



**İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**TANKER TAŞIMACILIĞINDA GEMİ KİRALAMA
YÖNTEMLERİ VE NAVLUN MALİYETİNİN
BELİRLENMESİ**

Deniz Ulaş. İşl. Müh. Yunus Emre KORALTÜRK

**Danışman
Prof. Dr. Necmettin AKTEN**

Ocak, 2006

İSTANBUL

ÖNSÖZ

Yüksek Lisans öğrenimim sırasında ve tez çalışmalarım boyunca her türlü destek ve yardımlarından dolayı çok değerli hocalarım Prof. Dr. Necmettin AKTEN ve Prof. Dr. Güler Bilen ALKAN'a en içten dileklerle teşekkür ederim.

Tüm Lisans ve Yüksek Lisans öğrenimim boyunca bana kattıklarından ötürü İstanbul Üniversitesi ve tüm çalışanlarına teşekkürü bir borç bilirim.

Ocak, 2006

Yunus Emre KORALTÜRK

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
İÇİNDEKİLER	ii
ŞEKİL LİSTESİ	v
TABLO LİSTESİ	vi
SEMBOL LİSTESİ	vii
ÖZET	viii
SUMMARY	ix
1. GİRİŞ	1
2. PETROL TAŞIMACILIĞININ YAPISI	2
2.1. TANKER YÜKLERİ	7
2.2. TANKER PİYASASI	9
2.3. GEMİ SAHİBİ/ BROKER İLİŞKİSİ	9
2.4. KİRACI/ BROKER İLİŞKİSİ	10
3. TAŞIMADA KULLANILAN GEMİ TİPLERİ	14
3.1. HAM PETROL TANKERLERİ	15
3.2. ÜRÜN TANKERLERİ	15
3.3. KİMYASAL MADDE TANKERLERİ	17
3.4. GAZ TAŞIYICILAR	18
3.4.1. Basınçlı Gemiler	18
3.4.2. Basınçlı/ Soğutmalı (Yarı-Soğutmalı) Gemiler	18
3.4.3. Tam Soğutmalı Gemiler	18
3.4.4. Lng Tankerleri	20
3.4.5. Kombine Taşıyıcılar	20
3.4.6. Ore/ Oiler	21
3.4.7. Çift Cidarlı Gemiler (Double Hull Tankers)	22

4. TANKER BAĞLANTILARI	23
4.1. BAREBOAT (DEMISE) CHARTER (Çıplak Gemi Kiralama)	23
4.2. TIME CHARTER (Zaman Çarteri)	24
4.3. VOYAGE CHARTER (Sefer Bağı Gemi Tahsis Sözleşmesi)	25
4.4. CONSECUTIVE CHARTER (Ardışık Sefer Tahsis Sözleşmesi)	32
4.5. CONTRACTS OF AFFREIGHTMENT (İhale Taşıma Sözleşmesi)	32
4.6. PART CHARTERS (Kısmi Gemi Tahsis Kiralama)	32
4.7. SEFER MALİYETİ	32
4.7.1. Gemi Spesifikasyonları	35
4.7.2. Kargo Detayları	35
4.7.3. Sefer Ayakları	35
4.7.4. Bunkering Limanı (İhrakiye Limanı)	35
4.7.5. Kargo Hesaplaması	36
4.7.6. Draft Sınırlama Hesaplaması	36
4.8. YAKIT	38
4.9. LİMAN MASRAFLARI	38
4.10. SİGORTA VE MÜRETTEBAT GİDERLERİ	39
4.11. NET GELİR	40
4.12. GÖTÜRÜ NAVLUN	41
5. WORLDSCALE (TANKER NAVLUN SKALASI).....	42
5.1. WORLDSCALE (TANKER NAVLUN SKALASI) UYGULAMASININ GELİŞİMİ	42
5.2. WS ORANLARININ ANLAMI	43
5.3. WS VE DEMURAJ ORANLARI UYGULAMALARI	43
5.4. GENEL HESAP NOTLARI	44
5.5. ROTA POLİTİKASI VE MESAFELER	45
5.6. FIXED RATE DIFFERENTIALS (Sabit Navlunbazı Diferansiyelleri)	45
5.7. VARIABLE RATE DIFFERENTIALS (Değişken Navlunbazı Diferansiyelleri)	46
5.8. SEFER BAZINDA ZAMANA BAĞLI GEMİ TAHSİS NAVLUNUNUN WS EŞLENİĞİ	47

5.9. WS İNDEKS RAKAMININ AYLIK DWT BAŞI ZAMANA BAĞLI GEMİ TAHSİS NAVLUNU	48
6. TANKER BAĞLANTILARINDAKİ ÖZEL HÜKÜMLER.....	52
6.1. LETTER OF INDEMNITY (L.O.I.) - Tazminat Mektubu	52
6.2. CARGO RETENTION (Yük Üzerinde Hapis)	53
6.3. IN-TRANSIT LOSS KLOZU (Seyir Zararı Klozu)	54
6.4. PUMPING KLOZU (Pompalama Klozu)	54
6.5. SPEED-UP KLOZU (Hızlandırma Klozu)	55
6.6. WAR RISK KLOZU (Savaş Riski Klozu).....	55
6.7. ADDITIONAL PREMIUM (Ek Sigorta Primi).....	55
6.8. CLEANING (Temizlik)	56
6.9. LOAD ON TOP (Tepeleme)	56
6.10. CLEAN BALLAST (Temiz Balast).....	56
6.11. BLACK LIST (Kara Liste).....	56
6.12. CONOCO WEATHER KLOZU (Conoco Hava Koşulu Klozu).....	57
6.13. EXXON DRUG AND ALCOHOL ABUSE POLICY (Exxon İlaç ve Alkol İhlal Politikası)	57
6.14. ADDITIONAL OIL POLLUTION INSURANCE (Ek Yakıt Kirliliği Sigortası).....	57
6.15. BP CHARTER PARTY ADMINISTRATION KLOZU (BP Gemi Tahsis Sözleşmesi Yönetim Klozu).....	57
SONUÇ	59
KAYNAKLAR	60
ÖZGEÇMİŞ	61

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1.	: Dünya Petrol Taşımaları	3
Şekil 2.2.	: Ortadoğu Boru Hatları	6
Şekil 2.3.	: Armatör Nasıl Teklif Verir ?	11
Şekil 3.1.	: Gemi Ölçülerini Gösteren Diyagram	14
Şekil 3.2.	: Ürün Tankeri	16
.....		

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1.	: Tanker Ticareti Verileri	4
Tablo 2.2.	: Rezerv / Üretim Tablosu	6
Tablo 2.3.	: Sefere Bağlı Gemi Tahsis Sözleşmesi Formu	13
Tablo 3.1.	: Kombine Cevher/Petrol Taşıyıcısının karşından kesiti	22
Tablo 4.1.	: Gemi Tahsis Sözleşmeleri Sorumluluk Dağılımları.....	24
.....		

SEMBOL LİSTESİ

%	: Yüzde oranı
WS	: Worldscale
DWCC	: Deadweight Carrying Capacity
VRD	: Variable Rate Differentials
LPG	: Liquid Petrol Gas
DWT	: Deadweight Ton
LOI	: Letter of Indemnity
LNG	: Liquid Nitrogen Gas

ÖZET

TANKER TAŞIMACILIĞINDA GEMİ KİRALAMA YÖNTEMLERİ VE NAVLUN MALİYETİNİN BELİRLENMESİ

Bu çalışma ile uluslararası tanker piyasası, gemi kiralama sözleşmeleri, worldscale (dünyaskalas) uygulaması ve tanker kiralama sözleşmelerinde özel hükümler incelenmiştir.

Maliyet hesaplamalarına geçmeden önce tanker ticaretinin yapısı, taşınmakta olan yük miktarları, ham petrolün üretildiği bölgeler ve bu bölgelerdeki rezerv ve üretim oranları incelenmiştir. Ayrıca armatör / broker ve kiracı / broker ilişkileri hakkında bilgi edinilmiştir.

Üçüncü bölümde taşınan yükün doğası gereği hangi tip gemilerin kullanıldığı ve bu gemilerin spesifikasyonları detaylı olarak çalışılmıştır.

Tanker çeşitlerinden sonra gemi tahsis sözleşmeleri ve bu sözleşmelerdeki donatan ve kiracıya ait sorumluluklar üzerinde durulmuş, sefere bağlı Asbatankvoy terimleri ve yine sefere bağlı ISPS regülasyonları hakkında çalışılmıştır. Ayrıca sefer tahmini için yapılması gerekenler, lumpsom navlun ve net gelir hesaplaması yapılmıştır.

Bir sonraki kısımda WS kitabı ve tarihçesi hakkında inceleme yapılarak, bu kitaptaki oranların anlamı ve nasıl kullanılacağı, maliyetlerin, gemi tahsis navlun ve kira bedellerinin nasıl hesaplanacağı hususunda örnekler verilerek sonuca gidilmiştir.

Son bölümde tanker tahsis sözleşmelerinde kullanılan özel hükümler incelenerek, konu gemi tahsis sözleşmelerinde hangi hükümlere dikkat edilmesi gerektiği saptanarak çalışmaya son verilmiştir.

SUMMARY

CHARTERING METHODS ON TANKER SHIPPING AND DETERMINATION OF COSTS ON SHIPPING FREIGHT

With this study, tanker market, the tanker charter parties, worldscale applications and the special clauses in tanker chartering is observed.

Before getting into the cost determination, a study has been done on the tanker trade, its structure, the places where the crude oil is originated and produced, the ratio of reserve and production in these lanes. Besides that, the relations between ship owner and broker and the relation between charterer and broker have been observed.

In the third section of the study, as the nature of the business, we have gone through the the types of the vessels used in tanker business and the specifications of them are also observed.

After going through the vessel specifications, a focus has been made on the charter party forms, the responsibilities shared between ship owner and charterer on each charter party type and as well the Asbatank voyage charter terms and the ISPS regulations on Voyage Charter have been studied. In the meantime, the calculation of lumpsum freight and net revenue has been done and what's got to be done for voyage estimation is observed.

The following section observes WS book and its history, the meaning of each ratio in this book and how these ratios should be used resulted in calculating the costs of charter and freight charges.

In the last paragraph, we have gone through the special terms used in tanker charter parties, the study ends with the determination of the terms which should be paid attention while doing the tanker chartering.

1. GİRİŞ

Uluslararası deniz ticaretindeki tanker piyasası, tanker tipleri ve tanker maliyetlerine etki eden faktörlerin incelemesinin yapıldığı bu tez çalışmasında tanker taşımacılığındaki navlunlar ve gemi tahsis sözleşmelerinin tipleri incelenmiş, ileride bu sektörde hem armatör hem de broker olarak hizmet verilmesi durumunda hangi maliyetlerin ve koşulların dikkate alınması gerektiği ve nasıl navlunlandırma yapılması hususunda kanıya varılmıştır.

