Skuld defence Services, Oslo, 03 May 2004.

HOLMAN FENWICK&WILLAN (2001): The “Hill Harmony”: Re-Routing the Law, The Newsletter of the Maritime Practice, Issue 1, March 2001, Page 1.

HUDSON, N.G. ve ALLEN, J. (2006): Marine Claims Handbook, ISBN 978 1 85978 048 0, 5<sup>th</sup> Edition, Informa Publishing, London.

HUGHES, C.N. (1987a): Ship Performance, ISBN 1-85044-149-9, Lloyd’s of London Press Ltd., London.

HUGHES, C.N., (1987b): Ship performance: Some technical and commercial aspects, ISBN 1-85044-149-9, Lloyd’s of London Press Ltd., London, 1<sup>st</sup> published 1987, 47

ISM Code (2002): International Safety Management Code, ISBN 92-801-5123-1, International Maritime Organization, 2002, 2<sup>nd</sup> Edition, Sayfa 9.

KYRTATOS, N.P., DIMOPOULOS, G.G., THEOTOKATOS, G., TZANOS, E.I., XIROS, N.I., : NOx-box a software sensor for real time exhaust emissions estimation in marine engines, 10th International Congress of the International Maritime Association of the Mediterranean, Crete, May 13-17, 2002.

LACEY, C. (2001): The Hill Harmony Case, The Swedish Club Letter, 1-2001, Page 16.

LIGAARD, M. (2005): Speed And performance Claims – What Figures To Be Used?, 09.06.2005, <http://www.danishdefenceclub.com/News/list.phtml?show=149>

LIGAARD, M. (2006): What Is The Weather Like?, Danish Defence Club News, 19.05.2006, <http://www.danishdefenceclub.com/News/list.phtml?show=158>

LOPEZ, N. (1991): The Master’s Role in Charter Performance, 8 MLAAZ Journal, Part 2, Hong Kong.

MAKKAR, J.S. (1986): Speed And Consumption Warranties In Time Charterparties, Institute of Chartered Shipbrokers Course Material, Hong Kong.

MARINE MATTERS (2005): Speed And Consumption, The Standart Club News, Issue 26, November 2005, Page 32.

MARTOWSKI, D. (2002): Recent Award, Recoupment/Equitable Set-off, The Arbitrator, Volume 33, January 2002, Number 2, Society of Maritime Arbitrators Inc.

MARTOWSKI, D. (2004): Idle Thoughts, The Arbitrator, Volume 35, July 2004, Number 2, Society of Maritime Arbitrators Inc.

- MCKIE, D. (2003): Withdrawing Vessels From Time Charter, P&I International, February 2003, [http://www.elbornes.com/articles/shipping/shi\\_0009.htm](http://www.elbornes.com/articles/shipping/shi_0009.htm)
- MILES, J., BIRCHALL, K. ve SCOTT, P. (2001): Mariner's Guide to Dry Time Charter Parties, ISBN 0 9542012 0 5, North of England P&I Association Limited, Newcastle.
- NEPIA (2001): Masters Decision and Charterer's Orders, North of England Newsletter, <http://www.nepia.com/risk/publications/newsletters/signals43.php#mastersdecision> , Signals 43, April 2001.
- PACKARD, W.V. (1985): Timechartering, ISBN 0-905045-16-5, Fairplay Publications Ltd., London, Reprinted.
- RB SHIPPING BULLETIN (2006a): Charterparty – Speed And Consumption / Rectification / Good Weather Conditions, Richards Butler LLP, September 2006, Sayfa 12.
- RB SHIPPING BULLETIN (2006b): Off Hire, Richards Butler LLP, September 2006, Sayfa 13.
- SCHELIN, J. ve ALSTERGREN P. (2002): The Charterer's Right to Order the Master, Examensarbete i transportratt, 20 poang.
- SOLAS (2004a): Chapter V, Regulation 34, Safe Navigation And Avoidance Of Dangerous Situations, ISBN 92-801-4183-X, International Maritime Organization, 4<sup>th</sup> Edition, Sayfa 387.
- SOLAS (2004b): Chapter XI-2, Regulation 8, Master's Discretion For Ship Safety And Security, ISBN 92-801-4183-X, International Maritime Organization, 4<sup>th</sup> Edition, Sayfa 448.
- SPURIN, C.H. (2005): The Law of International Trade and Carriage, Nationwide Mediation Academy for NADR UK Ltd., Chapter 9, Page 2, London.
- STARRIS, L.V. (1999): Without Guarantee (WOG), 08.09.1999, Danish Defence Club News Archives, <http://www.danishdefenceclub.com/News/alist.phtml?show=9>
- STARRIS, L.V. (2001): Without Guarantee (Again!), 26.04.2001, Danish defence Club News Archives, <http://www.danishdefenceclub.com/News/alist.phtml?show=73>
- TETLEY, W. (2004a): Good Faith In Contract Particularly In The Contracts of Arbitration And Chartering, published in 2004 35 JMLC 561-616, McGill University.
- TETLEY, W. (2004b): Seaworthiness And Common Venture, MCC IV, Chapter 15, <http://mccgill.ca/files/maritimelaw/ch15.pdf>
- TRADEWINDS (2003): High Stakes In Charter Dispute, 04 April 2003, News Clippings
- TRIBUNAL (2003): Reduced Speed, The Maritime Advocate web sayfası, [http://www.maritimeadvocate.com/i3\\_trib.htm](http://www.maritimeadvocate.com/i3_trib.htm)

UK CLUB NEWS (2001): The Shortest Route For Time-Charter Voyages, UK Club News, Issue 27, Summer 2001, London.

UKDC SOUNDINGS (2004): Withdrawal Issues, UKDC Soundings, Issue 1, 2004, The UK Defence Club, London.

ÜLGENER, M.F. (2000): Çarter Sözleşmeleri, ISBN 975-353-173-7, İstanbul, Yayın no:251.

VUYLSTEKE, S. (2005): Misrepresentation Under English law, Danish Defense Club News, 09.06.2005, <http://www.danishdefenceclub.com/News/alist.phtml?show=148>

WANCHOO, R. : Update On Speed And Fuel Deficiency Claims Under A New York Produce Exchange (“NYPE”) Time Charter, [http://www.nb-ny.com/paper\\_rw.html](http://www.nb-ny.com/paper_rw.html)

WARD, D. (2006): It’s All a Matter Of Detail, AMJ Shipping News, Winter 2006, Sayfa 2.

WEBB, A. (2006): Weather Routing, Speed and Performance, Maegler Nyt, Danish Shipbrokers Association, Nr.11, 8 December 2006, Page 16, Denmark.

WEEMS, P.R. (2001): Time Charter parties In The LNG Trade, LNG Journal, January/February 2001 Edition, Page 1.

WEISS. J.A. : Deviation Under the “Voyage Charter”,  
<http://www.sealaw-usa.com/deviationundervoyagecharter.html>

WILFORD, M., COGHLIN, T. ve HEALY, N.J. (2005): Time Charters, ISBN 13 9781843112105, Informa Finance, London, 5<sup>th</sup> Edition.

ZERMAN, P. (2005a): Speed And Consumption Claim – Effect of Current – Master In Breach of Duty To Proceed With Utmost Dispatch, Danish Defence Club News, 19.08.2005, <http://www.danishdefenceclub.com/News/list.phtml?show=150>

ZERMAN, P. (2005b): Speed And performance Warranties – Weather Routing Services Data Or Findings Agreed To Be Binding? The Effect Of Current On Speed Warranty, Danish Defence Club News Archive, <http://www.danishdefenceclub.com/News/list.phtml?show=153>

## YARARLANILAN INTERNET KAYNAKLARI

<http://www.bimco.dk/Corporate%20Area/Documents/Clauses/Weather%20Routeing%20Clause%20for%20Time%20Charter%20Parties.aspx> : BIMCO Web Sitesi.

[http://www.binsfeld.com/index.php/products/torquetrak\\_revolution](http://www.binsfeld.com/index.php/products/torquetrak_revolution) : Binsfeld Engineering, şaft gücü ölçüm teknolojisi

[http://www.onlinedmc.co.uk/shipping\\_and\\_transport.htm](http://www.onlinedmc.co.uk/shipping_and_transport.htm) : DMC hukuk bürosu.

[http://www.eurometeo.com/english/read/doc\\_douglas](http://www.eurometeo.com/english/read/doc_douglas) : EuroWeather Web Sitesi.

<http://www.ship-technology.com/contractors/propulsion/lehmann> : Lehmann MIP indikatörü.

<http://www.eversheds.com/shipping/news/speed.html> : London Arbitration 21/04 dosyası.

<http://www.purplefinder.com> : Purplefinder takip programı

<http://www.meteothes.gr/weather/beaufort.html> : Selanik Meteoroloji İstasyonu Web Sitesi.



## **EKLER**

- EK 1.** : NYPE 93 kiralama sözleşmesi, geminin tanımını içeren giriş sayfası  
**EK 2.** : Gemi özellikleri eki örnek formu (Q88)  
**EK 3.** : Meteorolojik seyir planlama şirketi sefer performans raporu örneği  
**EK 4.** : Gemi takip programı ekran görüntüsü  
**EK 5.** : Denizlerdeki tehlikeli hava haritası  
**EK 6.** : MIP hesaplayıcı programı örnek raporu

**EK 1 : NYPE 93 kiralama sözleşmesi, geminin tanımını içeren giriş sayfası**

Code Name: "NYPE 93"

Recommended by:  
The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)  
The Federation of National Associations of  
Ship Brokers and Agents (FONASBA)



**TIME CHARTER®**

New York Produce Exchange Form  
Issued by the Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A.), Inc.

November 6th, 1913 - Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946;  
Revised June 12th, 1981; September 14th 1995.

*Draft Copy*

<b>THIS CHARTER PARTY</b> , made and concluded in this day of 19	1 2
Between	3
<u>Owners</u> of the Vessel described below, and	4 5 6 7
<u>Charterers</u> .	8
<b>Description of Vessel</b>	9
Name Flag Built (year).	10
Port and number of Registry	11
Classed in	12
Deadweight long*/metric* tons (cargo and bunkers, including freshwater and stores not exceeding long*/metric* tons) on a salt water draft of	13 14
on summer freeboard.	15
Capacity cubic feet grain cubic feet bale space.	16
Tonnage GT/GRT.	17
Speed about knots, fully laden, in good weather conditions up to and including maximum Force on the Beaufort wind scale, on a consumption of about long*/metric* tons of	18 19 20
* Delete as appropriate.	21
For further description see Appendix "A" (if applicable)	22
<b>1. Duration</b>	23
The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the Vessel from the time of delivery for a period of	24 25 26 27
within below mentioned trading limits.	28
<b>2. Delivery</b>	29
The Vessel shall be placed at the disposal of the Charterers at	30 31 32
The Vessel on her delivery shall be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for ordinary cargo service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo-handling gear simultaneously.	33 34 35 36
The Owners shall give the Charterers not less than days notice of expected date of	37

This Charter Party is a computer generated copy of the NYPE 93 form, printed under license from the Association of Brokers & Agents (U.S.A.), Inc., using the BIMCO Charter Party Editor. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original ASBA approved document shall apply. ASBA/BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original ASBA document and this document.