Günümüz koşullarında sürekli değişen pazar ve yük konumları sebebiyle taşınan yük tipleri, hangi bölgede ne tip bir tanker kargosunun bulunduğuna dair çalışmayı yürütmek ve bu çalışma neticesinde gerekli anlarda doğru kararları almak çok önemlidir.

2. PETROL TAŞIMACILIĞININ YAPISI

Dünyada 60'ın üzerinde ülke petrol üreticisi olarak listelense de bu ülkelerin bir kısmı tüketici olduklarından aynı zamanda ihracatçı olamayacaklardır. Uluslararası petrol ticareti ile ilgilenen bazı ülkeler petrol taşımacılığında karayolu bazlı petrol boru hatları, tren ve kara tankerleri kullanmaktadırlar.. Son zamanlara kadar Federal yasanın stratejik rezervleri koruma çabası sebebiyle Amerika yıllarca ham petrol ihraç edebilme kapasitesi olduğu halde hiçbir ham petrol ihracatı yapamamıştır. Alaska'da üretilen ham petrolün ihracatı sayesinde bir istisna sağlansa da bu taşımalar sadece Amerikan bayraklı tankerlerle yapılabilmektedir.

Tanker kiralaması ile ilgilenen bizler için en kullanışlı bilgi hangi bölgelerin ham petrol veya ihraç edilebilecek ham petrol içerikli ürünler ürettiği ve katma değer işlemi ile ihraç ürünlerine bir yönlendirme yapıp yapılamayacağı hususudur.

Denizyolu çıkışlı petrol hatlarını gösteren haritadan en çok üretim yapılacak bölgelerin Ortadoğu, Endonezya, Kuzey Batı Avustralya, Karadeniz yoluyla Güney Rusya, Kuzey Afrika, Kuzey Denizi, Batı Afrika, Venezuela, Meksika ve Usa olduğu görülmektedir.

Gerçekte taşınan tonajların değerini bilmek rotaların ve mesafelerin bilinmesinden daha az önemlidir. Rakamlar yıldan yıla çok fazla artış göstermese de BP İstatistiksel Dünyada Üretilen Enerji Değerlendirmesinde genel artış görülmektedir.



Crude Oil, Seaborne Trade 1998

(Source: Fearnleys, Oslo)

Şekil 2.1. Ham Petrol Deniz Taşıma Ticareti ,1998 Kaynak: *Tanker Chartering, London Sayfa: 10*

Uzun dönem dikkate alındığında rezerv ve üretim (R/U) oranlarına bakmak daha ilgi çekicidir. Aktüel üretim sabit tutulursa eldeki rezervlerin ne kadar süreyle kullanılabileceğini belirleyen basit oran bilinen rezervlerin yıllık üretim kapasitesine bölünmesiyle elde edilir. Tahmin edileceği üzere bu rakamlar yeni ortaya çıkabilecek rezervler ve üretimdeki düşüşün oranı arttıracak olması sebebiyle her türlü değişikliğe açıktır. Bu geniş yelpazede ilgi çekici kısım Orta Doğu bölgesi için 80 yılın üzerinde olan R/U oranına karşın en büyük rakipleri olan Orta ve Güney Amerika için bu oranın sadece 35 yıl olmasıdır. Bu bilgiler Orta Doğu'nun bir uzun dönem üreticisi olduğunu ortaya koymaktadır. Ancak bu üretimin ham petrol mü yoksa taşınacak başka ürünler mi olacağı üzerinde düşünülmelidir. Uzun hatlar için daha büyük gemilere ihtiyaç duyulacaktır ki bu da 2030 ve daha üzeri VLCC(Çok Büyük Ham Petrol Taşıyıcıları) ve VLPC (Çok Büyük Petrol Taşıyıcıları) sahiplerine yük imkanı vermekle beraber yakıt ve kömür yanması sebebiyle ortaya çıkacak kirli ve uçucu gazların gemilerde temiz yakıt ve petrol kullanılması yönünde çevresel duyarlılığa sahip tüketiciler tarafından bilinmemesi bu tip taşıyıcıları daha da cesaretlendirmektedir. (WOODS, P.J.)

Tablo 2.1. Tanker Ticareti Verileri, 1998 *Kaynak: Tanker Chartering, London*
Sayfa:11

TANKER TRADES

Inter-area movements 1998

From	USA	Canada	Mexico	Atlantic	Europe	Asia	Africa	Other	Asia	Africa	Other	Total
USA	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100
Canada	0	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100
Mexico	0	0	100	0	0	0	0	0	0	0	0	100
Atlantic	0	0	0	100	0	0	0	0	0	0	0	100
Europe	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0	0	100
Asia	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0	100
Africa	0	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	100
Other	0	0	0	0	0	0	0	100	0	0	0	100
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	1000

UNCLUST EXPORTS TO THE OCEANIC AREA: 1000

UNCLUST EXPORTS TO THE OCEANIC AREA: 1000

Tanker ticaretindeki büyük bir diğer etkide, kullanılan geminin büyüklüğü doğrultusunda, kıyı harici aktarma bölgeleri içeren yükleme ve boşaltma tesislerinin bulunmasıdır. Derin su limanları büyük gemiler için gereklidir ancak endüstriyelmiş ülkelerde birçok büyük tanker full kapasite taşıyabilmek için birden fazla yükleme boşaltma yapmak zorundadır.

Kıyı harici yükleme ve boşaltma tesisleri artış göstermekte, buralarda tankerler hızlı olarak bağlantı yaparak Single Buoy Mooring (Tek Samandraya Bağlanma), Single Point Mooring (Tek Nokta Bağlanması), A Floating Storage Offloading Unit (Su Üstü Depolama ve Boşaltma Ünitesi), veya su üstü üretim depolama ünitelerine ve buralardan da çok uzaklardaki bir veya birden fazla petrol alanına deniz altından

bağlantı sağlanabilmektedir. İlk SPM 1959 yılında Brunei’de kullanıldı ve o tarihten itibaren geliştirilen bu teknoloji sayesinde 1973 yılında Kuzey Denizi’ndeki Britanya sektöründen ilk petrol yüklemesi SPM yoluyla yapıldı.

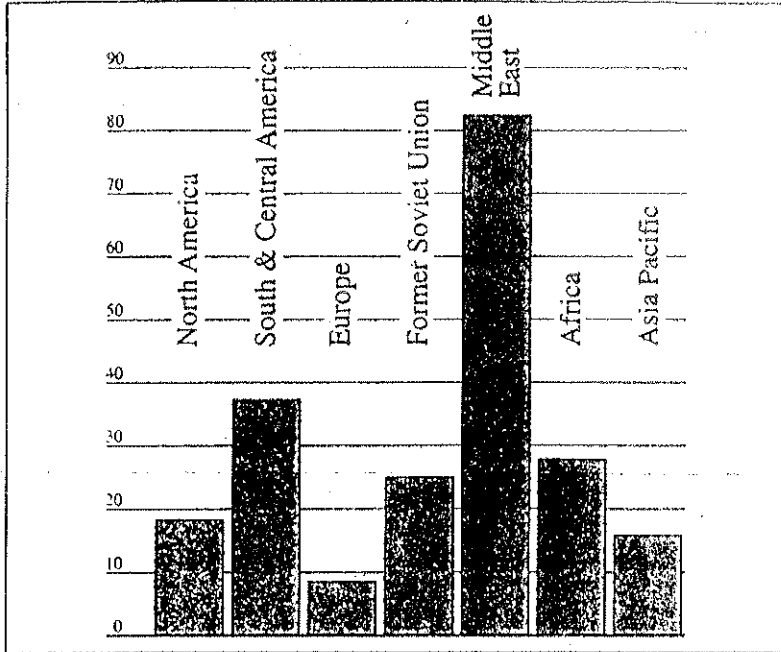
Daha az gelişmiş bir yöntemde, çoğunlukla Meksika Körfezi ve Atlantik limanlarında boşaltmada kullanılan denizde ve denizin sığ olduğu, daha açıkçası kıyıya yakın bölgelerde aktarma şeklinde olanlardır. Bu kullanım sayesinde genelde AFRAMZ tipi olan ve yükü derinlik sınırlamasında olan varış noktasına taşıyacak gemiden önceki taşımanın büyük ayağının VLCC(Çok Büyük Ham Petrol Taşıyıcısı) ve Suezmax tarafından yapılmasına olanak sağlanır. Bu kıyı harici elleçleme tesisleri VLCC(Çok Büyük Ham Petrol Taşıyıcısı) sahiplerinin yapabilecekleri ticaret miktarını arttırmaları sebebiyle VLC donatanlarının kar etmesini sağlarlar.

Tanker ticaretinde bir diğer önemli etkende petrol ve daha az içerikli ürünlerin taşınmasında kullanılan petrol boru hatlarıdır. Boru hatları tüm dünyada kullanılmakla beraber bunlara en iyi örnek aşağıdaki haritada görülen ve Ortadoğu’da inşa edilen boru hattı ağlarıdır. (WOODS, P.J.)

Tablo 2.2. Rezerv / Üretim Tablosu, 1999 Kaynak: *Tanker Chartering, London*

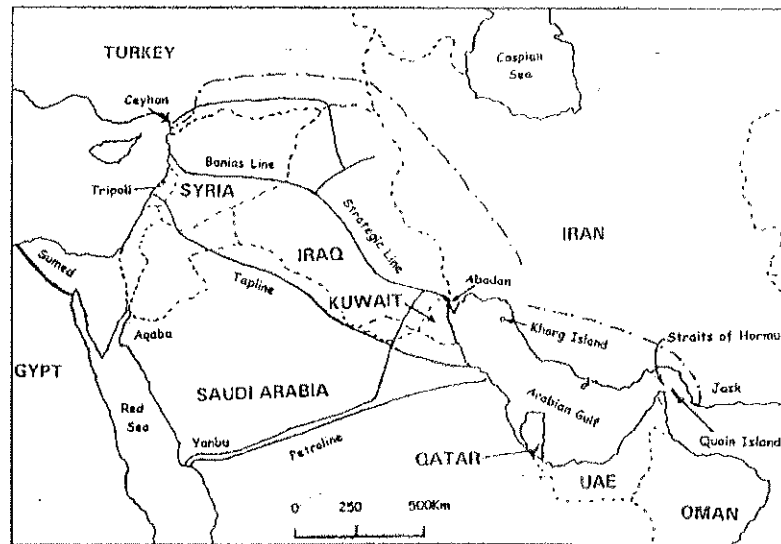
Sayfa: 12

TANKER CHARTERING



1998 by Area – Reserves to Production Ratio

(Source: BP Amoco Statistical Review of World Energy 1999)



Middle East Pipelines

Şekil 2.2. Ortadoğu Boru Hatları, 1998 Kaynak: *Tanker Chartering, London*

Sayfa: 13

En önemlisi bu hatların üreticilere Hormuz Boğazı'nda veya Arap Körfezi ve Suez kanalına girişte ortaya çıkabilecek muhtemel problemlerde petrollerini alternatif bir yol ile teslim etme imkanı tanınmasıdır.

Boru hatları ticaretin şekillerini birçok şekilde etkilemiştir, örnek olarak;

1. Toplam boru hattı: VLCC'lerin Ain Sukhna'da bir kısmı kargo boşaltması, kanalı kısmi kargo ile transit geçip Sidi Kerir'de yeniden yük alarak seferine tam yük ile devam edeceği öngörüsü üzerine yapılmıştır. Bu hattaki taşımaların çoğunluğu gerçekten de Arap Körfezine Ballast konumunda dönmeden önce VLCC'nin tüm yükünü boşaltması ve bu yükün daha sonra Sidi Kadir'de 2 Suezmax veya 3 Aframaz tarafından alınarak Akdeniz ve Kuzey Avrupa'ya dağıtımın yapılması şeklinde olmuştur. İan Sukhna VLCC için yeni ve kısa bir seyir olmaktadır.
2. Suudi Arabistan ve Kızıl Deniz'deki Yanhu limanını bölen petrol hattında, birçok boru hattı Uzakdoğu varışlı ham petrol ve petrol ürünleri taşımaktadır.
3. Ceyhan'a olan stratejik hat Irak ham petrolünü Akdeniz'e taşıırken, Suezmax ve bazı VLCC'lere yük temin eder.

Boru hatlarının problemleri,

- Saldırı olasılığı
- Bir noktadaki hasarın tüm hattı etkilemesi
- Yakıt elleçleme ve rota üzerindeki pompa istasyonlarının sayılarının artması
- Düşük kapasite yüzünden her noktada depolamanın ihtiyaç olması
- Transit geçişlerde uygulanan ücretler
- Yukarıdaki noktalar taşıma maliyetlerinin artmasına yol açmaktadırlar.

2.1 TANKER KARGOLARI

Ham petrol veya sıklıkla isimlendirildiği şekilde petrolyum, yakıt endüstrisinin ham maddesidir ve yer altındaki petrol yataklarında oluşan doğal yakıttır. Petrol endüstrisi ham petrol tanımını iyi bir boruda basınç veya mekanik yardım ile akışkanlık gösteren hidrokarbon karışımları olarak sınırlamıştır. Ham petrol birçok sayıda farklı kimyasal

bileşiklerden oluşan bir kompleks karışım olup, bu bileşiklerin her biri kendine özgü ve ham petrolün diğer hiçbir örneği ile eşlenemez cinstendir.Yaptığımız tüm sınıflandırmaların ham petrol çeşitlerini “tatlı”, “ekşi”, “ ağır” ve “hafif” olarak kapsadığını dikkate aldığımızda, tanker kiralamasının amaçları açısından ham petrolün kimyası üzerinde çok inceleme yapmak fazla önemli değildir.

Çoklukla ham petroler ne kadar tatlı oldukları şeklinde kategorize edilirler ve tatlılık oranı da içerdikleri Hidrojen Sülfid(H₂S) miktarı ile belirlenir. Hidrojen Sülfid çok miktarlarda toksik bir maddedir ve bozuk yumurta kokusuyla tanınmaktadır. Yüksek miktarlardaki Hidrojen Sülfid ekşi, az miktardaki veya hiç Hidrojen Sülfid içermeyen ham petrol tatlı ham petroldür..

Ham Petrol Çeşitleri;

1. Ağır ve Hafif
2. Tatlı ve Ekşi
3. Sarı ve Siyah Renkli

Bu maddeler petrolün çeşidine, meydana geldiği yatağa ve yatağın derinliğine bağlıdır. Ham petrolde üç sınıflandırma yapılır;

a. Asfalt bazlı, Sülfür Nitrojen ve Oksijen olarak zengin az oranda parafin içerir, benzin ve asfalt yapmak için kullanılır.

b. Parafin bazlı, parafin mumu yönünden zengin, motor yakıtları, yağlama yağı ve kerosene olarak işlenebilir.

c. Karışık bazlı, hem asfalt hem de parafin içeren ve işlenerek her türlü ürüne dönüştürülebilen çeşittir.

Ham petrol rafine edilmeden önce gaz ve benzin gibi çok hafif maddeler içerdiğinden, dökme sıvı ticaretindeki en ağır yüklerden biri değildir.

2.2 TANKER PİYASASI

Günümüzde tanker kiralama piyasası dünya çapına yayılmış olup ucuzluğun cazipliğinin ve çok hızlı iletişimasyonun işlerin yürütmesinde çok etkisi olmuştur. Uzakdoğu'da yerleşik bir brokerin Avrupa'daki birden fazla brokere veya Londra gibi bir merkezdeki birden fazla brokerin aynı anda teklif yapması olağan dışı bir durum değildir. Bu durum tipik olarak Uzakdoğulu brokerin Londra'daki gemi sahibine direkt fiyat vermesine yol açmakta olup işteki rekabet çok fazladır. Buradaki zayıf iletişimasyon ile alakalı olarak düzeltilmemiş bilgilerin armatöre geçilmesi neticesinde armatör kendi gemileri için uygun olan işlere ait talep listelerini alamayabilir. Elektronik posta durumu daha kötüye götürmüştür çünkü bu yol ile uzaktan kumanda edilen firmalar merkezlerdeki broker ve yöneticileri hedef alabilmektedir.

Sektörde güçlü ilişkiler firmalar ve kişiler arasında uzun yıllar neticesinde sağlanabilmektedir.

2.3 GEMİ SAHİBİ/BROKER İLİŞKİSİ

Brokerler sadece gemi bağlayabildiklerinde para kazanabilirler. Pozisyon listeleri tutmak, yüklerle navlun teklifi vermek, yükleri sirküle etmek yapmak zorunda oldukları işlerdir fakat bu işler tek başlarına brokerlerin para kazanmasını sağlamaz, brokerler sadece bir gemiyi bağladıklarında para kazanabilirler. Piyasanın nasıl işlediği hakkında bilgi sahibi olmak için 10 gün içinde Ortadoğu'da olması beklenen, Japonya'da boşaltma yapmış ve küçük bir filoya ait donatan brokerinin kendi listesindeki kontaklara nasıl teklif geçtiğini örnek alalım. Broker daha bu kira işinin recap'indeki mürekkep kurumadan geminin bir sonraki seferini düşünmeye başlayacaktır. Broker uygun bir işi kollayacak ve eğer mümkünse kısa ve uzun süreli zamana bağlı gemi kiralama veya geminin boşaltma yapacağı limandan bir yük beklentisinde olacaktır. Gemiyi halihazırdaki sefer için bağlamış olan broker doğal olarak geminin sürekli nerede olduğunu görecek ve rakipleri geminin nerede olduğunu ve yük için uygun olduğunu bilemeden geminin seyri üzerindeki uygun yük araştırmasına girecektir. Eğer yapılan gemi seferi iyi sonuçlanırsa broker gemiyi aynı kiracılarla yeni bir sefer için daha bağlamaya çalışacaktır. Tahmin edilebileceği üzere eğer kiracı ve donatan daha önceden bir kiralama sözleşmesi yapmışlarsa tarafların bir

sonraki kiralama işlemindeki terim ve maddeler üzerinde anlaşmaları daha hızlı ve çabuk olacaktır. Gemi sirküle edildikten sonra donatanın brokeri rakiplerin hangi işler için navlun verdiğini ve hangi işlerin ve gemilerin bağlandığını kontrol ediyor olacaktır. Dikkatli bir gözlem rekabetin nasıl olacağını tahmini ve kaç sayıda geminin özel anlaşmalarla bağlanmakta olduğu hakkında yol gösterir.

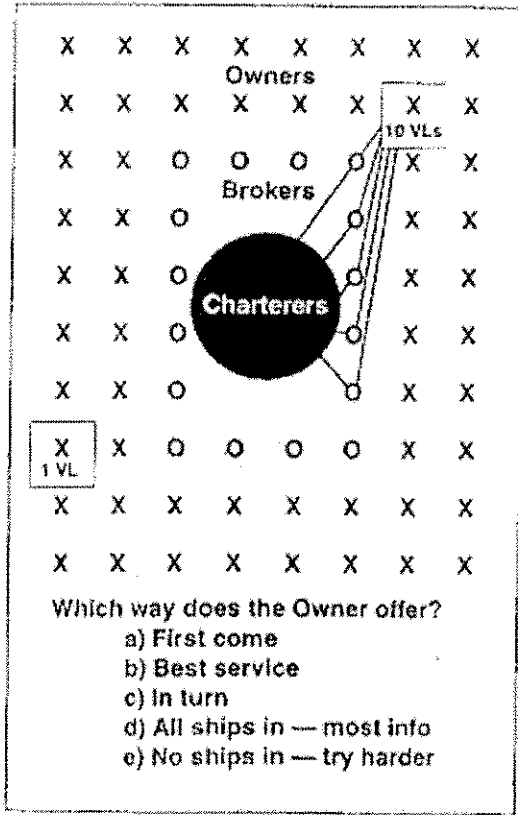
Tanker piyasasına getirilen en önemli kritik ise birçok yük özel anlaşmalarla bağlanmasına rağmen özel bir yük teklif edilen brokerin o sırada uygun pozisyonda bulunan gemilere sahip armatörle temas etmesinin saçma olacağıdır. Bazı armatörlerin tecrübesi doğrultusunda konu armatörlerin bağladığı yüklerin %70'den fazlası özel anlaşmalarla yapılmaktadır.

2.4 KİRACI/BROKER İLİŞKİSİ

Armatör aynı özelliklere sahip kaç geminin piyasada uygun pozisyonda olduğunu, ne kadar yük için navlun verildiğini belirlemeye çalışarak piyasanın hangi yönde gideceği hususunda bilgi edinmeye çalışmaktadır. Piyasanın %90'nına sezgiler %10'luk kısmına ise olaylarla yön verildiği söylenmektedir.

Yakıt yükleri tipik olarak çabuk bağlanır. Sabah geçilen bir teklife ait yük aynı günün akşamı olmadan bağlanabilir. Piyasaya ulaşan teklifin hızı gerçekten etkileyici olup, petrol sektöründe ticaret yapanlar bir liste şeklinde broker kullanırlar ve bu brokerlerle ilişkileri çok ani olarak gelişmektedir. Brokerler daha sonra tüm armatör müşterilerine ve de Avrupa, Uzakdoğu ve USA'daki Denizaşırı broker partnerlerine navlun teklifinin geçilmesini sağlar. Genellikle Londra'daki brokerler ofislerini sabah 8:00'den akşam 10:00'a kadar çalıştırıp armatör brokerinin kendilerine en uygun bulduğu telefon, faks veya teleks metotlarından birisiyle ulaşabilmesini temin ederler. İyi iletişimi sağlayamayan brokerler içinse yük bağlama şansı yoktur. Burada brokerin mümkün olan en kısa sürede teklifi verme sebebi armatör brokerinin konu iş için teklifi o brokerden gelen teklif doğrultusunda vermesini, bir başka deyişle de armatörden destek almayı sağlar. Brokerler kiracılara gemi teklif ederek en azından işlerini yapıyormuş izlenimi yaratmak isterler. Kiracı için en kötü tecrübe bağlanacak bir yükünün olması ancak bu yükün armatörlerin ilgisini çekmemesi veya yüke uygun bir gemi bulunamaması durumudur. Armatörün ilk gelene ilk servisi verme, en iyi

hizmeti veren brokerle çalışma veya sıra ile servis verme tercihi o anda hangi taraftan gelen bilginin daha doğru olduğuna bakılarak şekillenir.