## EK 2 : Gemi özellikleri eki örnek formu (Q88)

### M/V "SAMPLE" / QUESTIONNAIRE 88

#### 1. GENERAL

1.1 VESSEL'S NAME :	m/v SAMPLE
1.2 VESSEL'S PREVIOUS NAME(S):	MYNA
1.3 FLAG:	TURKISH
1.4 YEAR/WHERE BUILT:	1973 - A/S FREDRIKSSTAD NORWAY
1.5 DISPONENT OWNERS:	----
1.6 OWNERS:	ÖRNEK TASIMACILIK LTD. ISTANBUL, TURKEY
1.7 COMMERCIAL MANAGERS :	SAMPLE MANAGEMENT AS, OSLO, NORWAY
1.8 TECHNICAL MANAGERS :	ORNEK SHIPPING & SHIP MANAGEMENT ISTANBUL, TURKEY

#### 2. PARTICULARS OF VESSEL

2.1 TYPE OF VESSEL:	OBO
2.2 DWT (FULL SUMMER DW)	77.673 MT
2.3 FULL SUMMER DRAFT	14,336 M
2.4 FREEBOARD ON FULL SUMMER DRAFT	5,334 M
2.5 FREEBOARD IN SBT CONDITION	10,20 M
2.6 GRT / NRT	43.487 / 24.903
2.7 SUEZ NRT	37.691,07
2.9 TPC / TPI	70,28 / 178,5
2.10 LOA	243,8 M
2.11 BEAM (EXTREME)	32,24 M
2.12 PARA.BODY LENGHT IN LIGHT COND.	126,0 M
2.13 KTM	47,60 M
2.14 CUBIC CAPACITY 98%	83.873,41 CUBM
2.15 SLOPTANK(S) CAPACITY 98 %	4.405,69 CUBM
2.16 COT TANKS FULLY COATED/TYPE	YES / EPOXY
2.17 HEATING ARRANGEMENTS	CARGO/SLOP TANKS
2.18 SWL OF DERRICKS	15 Tons

#### 3. CARGO ARRANGEMENTS

3.1 NO.OF MANIFOLDS ON EACH SIDE	4
3.2 TYPE OF MANIFOLD	ANSI 18"
3.3 DISTANCE BOW TO CENTER MANIFOLD	119,55 M
3.4 DISTANCE DECK TO CENTER MANIFOLD	1,7 M
3.5 DISTANCE RAIL TO MANIFOLD	4,08 M
3.6 NUMBERS/SIZE OF REDUCERS	8X16" 4X12" 4X10" 4X8" 1X10" 1X8" 1X6" 3X16" 1X10"
3.7 NO.OF NATURAL SEGREGATION WITH DOUBLE VALVE	4

<b>4. PUMPS</b>	
4.1 PUMPS	HYDRAULIC
4.2 NUMBER OF CARGO PUMPS	9
4.3 CAP. OF CARGO PUMPS IN M3 WATER	800 CUBM.
<b>5. MOORING ARRANGEMENTS</b>	
5.1 NUMBERS AND BRAKE HOLDING POWER OF MOORING WINCHES	12 / 450 KN
5.2 NUMBER/LENGTH/DIA. OF WIRES	12 / 220 M / 32 MM
5.3 BREAKING STRENGTH OF WIRES	58 T
5.4 NO./ LENGTH/DIA OF MOORING ROPES:	10 / 220 M / 88 MM
5.5 BREAKING STRENGTH OF MOORING ROPES:	72 T
5.6 IS VESSEL EQUIPPED ACCORDING TO OCIMF'S STANDARD FOR SPM	YES – 200 Tonnes
<b>6. CLASSIFICATION SOCIETY , SURVEYS AND CERTIFICATES</b>	
6.1 VESSEL' CLASSIFICATION SOCIETY	DNV
6.2 LAST SPS	06/2000
6.3 LAST DRYDOCKING	06/2003
6.4 LAST ANNUAL GENERAL SURVEY	06/2003
6.5 OWNERS WARRENT FOLLOWING CERTIFICATES TO BE VALID THROUGHOUT THE CHARTER PARTY:	
LOAD LINE	YES
SOLAS SAFETY EQUIPMENT	YES
SOLAS SAFETY CONSTRUCTION	YES
RADIO SAFETY	YES
IOPP	YES
USCG CERTIFICATE OF COMPLIANCE	YES
FMC	YES
CLC	YES
<b>7. MISCELLANEOUS</b>	
7.1 NATIONALITY OF MASTER/OFF./CREW	TURKISH
7.2 P AND I	THE AMERICAN CLUB
7.3 NUMBER OF VESSELS IN DISPONENT OWNER'S FLEET :	4
7.4 VESSEL'S CALL SIGN/TLX-SATCOM NUMBER:	TCTM/123456789 PHONE: 7654321
7.5 IF VESSEL HAS BEEN INVOLVED IN ANY SERIOUS POLLUTION INCIDENT THE LAST 12 MONTHS:	NO
7.6 IF VESSEL HAS BEEN INVOLVED IN ANY SERIOUS GROUNDINGS OR COLLISION THE LAST 12 MONTHS:	NO
7.7 LAST THREE CARGOES	GASOIL/GASOIL/COAL
7.8 ANY OUTSTANDING DEFECIENCIES AS REPORTED BY ANY PORT STATE CONTROL	NO
7.9 DOES THE VESSEL HAVE THE "INTL. SAFETY GUIDE FOR OIL TANKER & TERMINAL" (ISGOTT) AND THE ICS/OCIMF "SHIP TO SHIP TRANSFER GUIDE" ON BOARD	YES