How Does the Owner Offer?

Şekil 2.3. Armator Nasıl Teklif Verir ? *Kaynak: Tanker Chartering, London Sayfa:48*

Yukarıda işlenen konuların hiçbiri armatörün kararında öncelik olmayıp armatörün kararları sahip olduğu gemi filosunun büyük veya küçüklüğü, gemi sayısı veya özel bir gemi tipine bağlı olarak farklılık gösterebilir. Bir gemisi olan armatör Akdeniz/ Uzakdoğu arasında yılda ortalama 9 sefer yapabilir ki bu brokerlere 9 adet komisyon kazanma imkanı, 10 tane gemisi olan armatöre de 90 tane yük bağlama imkanı verir. Büyük armatörlerin brokerlere davranışları farklılık göstermektedir. Büyük armatörler brokerlere gemilerini düzenli olarak bildirmektense muhtemelen her zaman bir gemileri pozisyonlama için müsait olacağından brokerlerden tüm gemileri için teklif isterler. Bu durum armatörlerin tüm teklifleri almasını ve bunların herhangi birisine teklif vermeyi başaramayan brokerin baştan elenmesini sağlar. Büyük armatör bazen ilk gelene ilk servisi verir, bazende sıra ile çalışabilir. Sıra ile çalışma durumunda büyük armatörlerin bazıları tüm iş için teklif almak yerine o işe ait kısımlar için ayrı ayrı teklif alabilir ve böylece işin birinci bölümünün Broker A, ikinci kısmının Broker

B tarafından bağlanması mümkün olabilir. Küçük armatör için durum daha farklıdır. Küçük armatörlerle iyi bağlantı kurmuş ve armatörleri düzenli olarak yük piyasası hakkında bilgilendiren brokerler daha avantajlıdır. Örnek vermek gerekirse küçük armatör tanıdığı Broker A ve hiç tanımadığı ancak aynı yük için kendisini Broker A'den daha önce arayan Broker B arasında tercihini Broker A'dan yana kullanacak ve yükü Broker A ile bağlamak için çaba gösterecektir. Karar verilirken dikkate alınması gereken bir diğer faktörde hangi brokerin daha çok bilgiye sahip olduğudur. Tekliflerin ulaştığı brokerlerden hangisi daha çok bilgiye sahipse ve aldığı gemi ve yük tekliflerinin sonucunda işin nasıl sonuçlanacağını kiracıdan önce müşterilerine bildirebilirse armatörün genel eğilimi o brokerle çalışma yönünde olacaktır. Bu durumda brokere armatörler tarafından getirilen eleştiri konusu brokerin tüm teklifleri ve yük detaylarını elinde bulundurması sebebiyle o geminin bağlanmasından ne kadar komisyon alacağını önceden bilmesidir.

Armatörün arada bir broker olmadan yüke teklif vermesi konusuna verilecek yanıt tabiki evet olacaktır. Eğer armatörün gemisi yükün ortaya çıktığı durumda draft, uzunluk, yaş ve diğer açılardan o yük sahibinin önceliklerine uygunsa armatör yükü bağlamak için direkt teklif verebilir.

Armatör için teklifin ne zaman verilmesi sorusu kiracının nasıl çalışmak istediğiyle bağlantılıdır. Hangi kanal yoluyla ve hangi navlunla çalışacağına karar veren armatör için artık teklif vermek için en doğru zamandır. Armatörün brokeri Zaman veya Sefere Bağlı Gemi tahsisi için pro-forma teklif ile kiracının adı, gemi detayları, yük detayı, yükleme limanı, boşaltma limanı, tarihler, navlun, demuraj tarifesi ve Conoco Hava Klotu gibi noktaları içeren birçok teklif geçer. Büyük petrol firmalarına teklif verirken zorunlu olmamasına rağmen armatörün kiracıya ait gemi tahsis sözleşmesi formunu kullanması daha uygundur. Çok fazla tanınmayan kiracılarla çalışıldığında uyarı anlamındaki ASBATANKVOY kelimesinin kullanılması faydalıdır.

Armatör bu aşamada telefon, telex veya faks ile kesin teklifini yapmaktadır. Bu noktada teklifin hangi metodla yapıldığından daha önemli olan konu teklifin geçerlilik süresidir. Çoğu tanker sahibi kesin tekliflerinde kiracıya cevap verme süresini 10 dakika olarak bildirirler. Kendileri bu süre zarfında kiracıdan cevap gelmesini beklemeselerde verdikleri bu süre kiracıya iş için ne kadar ciddi oldukları mesajını

verir. Kiracı brokerler aracılığıyla teklifleri toplar ve geminin detayları, armatörün güvenilirliği, teklif edilen navlun, yükün büyüklüğü, geminin o andaki pozisyonu ve yükleme için hazır olma durumu, diğer hangi petrol firmalarının o gemiyi taşımaları için onayladıkları gibi faktörleri gözönüne alarak hangi gemiye öncelik verileceği kararını verir. Daha sonra kiracı kesin teklifini kendi terimlerini ve taleplerini içerecek şekilde “decline/re-offer” şeklinde brokere geçer. Bu aşamada kiracının verdiği teklif ve navlun işin bağlanmasının kolay ve hızlı mı, yoksa kiralama işleminin kiracının teklif veren diğer gemilere de dönmesi sebebiyle yavaş mı olacağı hakkında fikir verir. Spot tanker piyasasında verilen teklifi karşı taraf daha ilk teklif verildiği seferde kabul ederse, bu durum kiracının o yük için fazla navlun ödemeyi teklif ettiği veya armatörün yük için çok düşük bir navlun teklifi verdiği şeklinde yorumlanır.

Tablo 2.3. Sefere Bağlı Gemi Tahsis Sözleşmesi Teklif Formu, *Tanker Chartering*,
London Sayfa 52

Tanker Firm Offer Voyage Charter	
Date/Time .....	.....
Brokers/Charterers .....	.....
Owners .....	.....
Name of Ship	Ex names
Description of Ship .....	.....
(Flag, Year of Build, Class) .....	.....
DWT	MT Draught
Capacity	(CUFT, CUM, or BBLs) BCM
Last 3 Cargoes .....	.....
IGS/COW/COILED/COATED/SBT .....	.....
Cargo Quantity .....	.....
Cargo Description .....	.....
Load Port/Range .....	.....
Discharge Port/Ranges .....	.....
Laydays/Cancelling .....	.....
Freight Rate (incl. routing) .....	.....
Laytime .....	.....
Demurrage .....	.....
WSHTC and Special Rates to apply .....	.....
Charterparty Form .....	.....
Owner's option to slow steam down to about	knots weather and safe navigation permitting (W+SNP)
Commission .....	.....
Additional Clauses .....	.....
Reply Time .....	.....

3. TAŞIMADA KULLANILAN GEMİ TİPLERİ

Tanker brokerleri de tüm denizcilik piyasasında olduğu gibi yüke uygun gemi bulma problemiyle karşı karşıyadırlar. Bu durum ilk başta çok ciddi gözükmesine de yük için uygun olmayan bir gemiye yükleme yapılması halinde ortaya büyük sorunlar çıkabilir. Genellikle ortaya çıkan problemler, geminin draftı, eni, paralel orta-boy uzunluğundan ve kaplama ve derece ayarlırtmalarına kadar sıralanabilir. Sonuç olarak geminin özellikleri ve geometrisi hakkında mutlaka bilgiye sahip olmak durumundayız. (HUBER, M.)

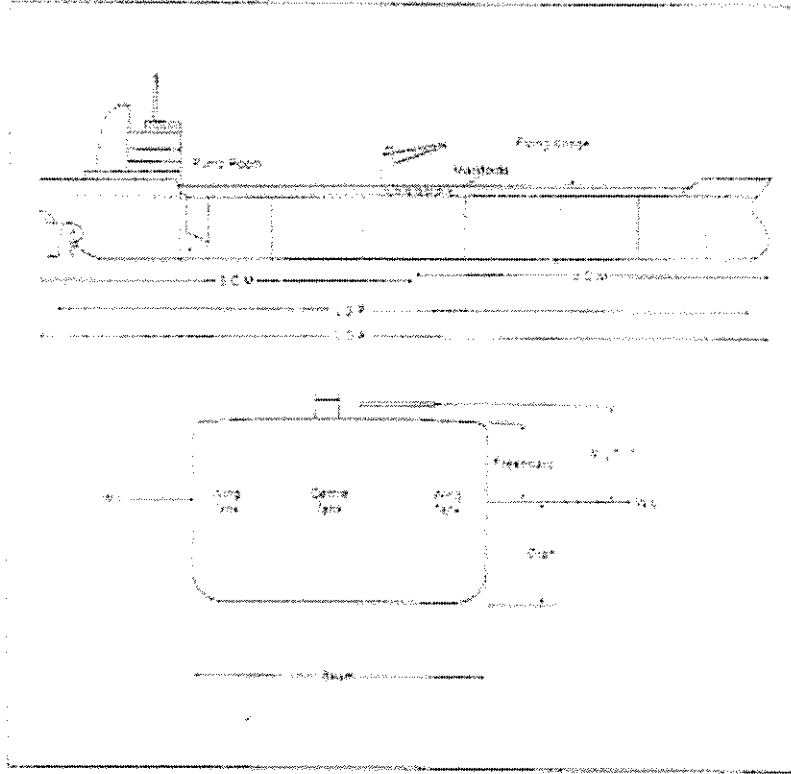


Diagram Showing Measurements of a Tanker

Şekil 3.1. Gemi Ölçülerini Gösteren Diyagram, *Kaynak: Tanker Chartering, London*

Sayfa: 18

Yukarıdaki tablolar gemi kiralama ile uğraşacak kişilerin karşılaşacağı tanker özellikleri hakkında bilgi vermektedir. Bu özellikler taşıdığı kargo tipi veya ölçüleri farklı olan tüm tankerler için de aynıdır. Burada yatan gerçek uzun mesafeli bir destinasyon dikkate alındığında yükü daha büyük bir geminin taşımalarının teslimde alıcının maliyetlerini düşüreceği ve bu sayede de alıcının o piyasadaki lokal ürünlerle

rekabet etmesinin kolaylaşacağıdır. İnceleyeceğimiz gemi tipleri Ham, Kirli, Temiz Petrol Ürün Taşıyıcıları, Kimyasal ve Gaz taşıyıcıları ile birlikte her iki taşımayı da yapabilen Kombine taşıyıcı gemi tipleridir.

3.1 HAM PETROL TAŞIYICILARI

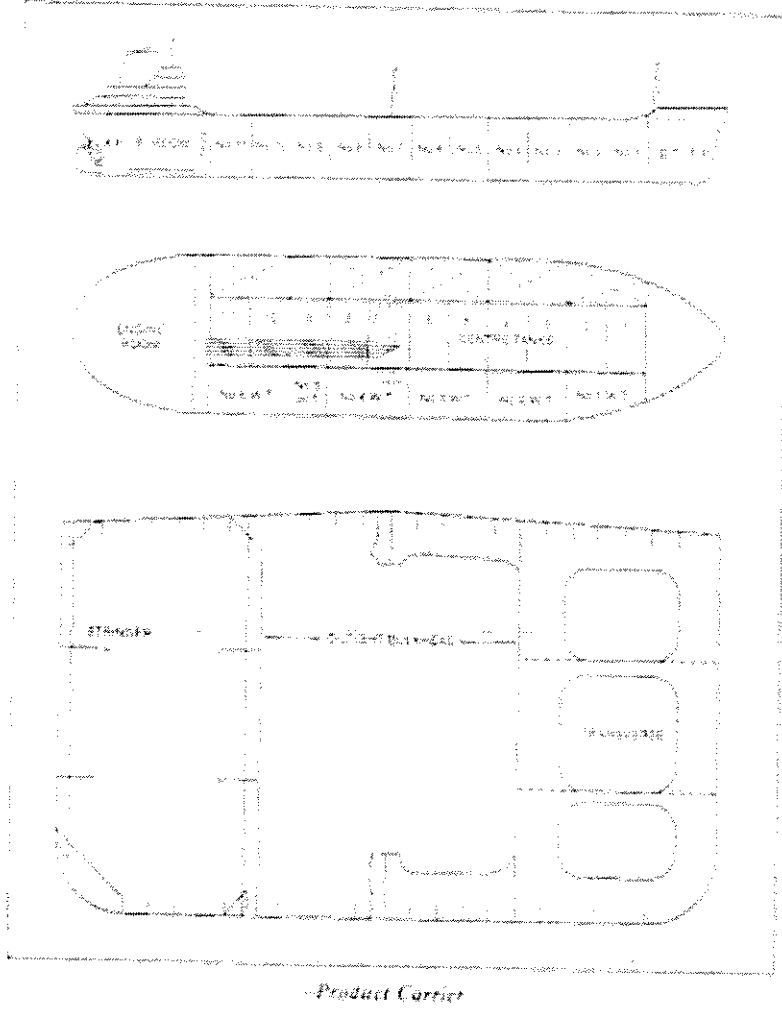
Uluslararası taşımalarda yoğunluğun denizyolu taşımalarında olması nedeniyle taşınmakta olan yüklerin taşıma araçlarının tiplerine göre dağıtımında da denizyolu taşıma araçlarının tipleri esas alınmıştır. Dünya genelinde yük taşıma alanında yaygın olarak kullanılmakta olan gemi tipleri şunlardır. Ham petrol tankerleri, işlenmiş petrol tankerleri, amonyak ve kimyevi madde tankerleri, yağ tankerleri, cevher kömür ve benzeri gemiler, hububat ve benzeri gemiler, kereste gemileri, karışık eşya gemileri, Ro-Ro gemileri, konteyner gemileri, havalandırılmalı kuru yük gemileri, canlı hayvan gemileri ve soğuk taşıma gemileridir.

Ham petrol taşıyıcıları, ham petrol ve ham petrolden rafine edilen bazı yükleri taşımak için değişik ebatlarda dizayn edilen özel gemilerdir. En büyüğü 650,000 tona kadar ulaşmaktadır. Bu gemiler İran Körfezi, Alaska ve Kuzey Denizinden çıkarılan ham petrolü, ham petrolün kullanışlı petrol ürünlerine dönüştürüleceği petrol rafinerilerine taşırlar. Ham petrol taşıyıcılarının büyük olanları Ultra Large Crude Carriers (ULCC Ultra Büyük Ham Petrol Taşıyıcısı) olarak adlandırılır. Bu çok büyük taşıyıcılar 300,000 tonun üzerinde taşıma kapasitesine sahip olmakla beraber uzunlukları da 300 metreyi geçmektedir. Bu gemiler çok büyük olduklarından Suez ve Panama kanalından geçemezler ve yine birçok rıhtıma da uğrak yapma imkanı bulamazlar. Dolayısıyla Ultra Large Crude Carrier tipi gemiler taşıdıkları ham petrolü kıyıda açıktaki dolmuş/ boşaltma istasyonlarında yükü final varış yerine taşıyacak olan ve yine kendilerine göre daha küçük tankerlere aktarırlar.

3.2. YÜK (PRODUCT) TAŞIYICILARI

Temiz ürün taşıyan tanker filosunun büyük oranı en fazla 45,000mt'ye ulaşabilmekte olan tankerlerden oluşmaktadır ancak Güney Amerika'den Uzakdoğu'ya düzenli yük miktarı sadece 70,000mt'dir. Temiz tankerler belirli sayıda yük taşımak için

kullanılırlar. 40,000 mt altında olan ve ebatları uygun olan tankerlerin denizden çok uzaktaki yerlere uğrak yapmalarına izin verilmektedir.



Şekil 3.2. Ürün Taşıyıcısı Kaynak: *Tanker Chartering, London Sayfa:24*

- konaklama ve makine dairesi kıçtadır.
- Yük bölümü boyuna iki, enine de başta ve kıçta en çok 11 adet olacak şekilde gemi bölmesine ayrılmıştır.
- Yük tankları korozyonu kontrol altında tutmak ve tank temizliğine uygun olması için kaplanmıştır.
- Ayrıştırılmış Balast Tank Sistemi bulunmaktadır.
- Her tank birbirinden bağımsız basınç/emme havalandırma sistemine sahiptir.
- Gemi kapalı yüklemeye uygundur.

- g) Sabit tank temizleme sistemi vardır.
- h) Yük Isıtma sistemi vardır.
- i) Atıl(soy) gaz sistemi vardır.
- j) Ana güverteden konaklama yerine direkt geçiş yoktur.
- k) Konaklama yerleri havalandırılmalı olup, kapıların açılarak havalandırma yapılmasına gerek yoktur.

Modern yük taşıyıcılarının ayrıştırılmış Balast Tankları ile donatılması çok önemlidir. Bu sayede yük ve atıkların ayrı tanklar, borular ve pompalarda tutulması sağlanmakta, böylece yük artıkları ile atık suyun bulaşması engellenmektedir.

3.3. KİMYASAL TAŞIYICILAR

- a) Konaklama yeri ve makine dairesi kıçta olup, hiçbir kargo bölümünden yüksekte değildir.
- b) Kargo tankları denizden tamamen ayrıştırılmıştır..
- c) Eski tipler en çok dört tane pompalama odasına sahipken, yeni trend her bir tankta ayrı boru ve manifoldlarla bağlı bir derin pompanın bulunmasıdır. Pompalar ve borulara ait materyal kesinlikle kargo ile reaksiyona girmeyecek şekilde seçilmelidir.
- d) Muhtemelen paslanmaz çelik olmakla birlikte çok sayıda kaplamalı tanklarla donatılmıştır. Tankların kaplamasında kullanılacak malzeme taşınacak yük cinsine uygun olmalıdır.
- e) Tekne sertleştiricileri kargo tanklarının kolay temizlenmesini sağlayacak şekilde dışta donatılmıştır.
- f) Kargo ısıtma sistemi çok yakın kontrol yapabilecek şekilde olmalıdır.
- g) Buhar kontrol sistemi çıkan zehirli gazların çevreye ve kıyıya zarar vermeyecek şekilde dışarı atılmasını sağlayacak şekilde donatılmış olmalıdır.
- h) Bazı kargolar sudan daha yüksek yoğunluğa sahiptir. Bazıları çok yüksek buhar basıncı üretir, bazıları da yüksek taşıma sıcaklığına ihtiyaç duyarlar.

3.4. GAZ TAŞIYICILARI

İki çeşit gaz taşıyıcısı vardır. Bunlar, LPG (Likit Petrol Gazı Taşıyıcısı) ve LNG (Likit Doğal Gaz) taşıyıcılarıdır.

Gaz taşıyıcılarının üç temel dizayn şekli vardır;

3.4.1. Basınçlı Gemiler

Sıvı gaz ve diğer birçok yük için taşımada kullanılan gemiler 25-30 yaş arasındadır. Dizaynları çok az karmaşıklık göstermekle beraber aslında basittir. Büyük çoğunluğu 5000 cbm'in altındaki gemilerdir. Çevre sıcaklığıyla basınçlaştırılmış yük, 10kg/cm² basınca kadar dayanabilen silindirik yapılı bağımsız tanklara ihtiyaç duymaktadır. Bu gemilerin avantajı yapımlarının ucuz olması ve opere edilmelerinin kolay olmasıdır. Dezavantajı ise gemilerin basınç depolaması yönünden esnek olmaması ve tankların ağırlığının gemilerin büyüklüğünü sınırlandırmasıdır.

3.4.2. Basınçlı/Soğutmalı (Yarı-Soğutmalı) Gemiler

Bu tip gemiler basınç tanklarının geminin büyüklüğüne ve tanklarına sınırlama yapmasının üstesinden gelmek için basınçlı gemilerden geliştirilmiştir. Bu dizayn biraz basınç kullanma imkanını biraz soğutma ve yalıtım ile birleştirir. Genel olarak bu tipler 12/15000 cbm arasındadır ancak bazılarının kapasitesi 30,000 cbm'e kadar çıkabilir.

3.4.3. Tam Soğutmalı Gemiler

Bu gemilerde kaynama noktasındaki kargoyu taşıyan yalıtılmış büyük tanklar mevcuttur. Gazın küçük bir kısmı soğutulur ve kargo tanklarına geri pompalanmadan önce tekrar sıvı hale dönüştürülür. Bu gemilerin ana büyüklükleri 50/78,000 cbm'dir. Kargo atmosferik basınçta tamamen soğutulur ve genelde -50°C olan minimum ısıda tam yalıtıma ihtiyaç duyar.

Tankların iç yapısı veya ince duvarlı çeperi, düşük sıcaklıktaki kargoların yükleme kerterizi ve yalıtımlı yük transferine imkan verecek malzemedir yapılıdır.

Soy gaz sistemi olarak nitrojeni kullanır. Boşaltma esnasında sıvı seviyesi düştüğünde, tankın içindeki basınç seviyesi kıyıdan gelen gaz ile sağlanır.

LPG ham petrol üretimi veya işlenmesi sonucu ortaya çıkan bir yan ürün olup, miktarı ham petrol üretimi veya işlenmesine bağlıdır.