**JAPANESE APPENDIX:**

1.1 PARALLEL BODY LENGTH (LIGHT / BALLAST / LADEN)	
LIGHT :	126,0 M
BALLAST:	142,0 M
LOADED:	157,0 M
1.2 ORIGINAL SUMMER DEAD WEIGHT (IF REMEASURED) :	NO
1.3 AIR HEIGHT ( SEA LEVEL TO TOP OF MAST / HIGHEST POINT ) LIGHT/B'ST / FULL	44,94 M / 39,60 M / 33,264 M
1.4 COW/IGS FITTED OR NOT	YES
2.1 MANIFOLD	
(1) DISTANCE MANIFOLD CENTER TO CENTER	2,15 M
(2) HEIGHT FROM SEA LEVEL NORMAL BALLAST:	13,35 M
2.2 CARGO CONTROL ROOM INSTALLED OR NOT	YES
2.3 NUMBER OF GRADES SEGREGATABLE	4
2.4 VENTLINE SYSTEM ( INDEPENDENT LINE OR COMMON LINE )	BOTH
3.1 BOW EQUIPMENT           ( SIZE OF PANAMA HOLE) ( SIZE OF FAIRLEAD)	600 X 450
4.1 TYPE OF BALLAST ( CBT OR SBT)	SBT
5.1 VAPOUR RECOVERY SYSTEM INSTALLED	YES

**BUNKER CONSUMPTION**

1) MAIN ENGINE:

A) UNDER SAIL:

LADEN		BALLAST	
KNOTS	TONS/DAY	KNOTS	TONS/DAY
10.0	33	10.0	30
10.5	35	10.5	32
11.0	36	11.0	34
11.5	39	11.5	34
12.0	42-43	12.0	35
12.5	43-45	12.5	36
13.0	44	13.0	38
13.5	45-47	13.5	38
14.0	47	14.0	38
14.5	50	14.5	40
15.0		15.0	44

B) MANEUVERING:

IFO	:	-	M.TON/PER HOUR
MGO	:	3.5	M.TON/PER HOUR

C) SUEZ CANAL PASSING:

IFO	:	-	M.TON/PER HOUR
MGO	:	3.5	M.TON/PER HOUR

D) IF MAIN ENGINE USE MGO ON STRAIT PASSAGES: 2.0 M.TON/PER HOUR

2) AUX. ENGINES : (MGO)

a)Under sailing	: 3.5 TON/day	(total acc to generators)
b)Maneuvring	: 0.16 TON/hour	(total acc to generators)
c)Waiting	: 3.0 TON/day	(waiting at anchorage laden/ballast)
d)Loading	: 0.14 TON/hour	(total acc to generators)
e)Discharging	: 0.165 TON/hour	(total acc to generators)
f)Tank washing	: 0.165 TON/hour	(except used on sailing)
g)Ballasting	: 0.165 TON/hour	(except load/discharging)
h)Deballasting	: 0.165 TON/hour	(except load/discharging)
i)Tank/cargo heating	: 4.0 TON/day	(except sailing and discharging)

3) BOILERS: (IFO)

a)Under sailing	: - TON/day	
b)Maneuvring	: - TON/hour	
c)Waiting	: 4.0 TON/day	(waiting at anchorage laden/balast)
d)Loading	: 0.2 TON/hour	
e)Discharging	: 0.75 TON/hour	
f)Tank washing	: 0.625 TON/hour	(incl deballasting)
g)Ballasting	: - TON/hour	(after discharging)
h)Deballasting	: - TON/hour	(before loading)
i)Tank/cargo heating	: 20.0 TON/day	

**EK 3 : Meteorolojik seyir planlama şirketi sefer performans raporu örneği**



10062 Miller Ave, Suite 200, Cupertino, CA 95014 USA Tel (408)725-7200 Fax(408)725-7201

[www.appliedweather.com](http://www.appliedweather.com)

**Preliminary Voyage Performance Report**

Company Name: CC MARITIME S.A.M.

Vessel Name: PRIDE

Departure Port and Date: PONTA DA MADEIRA (Feb 22 2005)

Arrival Port and Date: PIOMBINO (Mar 10 2005)