Başlıca ticaretler;

- Basınçlı Gemiler
- Kıyı Hareketleri:
- LPG Kuzeybatı Avrupa ve Akdeniz
- Kimyasal Gazlar : Güneydoğu Asya

Basınçlı/Soğutmalı Gemiler (Yarı Soğutuculu)

12,000 cbm'e kadar:

LPG : Kuzey Denizi, Akdeniz ve Karayibler

Kimyasal Gazlar:Kuzey Denizi, Akdeniz, Transatlantik

12/20,000 cbm arası:

LPG: Kuzey Denizi

Kimyasal Gazlar: USA Körfezi Avrupa ve Uzakdoğu arasındaki uzun taşımlar

Tam Soğutmalı Gemiler;

35,000 cbm'e kadar;

LPG: Kuzey Denizi ve diğer kısa taşımlar

Kimyasal Gazlar: Kısa ve orta mesafeli amonyak taşımları ve uzun taşımları

50,000 cbm

LPG: Yanbu ve Cezayir'den kısa ve orta mesafeli taşımlar

Kimyasal Gazlar: Uzun mesafeli amonyak taşımları

70/85,000 cbm

LPG: Yanbu'dan uzun mesafeli taşımalar

3.4.4. LNG Taşıyıcıları

LNG taşıyıcıları genelde belli gaz projeleri için inşa edilirler. Taşınan yük -160°C veya daha düşük bir sıcaklıkta soğutulur. Gemiler nadiren kiralama piyasasına çıksalar bile piyasadaki en büyük gaz taşıyıcıları olurlar.

- 1) Tank malzemesi çok düşük sıcaklıkta kırılğan olmamalıdır.
- 2) Tank yalıtımı çok iyi yapılmış olmalıdır.
 - a) kaynama yaratacak dışarıdan gelen atmosferik basıncı düşürmek için
 - b) omurgayı kriyojenik ısılardan korumak için

Tank Tipleri;

- 1) Bağımsız, serbest duran ve kargoyu desteklemek için yeterli iç yapısal gücü olan.
- 2) Çeper, ince duvarlı olmalıdır..

3.4.5. Kombine Taşıyıcılar

Tanker ticaretinde kullanılan iki çeşit kombine taşıyıcısı vardır. Bunlardan biri Ore/Bulk/Oil diğeri de Ore/Oiler'dir. Bunlara ek olarak Product/Ore/Bulk/Oil taşıyıcılar vardır ki bunlar yaklaşık 90,000 ton kapasiteli ve temiz ürünler taşımak için dizayn edilmişlerdir.

Ore/Bulk/Oil taşıyıcıları ham petrol, petrolyum ürünleri, tahıl, kömür ve demir cevheri taşıyabilir.

- 1) Kargo yerleri ıslak ve kuru yük taşımak için dizayn edilmiştir.
- 2) Kargo boru hatları geminin kanal omurgasıdadır.
- 3) Soy gaz sistemi ile donatılmıştır.
- 4) Tank temizleme sistemi kuru yük yükleme boşaltması yapan ekipman ile karşılaşmamalıdır.

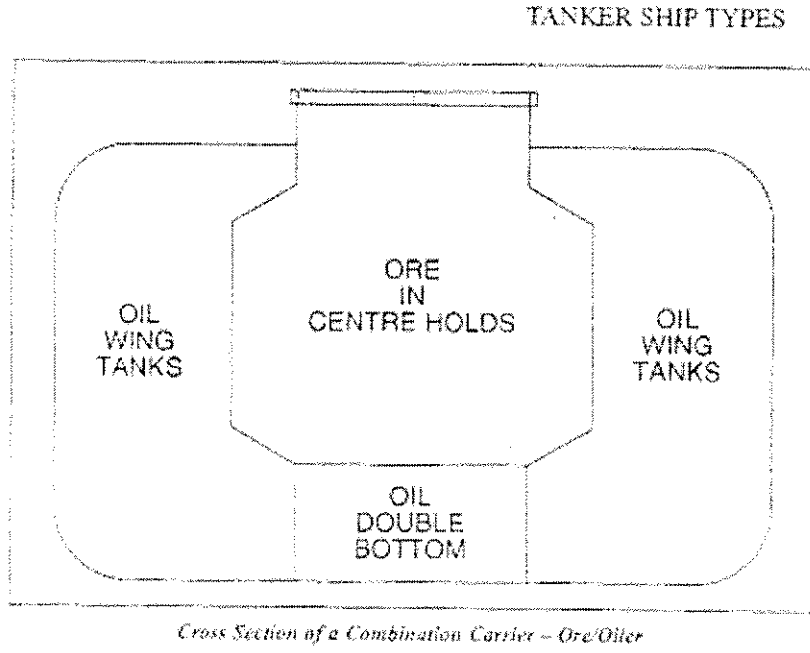
- 5) Rezistanslar tankın üst noktasından alınarak ambar ağızı veya başka güvenli bir yerde muhafaza edilmelidir.
- 6) Buhar boruları basınç ve emme valfları vasıtasıyla her bir yük alanına bağlıdır.
- 7) Ayrıştırılmış Ballast tanklarıyla donatılmıştır.
- 8) Çift tabanla dizayn edilmiştir.
- 9) Cevher taşırken alternatif ambar yüklemesine imkan verecek şekilde dizayn edilmiştir.

3.4.6. Ore/ Oiler

Kuru moddayken gemi demir cevheri, tahıl ve kömür yükünün üçte biri kadar yer kaplayan yüksek yoğunluklu kargo taşımak için dizayn edilmiştir. Ore/Oiler gemileri genelde demir cevheri ve ıslak yük için ambarlara sahip olmakla beraber, ambar ağızlarındaki temizleme ve gaz sıkıştırılması problemleri operasyonel problem çıkarmaz.

- a) Derin Çift taban tankları
- b) Sıvı taşımalar için kanat kısımlarda ambar, ortada ise demir cevheri taşıma için ambarlar bulunur.
- c) Kuru moddayken dönüşümlü yükleme yapabilmeye olanak veren güçlendirilmiş yapısı vardır.

Tablo 3.1. Kombine Cevher/Petrol Taşıyıcısını karşıdan kesiti *Kaynak: Tanker Chartering, London Sayfa:33*



3.4.7. Çift Tekneli Tankerler (Double Hull Tankers)

6 Temmuz 1993'den itibaren sipariş edilen 600DWT ve üzeri tüm tankerler çift omurgaya (Double Hull) sahip olmak zorundadır. Bu tip gemilerdeki atık alanlar diğer tek omurgalı (Single Hull) gemilerindekinden %250 daha fazladır.

- 1) Atık tank kaplama standartları ve uygun giriş düzenlemeleri gerekli gözetimlerin yapılabilmesi için çok önemlidir.
- 2) Uygun boya sistemi ve bakım sayesinde geminin hayatı boyunca çelik eksilmesi minimize edilir.
- 3) Açık renkli atık tank boya sistemlerinin başarılı gözetimlere imkan verdiği onaylanmıştır.

4. TANKER BAĞLANTILARI

Tanker endüstrisindeki kiralamanın metotları (gemi yolculuğu, zamanı ve çıplak gemi kiralama) diğer gemicilik sektörleriyle ortaktır. Aralarındaki fark tanker ticaretinde kiralama formları daha azdır ki bunlarda kiralayıcılar ve petrol şirketleri tarafından yazılır. Bunun sonucu olarak tanker endüstrisinde az kiralayıcı ve ürün vardır.

Basitçe kiralama metotları şu şekilde tanımlanabilir.

4.1. BAREBOAT (DEMISE) CHARTER (ÇIPLAK GEMİ TAHSİS SÖZLEŞMESİ)

Kiralama süresi 5 yıl veya daha fazla olan bu gemi tahsis sözleşmesi yönteminde, kiracı teknik ve ticari açıdan gemiyi yönetip işletir. Bu uzun süre kiralama süresinde gemi sahibi gemiyi kontrol etmez. Kiracı mürettebat, yönetim ve geminin işletilmesinden yükümlüdür. Kiralama süresi boyunca geminin sahibi çoğunlukla aylık olarak sabit bir kiralama bedeli alır. Çıplak gemi kiralama bir finans yeteneği olup gemi sahibi geminin işletilmesi hususunda yeteri kadar bilgisi olmayan ama gemi sahibi olmak isteyen finansal bir kuruluş, bir banka, emeklilik fonu veya tüzel bir kişi olabilir. Kiracı geminin tüm kullanım hakkını gemi sahibinin yatırımı kompanse edebileceği düşük bir giderle almış olur. Çıplak gemi kiralamasının bitimine yakın veya kiralama süresince anlaşılmış zaman aralıklarında satın alma seçeneği veya zorunluluğu beklenen bir durumdur.

Tablo 4.1. Gemi Tahsis Sözleşmesi Sorumluluk Dağılımları *Kaynak: Tanker Chartering, London Sayfa:96*

TANKER CHARTERING

COST GROUP	ITEMS	BARBOAT	TIME CHARTER	TANKER VOYAGE
CAPITAL COST	SHIP COST INTEREST			
RUNNING COSTS	MANAGEMENT REPAIRS MAINTENANCE SURVEY/DRYDOCK H&M INSURANCE P & I STORES CREW COSTS		SHIPOWNER'S COSTS	
VOYAGE COSTS	BUNERS/MDO CLEANING PORT CHARGES HEATING CANAL DUES VOYAGE INSURANCE DISCHARGE COSTS	CHARTERER'S COSTS		
	LOAD COSTS			

Charter Party Responsibilities

4.2. TIME CHARTER (ZAMANA BAĞLI GEMİ TAHSİS SÖZLEŞMESİ)

Kiracının gemiyi armatörden belirli bir süre için gemi tahsis sözleşmesi ile kiralamasıdır. Bu süre birkaç günden birkaç yıla kadar değişiklik gösterse de süreli gemi kiralamaları genellikle bir veya iki yıl için yapılmaktadır. 1970'lerin ortalarında kiracıların gemileri 15 yıl için kiralamaları normal bir özellikken 2000'lerin başında kiracıların bu kadar uzun süreli kiralama sözleşmeleri yapmaları mümkün olmamaktadır. Armatör kazandığı kira bedeliyle geminin operasyon giderlerini üstlenirken kiracı geminin sefer maliyetlerini karşılar. Geminin alt kiracıları olsa da, geminin ana kiracısının armatöre geminin kirasını ve operasyon bedelini ödemesi çok önemlidir. Bazı kira sözleşmeleri belirli bir rakam üzerinden yapılmak yerine spot piyasanın getirdiği koşullara bağlı oluşan rakam üzerinden yapılabilir.

4.3. VOYAGE CHARTER (SEFERE BAĞLI GEMİ TAHSİS SÖZLEŞMESİ)

Bir kiracının gemiyi sadece bir sefer için bir veya birden fazla yükleme limanından bir veya birden fazla boşaltma limanına kadar bağlamasıdır. Kullanılacak limanlar veya limanlar arası uzaklığa kira görüşmeleri esnasında karar verilir ve armatör yüklenen kargonun tonajı üzerinden veya toplam bir navlun ödemesi alır. Navlun genelde boşaltma limanında ödenir. Bitkisel yağ taşımaları gibi bazı marketlerde navlun konşimentonun imzalanması esnasında ödenir.