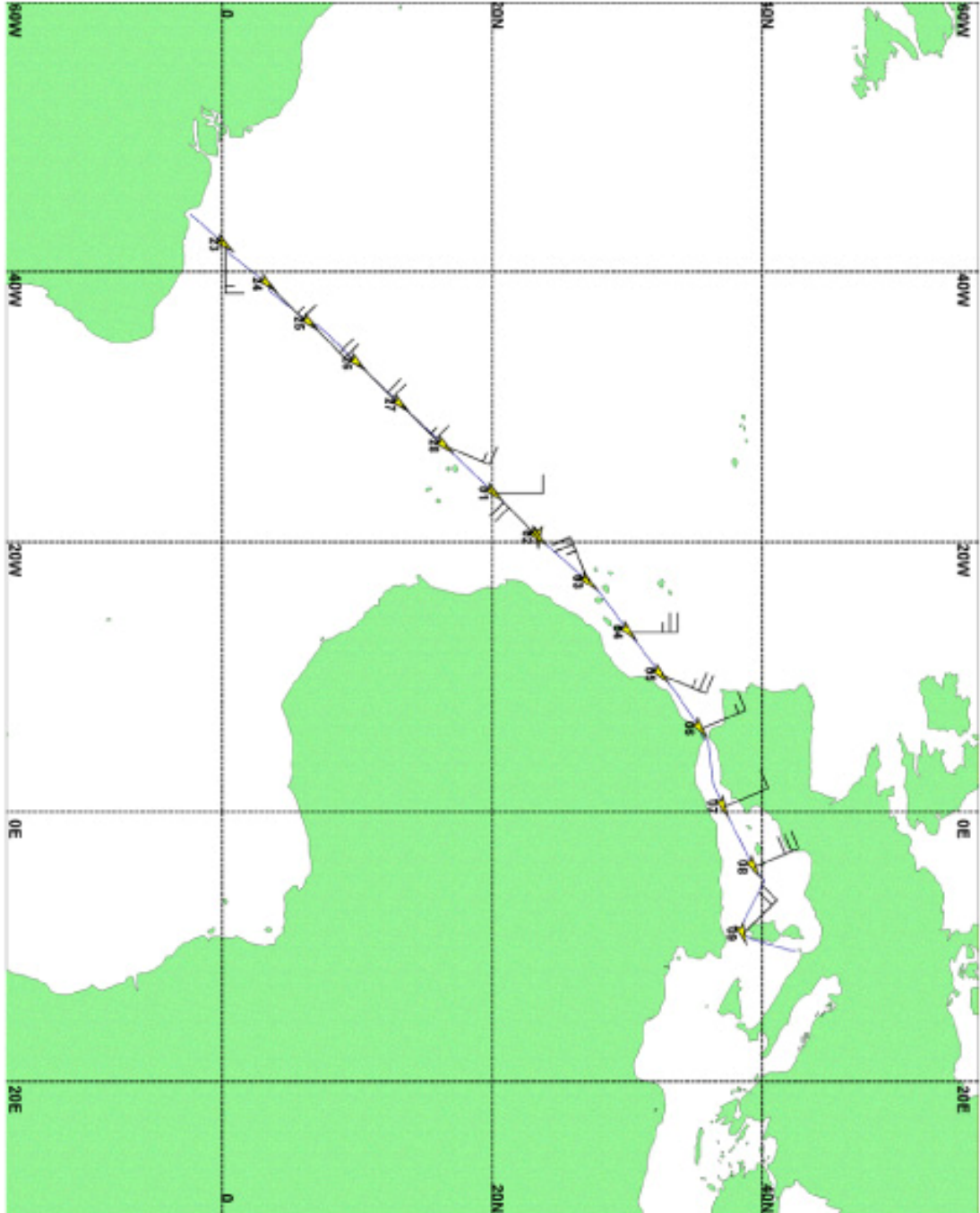
Reference Number: 050411039

Tuesday, April 12, 2005

# Voyage Map

PRIDE  
CC MARITIME S.A.M.

Reference 050411039  
Laden Voyage





## Performance Evaluation

PRIDE

Reference 050411039

CC MARITIME S.A.M.

Laden Voyage

From PONTA DA MADEIRA ( 2.57S 44.38W )

ATD Feb 22 2005 1530Z

To PIOMBINO ( 42.82N 10.53E )

ATA Mar 10 2005 1000Z

### 1. Voyage Summary

	Overall
Distance Sailed	4223 NM
Time Enroute	378.5 hours
Average Speed	11.2 knots
Current Factor	-0.2 knots
Weather Factor	-0.4 knots

### 2. Time Analysis

Performance Speed	11.8 knots
CP Speed	13.00 knots
Allowable CP Speed	12.40 knots (13.00 + 11.2 - 11.8)
Allowable Time Enroute	340.5 hours
Actual Time Enroute	378.5 hours
<b>Computed Time Loss</b>	<b>38 hours</b>

\* Allowable CP Speed = CP Speed + (Average Speed - Performance Speed)

\* Allowable Time Enroute = Distance sailed / Allowable CP Speed

### 3. Bunker Analysis

(Unit:MT)

	IFO	MDO
Daily CP Bunkers	44.000	3.500
Allowable Bunker Consumption	624.250	49.656
Actual Bunker Consumption	508.000	44.500
<b>Computed Overconsumption</b>	<b>NIL</b>	<b>NIL</b>

(Unit:MT)

From - To	Departure		Arrival		Consumed	
	IFO	MDO	IFO	MDO	IFO	MDO
PONTA DA MADEIRA-PIOMBINO	1098.000	94.500	590.000	50.000	508.000	44.500
<b>TOTAL</b>					508.000	44.500

## Voyage Summary

PRIDE

Reference 050411039

CC MARITIME S.A.M.

Laden Voyage

From PONTA DA MADEIRA ( 2.57S 44.38W )

ATD Feb 22 2005 1530Z

To PIOMBINO ( 42.82N 10.53E )

ATA Mar 10 2005 1000Z

	DATE	TIME UTC	POSITION		AWT ANALYZED CONDITIONS						REPORTED WEATHER		INTERVAL	
					WIND		WAVE		SWELL					
			LAT	LON	DIR	BF	M	DIR	M	DIR	M	DIR	BF	NM
BR	22-Feb	1530	Dep-PONTA DA MADEIRA		ENE	4	0.8	NNE	1.3				0.0	0.0
RP	23-Feb	1500	0.8N	41.7W	E	4	1.2	NNE	1.3	NE	5	266.7	11.3	
RP	24-Feb	1400	4.0N	38.9W	NE	4	1.0	NE	1.2	NE	5	251.9	11.0	
RP	25-Feb	1400	7.2N	36.1W	NE	5	1.4	N	1.5	NE	5	255.4	10.6	
RP	26-Feb	1400	10.4N	33.2W	NE	5	1.2	N	1.6	NE	5	259.1	10.8	
RP	27-Feb	1300	13.6N	30.2W	NE	4	1.2	NNW	1.8	NE	5	260.5	11.3	
RP	28-Feb	1300	17.0N	27.1W	NNE	4	0.9	NNW	2.2	NE	5	271.7	11.3	
RP	01-Mar	1300	20.4N	23.8W	N	3	0.5	NW	3.8	NE	5	277.5	11.6	
RP	02-Mar	1200	23.7N	20.6W	SW	5	1.2	NNW	3.2	NW	5	264.5	11.5	
RP	03-Mar	1200	27.3N	17.0W	WSW	6	3.0	N	2.4	W	5	291.2	12.1	
RP	04-Mar	1200	30.2N	13.5W	N	6	2.9	W	2.3	N	6	254.1	10.6	
RP	05-Mar	1100	32.7N	10.4W	NE	5	1.8	NNW	2.8	N	6	221.1	9.6	
RP	06-Mar	1100	35.6N	6.4W	N	5	1.3	NW	0.9	N	5	260.3	10.8	
RP	07-Mar	1100	37.1N	0.8W	N	5	1.2	NNW	1.1	NE	5	290.7	12.1	
RP	08-Mar	1100	39.5N	4.0E	NNW	6	2.5	WNW	0.8	NW	7	266.9	11.1	
RP	09-Mar	1100	38.8N	8.9E	WNW	5	1.4	W	0.8	NW	5	267.4	11.1	
ER	10-Mar	1000	Arr-PIOMBINO							NW	3	265.9	11.6	

Positions:BR-Begin Route ER-End Route AP-Arrive Middle Port DP-Depart Middle Port

SV-Stop Voyage RV-Resume Voyage RP-Reported Position CP-Calculated Position

Directions:HD-Head BW-Bow BM-Beam QF-QFollow FL-Follow

## Engine Summary

PRIDE

CC MARITIME S.A.M.

From PONTA DA MADEIRA ( 2.57S 44.38W )

To PIOMBINO ( 42.82N 10.53E )

Reference 050411039

Laden Voyage

ATD Feb 22 2005 1530Z

ATA Mar 10 2005 1000Z

	DATE	TIME UTC	POSITION				RPM	SLIP	IFO	MDO	AVG.DAILY CONS.(mt)		ANALYZED WEATHER RELATIVE TO SHIP						INTERVAL	
			LAT	LON	IFO	MDO					DIR	BF	M	DIR	M	NM	KTS			
BR	22-Feb	1530	Dep	PONTA DA MADEIRA	0.0	0.0	1098.0	94.5					FL	4	0.8	QF	1.3	0.0	0.0	
RP	23-Feb	1500	0.8N	41.7W	94.0	4.4	1066.0	92.0	32.7	2.6	BW	4	1.2	HD	1.3	266.7	11.3			
RP	24-Feb	1400	4.0N	38.9W	94.0	7.4	1034.0	89.5	33.4	2.6	HD	4	1.0	HD	1.2	251.9	11.0			
RP	25-Feb	1400	7.2N	36.1W	94.0	18.4	1002.0	86.5	32.0	3.0	HD	5	1.4	BW	1.5	255.4	10.6			
RP	26-Feb	1400	10.4N	33.2W	94.0	16.6	970.0	83.5	32.0	3.0	HD	5	1.2	BW	1.6	259.1	10.8			
RP	27-Feb	1300	13.6N	30.2W	94.0	14.2	938.2	80.5	33.2	3.1	HD	4	1.2	BW	1.8	260.5	11.3			
RP	28-Feb	1300	17.0N	27.1W	94.0	13.5	906.2	77.5	32.0	3.0	HD	4	0.9	BW	2.2	271.7	11.3			
RP	01-Mar	1300	20.4N	23.8W	94.0	15.5	874.2	74.5	32.0	3.0	BW	3	0.5	BM	3.8	277.5	11.6			
RP	02-Mar	1200	23.7N	20.6W	94.0	15.3	842.4	72.0	33.2	2.6	FL	5	1.2	BM	3.2	264.5	11.5			
RP	03-Mar	1200	27.3N	17.0W	94.0	9.2	810.2	69.0	32.2	3.0	QF	6	3.0	BW	2.4	291.2	12.1			
RP	04-Mar	1200	30.2N	13.5W	94.0	15.9	778.0	66.0	32.2	3.0	BW	6	2.9	QF	2.3	254.1	10.6			
RP	05-Mar	1100	32.7N	10.4W	94.0	18.9	746.0	63.5	33.4	2.6	HD	5	1.8	BW	2.8	221.1	9.6			
RP	06-Mar	1100	35.6N	6.4W	94.0	15.5	714.0	61.5	32.0	2.0	BW	5	1.3	BM	0.9	260.3	10.8			
RP	07-Mar	1100	37.1N	0.8W	94.0	14.2	682.0	58.5	32.0	3.0	BW	5	1.2	BM	1.1	290.7	12.1			
RP	08-Mar	1100	39.5N	4.0E	94.0	14.1	650.0	55.5	32.0	3.0	BM	6	2.5	QF	0.8	266.9	11.1			
RP	09-Mar	1100	38.8N	8.9E	94.0	16.1	618.0	52.5	32.0	3.0	QF	5	1.4	FL	0.8	267.4	11.1			
ER	10-Mar	1000	Arr	PIOMBINO	94.0	15.1	590.0	50.0	29.2	2.6						265.9	11.6			

Positions:BR-Begin Route ER-End Route AP-Arrive Middle Port DP-Depart Middle Port

SV-Stop Voyage RV-Resume Voyage RP-Reported Position CP-Calculated Position

Directions:HD-Head BW-Bow BM-Beam QF-QFollow FL-Follow

## Weather Evaluation

PRIDE

CC MARITIME S.A.M.