Kiracılar tam olarak ne kadar yükleme yapacaklarını bilmedikleri bir sevkiyat için total bir navlun üzerinden anlaşma yaptıklarında bundan fayda sağlayabilirler. Bu tip faydalar genellikle Uzakdoğu/ Usa, Akdeniz/ Uzakdoğu, Batı Afrika ve Kuzey Avrupa/ Uzakdoğu arasında sağlanabilmektedir.

Geminin yükleme limanına varış tarihi kiracının yükünün uygunluğuna ve laycan tarihlerine göre belirlenir. Örnek vermek gerekirse Laycan 25/27 May olan bir yük için armatör gemiyi ilk yükleme limanında bu tarihler arasında hazır etmek durumundadır, gemi daha önce yükleme limanına varırsa yük hazır olmayabilir, geminin iptal tarihinden sonra varması durumunda ise geminin kiracısı anlaşmayı iptal ederek yeni bir gemi arayışına girmekte serbesttir.

Donatan gemi operasyon ve sefer maliyetlerini navlunu tahsil etmeden önce üstlenir. Geminin seferinin gecikme riski armatörün sorumluluğunda olup, geminin, bir kusuru olmadığı halde limanda, anlaşılan süreden fazla beklemesi durumunda ödenecek demuraj kiracının riskidir.

Sefer Esaslı Asbatankvoy Gemi Tahsis Sözleşmesi Terimleri:

Warranty – Voyage – Cargo (Garanti – Sefer – Yük): Asbantank Bölüm 1’de özellikleri sınıflandırılmış ve bu sözleşme süresince de aynı konumunu sürdürecektir olan gemi Kloz 4’te belirtildiği şekilde tüm boruları, pompaları ve ısıtma tankları çalışır ve denize elverişli olarak kiracıya yükleme limanında teslim edilecektir.

Freight (Navlun): Navlun İnspektör Sertifikasının belirttiği Klot 3'teki ölü navlun koşulu haricinde bölüm 1'de belirtildiği rakam üzerinden teslim limanında geminin kaptanı ve donatan acentesine herhangi bir düşüm yapılmaksızın ödenir.

Deadfreight (Ölü Navlun): Kiracının gemiyi full olarak yükleyememesi durumunda gemi, kaptanın opsiyonunda veya kiracının talebi ile gemi tanklarının gemiyi denize elverişli kılacak şekilde dolu olduğu varsayılarak seferine devam edebilir.

Naming Loading and Discharge Ports (Yükleme ve Boşaltma limanlarını belirleme):

a) Kiracı geminin son boşaltma limanından ayrılması, son yakıt aldığı limandan kalkışı veya gemi seferde ise gemi tahsis sözleşmesinin imzasından itibaren 24 saat içinde yükleme limanı ve/veya limanlarını donatana bildirmelidir.

b) Bölüm 1 ve konşimentolarla uygunsa, kiracı gemi aşağıdaki yerlere varmadan radyo yoluyla kaptana boşaltma limanı veya limanlarını bildirme hakkına sahiptir.

Land's End, Suez, Gibraltar

c) Yükleme veya boşaltma limanlarında yapılan herhangi bir değişiklik neticesindeki ekstra masraf kiracı tarafından ödenir ve burada gemi tarafından kaybedilen zamanlar laytime süresinden kullanılmış sayılır.

Laydays: Laytime kiracının onayı haricinde bölüm 1'de belirtilen süreden önce başlamaz. Eğer gemi bölüm 1'de belirtilen tarihte saat 16,00 itibarıyla yüklemeye hazır değilse, kiracı sözleşmede yazan iptal tarihinden itibaren 24 saat içinde sözleşmeyi iptal etme hakkına sahiptir. Aksi koşulda sözleşme tamamen geçerlidir.

Notice of Readiness (Hazırlık İhbarı): Her yükleme veya boşaltma limanına varışta kaptan veya acentası kiracıya geminin yükleme ve/veya boşaltma için hazır olduğunu mektup, telsiz veya telefon ile bildirmek zorundadır. Bildirimden itibaren 6 saat içinde laytime başlar.

Hours for Loading and Discharging (Yükleme ve boşaltma saatleri) : Bölüm 1'de işletme/ çalışma süresi olarak geçen saatleri kiracının yükleme ve boşaltma işlemi için laytime olarak kullanmasına izin verilmelidir. Geminin yükleme veya boşaltma işlemi için müsait olmaması halinde geçen süre laytime'dan düşülmez.

Demurrage (Demoraj): Kiracının bölüm 1'de belirtilen yükleme ve/veya boşaltma için verilen laytime süresini aşması halinde kiracı aşılacak her bir saat için bölüm 1'deki demoraj ücretini öder.

Safe Berthing – Shifting (Güvenli Manevra – Kaydırma): Gemi kendisi için draft vb. problem olmayan, gemilerin ve mavnaların yanaşabildiği güvenli her yerde yükleme ve boşaltma yapabilmelidir.

Pumping In and Out (İç ve Dışa Pompalama): Yük gemiye kiracının risk ve sorumluluğunda pompalanır, kiracı veya alıcının yükün tahliyesini geminin kendi sabit pompaları ile kabul etmesi halinde boşaltmadaki sorumluluk ve risk geminindir.

Hoses Mooring at Sea Terminals (Deniz Terminallerinde Takılan Hortumlar): Yükleme ve boşaltma için hortumların bağlanması ve sökülmesi kiracı veya donatanın opsiyonu dahilinde masraflar ve risk kiracıya ait olacak şekilde donatan tarafından gerçekleştirilir.

Dues-Taxes-Wharfage (Resim-Vergi-İskele Masrafı): Kiracı gümrük mesai ücreti dışındaki tüm ücretleri öder.

Cargoes Excluded Vapor Pressure (Buhar Basıncı İçermeyen Kargolar): 100 Fahrenheit buhar basıncına sahip kargolar yüklenmemelidir.

Flash point (Parlama Noktası): 115 Fahrenheit derecesi altındaki kargolar mavnalardan gemiye yüklenmemelidir ancak bu kloz ortamın müsait olduğu yerlerde kiracının ham petrol yüklemesine sınırlama getirmez.

Ice (Buz): Bir yükleme veya boşaltma limanı buz sebebiyle girişe müsait değilse, gemi kaptanın kararı ile yeni bir liman belirleyecek olan kiracı veya alıcıya durumu ihbar ederek rotasını değiştirebilir.

Two or More Ports Counting As One (Tek Liman Sayılan İki Veya İki'den Fazla Liman): Bölüm 1 F'deki kombinasyona müsait iki veya ikiden fazla liman yine aynı bölümde yazılı navlun üzerinden ödeme yapılması koşuluyla tek liman sayılır. Kiracı en yüksek navlun üzerinden ödemeyi yapar.

General Cargo (Genel Kargo): Kiracı gemiye paketli veya sıvı olmayan bir yükleme kesinlikle yapmamalıdır.

Quarantine (Karantina): Geminin karantina altında olan bir limana yanaşması halinde oluşacak gecikme laytime süresinden düşülür ancak gemi konu limana varmak üzereyken o ana kadar konu liman hakkında herhangi bir karantina açıklaması yoksa kiracı sorumluluk almaz.

Cleaning (Temizlik): Donatan gemideki tankları, boruları ve pompaları kiracının surveyörünün uygun bulacağı şekilde temizlemelidir.

General Exceptions Clause (Genel İstisna Klozu): Gemi, geminin kaptanı ve donatan bu sözleşmede aksi beyan edilmediği takdirde hiçbir zarar, kayıp veya gecikmeden sorumlu tutulamaz.

Issuance and Terms of Bill of Lading(Konşimento Düzenlenmesi Ve Terimleri): Paramount ve Jason klozları, Müşterek Avarya, Savaş riski provizyonları ile armatör ve kiracı arasında sorumlukları dağıtır.

Lien (İpotek): Donatan yükün kiracıya tesliminden sonra da devam edecek şekilde, yüke ait navlun, ölü navlun, demoraj masrafları, avukat masraflarını da karşılayacak şekilde yükte ipotek hakkına sahiptir.

Agents (Acenteler): Donatan tüm limanlarda gemilerine acente tayin eder.

Breach (İhlal): Sözleşmenin ihlali sebebiyle ortaya çıkacak zarar avukatlık ve diğer tüm masrafları içermelidir.

Arbitration (Hakemlik): Bu sözleşmeden ortaya çıkabilecek tüm farklılık ve ihtilaflarda, bölüm 1'de New York ve Londra hakemliğinden hangisi yazılı ise, o kurum yetkilidir.

Sublet (Alt kiralama): Kiracının gemiyi altkiracılara kiralama hakkı vardır. Ancak kiracı gemi tahsis sözleşmesindeki tüm şartları ve yükümlülükleri yerine getirmek zorundadır.

Oil Pollution Clause (Yakıt Kirliliği Klozu): Donatan kiracının belirleyeceği deniz kirliliğini önleyen programa katılmayı kabul eder.

Sefer Esaslı Gemi Tahsis Sözleşmeleri İçin Bimco ISPS Klozu;

Kasım 2003'de BIMCO Dökümantasyon Komitesi tarafından çıkarılan Zaman Esaslı Gemi Kira Sözleşmeleri için BIMCO ISPS Klozu'nun oluşturulması gibi, BIMCO, Sefer Esaslı Gemi Kira Sözleşmeleri için bir ISPS Klozu geliştirmiş bulunmaktadır.

1 Temmuz 2004'de Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği Uluslararası Kodu (ISPS Kodu) (International Code for the Security of Ships and Port Facilities) yürürlüğe girecektir. Bunun amacı; güvenlikle ilgili tehditleri ortaya çıkarmak ve uluslararası taşımacılıkta kullanılan gemiler ve liman tesislerini etkileyen güvenlikle ilgili olaylara karşı önleyici tedbirler almak için akit hükümetler, hükümet acenteleri, yerel idareler ve gemiler ve liman endüstrileri arasındaki işbirliğini kapsayan bir uluslararası çerçeve saptamaktır.

ISPS Kodu'nun koyduğu önlemler arasında gemi sahiplerinin ancak gemi kiralayanların işbirliği ile karşılayabileceği gereksinimler vardır; gemi kiralayanların tam iletişim detayları hakkında bilgi sağlaması gibi. Üstelik, ISPS Kodu'na göre yerel liman idareleri veya diğer ilgili makamlar tarafından alınan güvenlik önlemleriyle ilgili olarak gecikmelere ve masraflara maruz kalınabilir; bunların masrafı gemi sahipleri veya gemi kiralayanlar tarafından karşılanmalı veya bunlar arasında paylaşılmalıdır.