From PONTA DA MADEIRA ( 2.57S 44.38W )

To PIOMBINO ( 42.82N 10.53E )

Reference 050411039

Laden Voyage

ATD Feb 22 2005 1530Z

ATA Mar 10 2005 1000Z

### Wind

BF	Dir	Head	Bow	Beam	Q-follow	Follow	Total
	Hours	Hours	Hours	Hours	Hours	Hours	Hours
<=2			12.0		6.0		18.0
3-4	73.1	46.9	24.3	6.9	17.3		168.5
5	66.0	33.5	8.5	8.3	9.8		126.0
6	6.0	6.0	12.0	18.0	12.0		54.0
7		4.8	1.1	6.1			12.0
>=8							
Overall Voyage							378.5

### Swell

Meter	Dir	Head	Bow	Beam	Q-follow	Follow	Total
	Hours	Hours	Hours	Hours	Hours	Hours	Hours
<=1.5	60.9	19.4	49.2	36.6	8.4		174.5
1.6-2.5		72.0	24.0	30.0			126.0
2.6-3.5		30.0	36.0				66.0
3.6-4.5			12.0				12.0
>=4.6							
Overall Voyage							378.5

## EK 4 : Gemi takip programı ekran görüntüsü

The screenshot shows the Purplefinder Asset map interface. The map displays the Mediterranean Sea and surrounding landmasses. A vessel, MV CELINE-I, is tracked with a green dashed line. A context menu is open over the vessel, showing the following options:

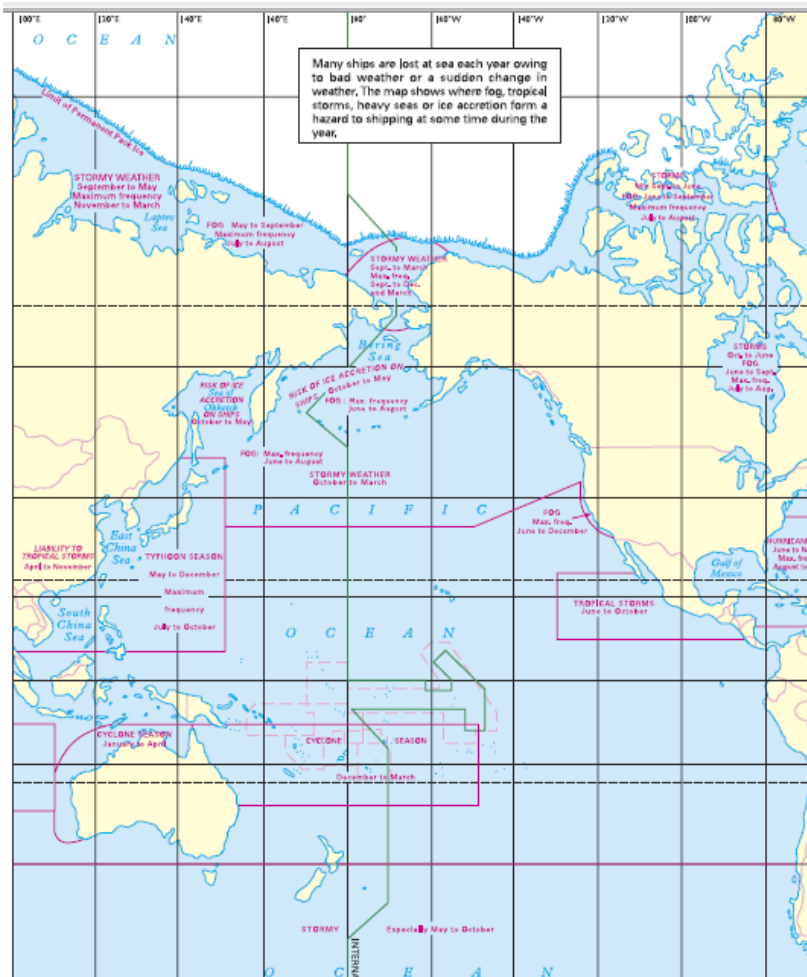
- Show information
- Hyperlink
- Hide names
- Disconnect trails
- Request position
- Enter position
- Received text messages
- Communication window
- On mouse click
- World map
- Pan here
- Home in
- Show zones
- Show points of interest
- Map style
- Meteorological parameter
- Forecast hour
- Cyclone graphics
- Meteorology table
- Cyclone table
- Save profile

The vessel information popup displays the following details:

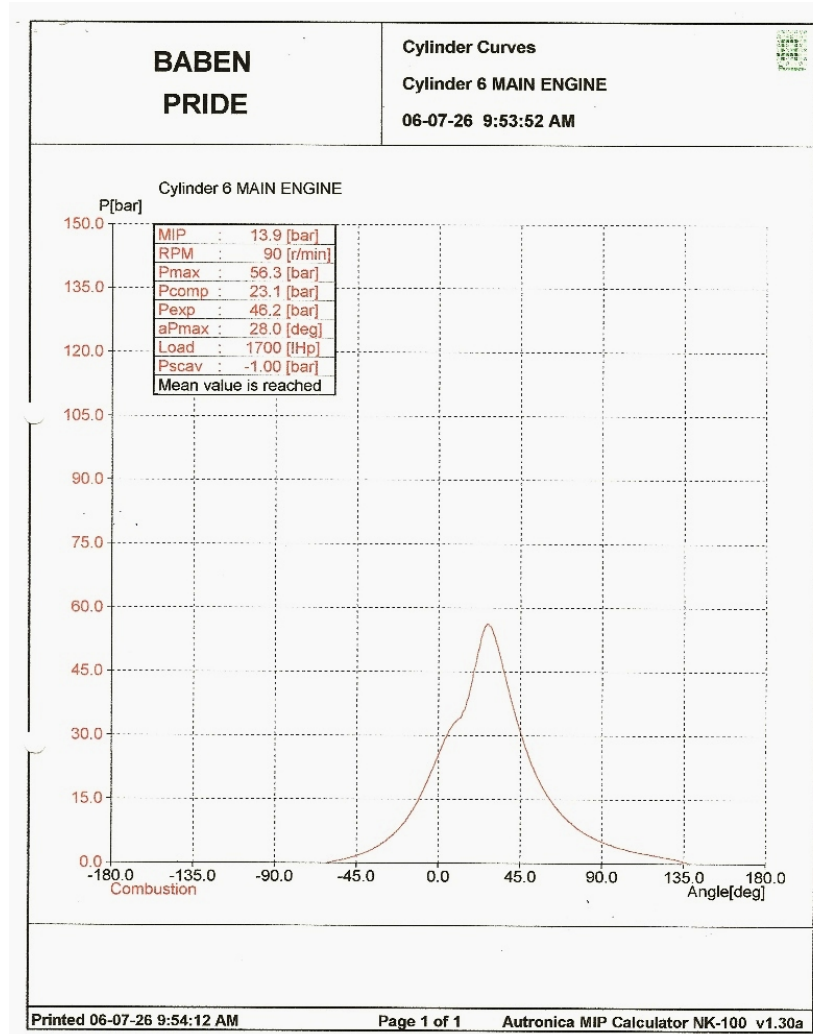
- MV CELINE-I
- CSD1: MAKRO
- 2007-05-09 02:00:00
- 29°54'38.40"N 14°51'09.60"W
- Speed: 14 knots
- Average speed: 13,2 knots
- Heading: 196 degrees
- Tracking: Every 360 minutes
- Proximity: Northwest of Arrecife de Lanzarote

The bottom of the map shows the coordinates: 2007-11-29 11:05:07 30°37'23.95"N 32°16'06.24"E. The Purplefinder logo and website name are visible at the bottom of the map area.

## EK 5 : Denizlerdeki tehlikeli hava haritası



## EK 6 : MIP hesaplayıcı programı örnek raporu



<b>BABEN PRIDE</b>	<b>Engine Total State</b> <b>MAIN ENGINE</b> <b>06-07-26 9:59:45 AM</b>
------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

Parameter	Cylinder	1	2	3	4	5	6	7	8	Mean
MIP [bar]		5.0	6.2	5.2	14.9	13.3	13.9	12.2	14.0	-
RPM [r/min]		90	90	90	90	90	90	90	90	-
Pmax [bar]		79.3	79.6	81.5	59.0	55.4	56.3	52.0	56.3	-
Pcomp [bar]		43.9	43.5	44.1	23.2	22.6	23.1	23.5	22.6	-
Pexp [bar]		49.9	55.6	53.2	48.4	43.1	46.2	39.9	45.8	-
aPmax [deg]		25.0	26.5	25.0	27.5	26.5	29.0	25.5	27.5	-
Load [Hp]		615	757	632	1826	1625	1700	1489	1711	-
Pscav [bar]		-1.00	-1.00	-1.00	-1.00	-1.00	-1.00	-1.00	-1.00	-
FPmax [bar]		-	-	-	-	-	-	-	-	-
FPref [bar]		-	-	-	-	-	-	-	-	-
aFPref [deg]		-	-	-	-	-	-	-	-	-
G [deg]		-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exhaust Temp		355	360	360	350	350	350	350	360	354.4
Pump Index		71	71	70	73	67	65	66	65	68.5
VIT		-	-	-	-	-	-	-	-	-
SumLoad [Hp]		10356								
TScav [deg]										
Speed [Knots]										
Draft F [m]										
Draft A [m]										
Turboblower [RPM]						8000				
Wind Sea										

## ÖZGEÇMİŞ

- Doğum tarihi : 01 / 06 / 1973
- Doğum yeri : İstanbul
- Lise : ( 1986 – 1989 ), İstanbul Maçka Teknik Lisesi  
Elektronik Bölümü
- Lisans : ( 1989 – 1993 ), İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi  
Gemi Makinaları İşletme Mühendisliği
- Yüksek Lisans : ( 1993 – 1996 ), İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi  
Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği A.B.D.  
Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği
- Doktora : ( 2005 – devam ediyor ), İstanbul Üniversitesi  
Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü  
Deniz İşletmeciliği A.B.D. – Deniz Ekonomisi
- Çalıştığı Kurumlar : 2000 – devam ediyor, Makro Denizcilik ve Gemi İşletmeciliği  
1996 – 2000, T.D.İ. Denizyolları İşletmesi  
1993 – 1996, Özel sektöre ait muhtelif ticaret gemileri