Bu Klotun geminin taşımacılık tarihçesi sorununa değinmediğine işaret edilmelidir. Önceki 10 sefer esnasında gemi sahiplerinin ISPS Koduna göre olan yükümlülüklerine uymuş olmaları şartı ile, geminin daha evvelki taşıma şekline ortaya çıkan, mevcut sefer esasına göre gemi kiralaması esnasındaki gecikme riskosu gemi kiralayanlara ait olacaktır. Hiç şüphesiz, ISPS Kodu'na tam olarak uymuş oldukları durumlarda gemi sahiplerinin cezalandırılmamaları gerekir. BIMCO ihtiyatlı gemi kiralayanların, bağlantı yapmadan önce geminin son 10 seferi esasına dayandırılan bir ticari karar alacakları görüşündedir-özellikle, eğer gemi hassasiyetlerin yüksek olduğu ABD gibi bölgelere taşıma yapacaksa. Prensipte olarak, gemi kiralayanların armatörlerden geminin önceki uğrak limanlarına ait ayrıntıları istemelerinin önemi, birçok yıldır yürürlükte olan, bazı ülkeler arasındaki taşımacılık kısıtlamalarıyla ilgili mevcut ticari uygulamadan farklı değildir.

Zaman esaslı gemi kira sözleşmesi uyarlamasına uygun olarak Klot (a), 1 Temmuz 2004'ten itibaren ve gemi kira sözleşmesi süresince gemi sahiplerinin ISPS Kodunun gereksinimlerine uyacakları şeklindeki esas gereksinimi koyar. Gemi sahiplerinden, uyduklarına dair gemi kiralayanlara dökümanter delil sağlamaları da istenmektedir. Esas olarak, klotun bu kısmı "rahatlatıcı" unsuru teşkil etmektedir, çünkü bu gibi gereksinimler düzeltilmiş SOLAS Konvansiyonu'na göre zorunludur.

İlaveten, Klot (a) şirket güvenlik görevlisine (CSO) ait tam iletişim detaylarını gemi sahiplerinin gemi kiralayanlara sağlamaları yükümlülüğünü getirmektedir. CSO geminin gerçek işletilmesinden sorumlu şirketten atanmış bir kişi olacaktır, belli başlı sahip (head owner) veya gemi yöneticisi gibi. Son olarak, Klot (a) (ii) ISPS Kodunun gereksinimlere uymadıkları takdirde gemi sahiplerinin sorumlu tutulacaklarını şart koşar.

Kloz (b) gemi kiralayanların tam iletişim detaylarını gemi sahiplerine verme yükümlülüklerine değinir. Bu da ISPS Kodu'na göre armatörlerin bu gibi bilgileri elde etme gereksinimleri yansıtır. Kloz (b) (ii), Kloz (a) (ii)'ye karşılık olan hükümlerdir, bununla gemi kiralayanlar Kloz (b)'nin hükümlerine uymamaktan dolayı sorumlu olacaklardır. Kolaylık olmak üzere, gemi kiralayanların sebep olduğu herhangi bir gecikme için tazminat sürüsterya (demuraj) oranında düzenlenir. Hem Kloz (a) (ii)'nin ve hem de Kloz (b) (ii)'nin neticede meydana gelen, önemli kayıp (consequential loss) için olan sorumluluğu kesinlikle hariç bıraktığına işaret edilmelidir. Gemi kira sözleşmesinin bu meselede sessiz kalması halinde önemli (consequential) kayıplar için olan potansiyel büyük tazminat talepleri için sorumluluğa karşı tarafları korumak üzere yapılmaktadır.

Kloz (c), gemi sahiplerinin bu koda uymamasına atfedilebilenlerden başka olayların sebep olmuş olduğu, gemideki gecikmeleri ele alır. Kloz (c) (i)'de gemi, bir liman tesisi veya diğer ilgili makam tarafından konan ISPS ile ilgili güvenlik önlemleri yüzünden gümrük müsaadesi beklemekten başka tüm bakımlardan hazır ise, Hazırlık Mektubunu (Notice of Readiness) sunmaya yetkilidir. Bu gibi güvenlik önlemlerinin sebep olduğu gecikme, uygun şekilde, ya astarya zamanı (laytime) ya da demuraj olarak hesaplanacaktır. Eğer gemi astarya zamanı başlamadan önce veya demurajla ilgili zaman (time on demurrage) bittikten sonra bir gecikmeye uğrarsa o zaman gemi sahiplerine üzerinde anlaşmaya varılan demuraj oranı üzerinden tazminat ödenecektir.

ISPS Klozunun yürürlüğe gireceği duruma bir örnek ASBATANKVOY formuna göredir, bu durumda gemi olağan demir yerine varışta NOR teklif edebilir, ancak gemi kiralayanların üzerinde kontrollerinin olmadığı herhangi bir sebeple, NOR teklif ettikten sonra rıhtıma varmada gemiye sebep olunacak herhangi bir gecikme kullanılan astarya zamanı olarak sayılmayacaktır. Herhangi bir uymamaya (non-compliance) bakılmaksızın, liman devleti gereksinimleri için olan herhangi bir zaman kaybı, Sefer Esaslı Gemi Kira Sözleşmeleri için BIMCO ISPS Klozu uygun şekilde dahil edilmedikçe, bundan dolayı astarya zamanı olarak hesaplanmayacaktır.

Kloz (d), ISPS Koduna uymak için istenen güvenlik tüzükleriyle veya önlemlerle ilgili veya bunlardan ileri gelen masraflara ait sorunlar için dengeli bir çözüm sağlar. Klozun birinci kısmı, ISPS Kodu'na uygun olarak liman tesisleri veya diğer ilgili

makam tarafından (güvenlik önlemlerinin liman tesisinden başka makamlar tarafından istenebileceği mümkün olduğundan) alınan güvenlik önlemlerinden ortaya çıkan tüm masraflar ve giderlerin kiralayanların hesabına olacağını şart koşar. Bu gereksinme belirli liman veya limanlarda konan güvenlik seviyesini hesaba katmamaktadır. Klozun ikinci kısmı gemi sahiplerinin sorumluluklarına değinir ve Gemi Güvenlik Planına (Güvenlik Seviyeleri 1, 2 ve 3'de) uymak için alınan tüm önlemlerden gemi sahiplerinin sorumlu olacaklarını açıkça belirtir. Böylece, Gemi Güvenlik Planına göre iskele tahtasında (gangway), liman güvenlik tüzüğü sadece bir nöbetçi gerektirse bile, gemi sahiplerinden iki nöbetçi kullanmasının istendiği durumlarda, böyle masraflar gemi sahipleri tarafından karşılanacaktır. 1,2 ve 3 Seviyeleri için bir Gemi Güvenlik Planının hazırlanması ve yürütülmesinin masrafı gemi sahiplerinin hesabına olacaktır.

Son olarak, (c) Klozu, diğer taraf adına bir tarafın ödemeler yapmasını sağlayan bir tazminat hükmünü kapsar.

BIMCO'nun Savaş Rizikoları Klozu VOYWAR 1993'ün dahil edilmesiyle ISPS Klozunun çatışmadığına işaret edilmesi önemlidir. Tanımlanan savaş rizikolarına (bunlara teröristlerin gerçekleştirdiği olaylar da dahildir) maruz olan belirli bir limana uğrak yapma veya yapmama kararı VOYWAR 93 ile düzenlenir. Ancak, bir limana uğrak yapmak için karar alındığı zaman ISPS Kodu işleyecektir.

Sefer Esaslı Gemi Kira Sözleşmeleri için BIMCO'nun ISPS Klozu, SOLAS Konvansiyonunu imza eden tüm Devletler için ISPS Kodu'nun zorunlu olduğu ve dolayısıyla uluslararası uygulaması olduğu gerçeğini yansıtmak için düzenlenmiştir. Özellikle Amerika Birleşik Devletleri, ISPS Kodu gereksinimlerinin üstünde ilave güvenlik önlemlerini formül olarak koymuştur. BIMCO, Sefer Esaslı Gemi Kira Sözleşmeleri için ISPS Kodu'na eklenmek üzere kullanılabilir, gemi kira sözleşmeleri için bir takım ABD ile ilgili güvenlik klozları geliştirmiştir. Bu ABD Güvenlik Klozları www.bimco.dk 'dan temin edilebilir.

4.4. CONSECUTIVE CHARTER (ARDIŞIK SEFER TAHSİS SÖZLEŞMESİ)

Kiracılar bu metotla bir tankeri seri seferler için kiralar, gemi boşaltma limanından hiçbir limana uğramadan ve hiçbir ara sefer yapmadan tekrar yükleme yerine dönerek yeni yükünü alır. Her bir sefer navlun ve laytime açısından ayrı ayrı düşünülse de armatör anlaşma boyunca yakıt ücretlerindeki değişiklik veya Savaş Riski primleri gibi ek maliyetler için sözleşmeye bir bölüm eklemek isteyebilir.

4.5. CONTRACTS OF AFFREIGHTMENT (KIRKAMBAR GEMİ TAHSİS SÖZLEŞMELERİ)

Genel konuşmak gerekirse yapılan her navlun sözleşmesi bir Kırkambar Gemi Tahsis Sözleşmesi olarak düşünülebilir. Ancak tanker piyasasında durum biraz daha farklıdır. Donatan veya gemi işleticisi belli bir yükü belli zaman aralıkları ve miktarlarında taşımayı kabul eder. Bu tip taşımalarda anlaşmada gemi ismi kullanılması pek mümkün olmamaktadır. Kullanılacak limanların yakıt kirliliği ve çalıştırılan gemilerin özellikleri yönünden hassaslığı mutlaka gözönünde bulundurulmalıdır. Bu kontratların yazılı bir şekli olmasa da sayıları kıyı gemileri ve küçük tankerlerde artış göstermektedir.

4.6. PART CHARTERS (KISMİ GEMİ TAHSİS SOZLEŞMELERİ)

Çok sayıda küçük parsiyel yükü taşıma kapasitesi olan parsiyel tankerler sıklıkla başka kira gemi tahsis sözleşmeleri altındaki farklı yükleri taşırlar. Aynı limanda birden fazla rıhtımda yükleme ve boşaltma yapacak ve dolayısıyla rıhtımlardaki laytime süresiyle doğrudan ilgili birden fazla tarafın arasında anlaşmazlığı önlemek için kiralama sözleşmesinin yazılması çok önemlidir.

4.7. SEFER MALİYETİ

Sefer tahmini tam bir bilim olmayıp çoğunlukla baskı altında ve zamanın çok önemli olduğu anlarda değerlendirilen bir konudur. Tecrübeler doğru sonuçları veriyor gibi gözükse de liman ücretleri ve yakıt masraflarını iyice araştırmak için ideal bir zaman gereklidir. Tahmini yapan taraf kötümser şekilde, yakıt masraflarının yüksek

olacağını, limanda gecikmeler ve kötü hava koşullarının olabileceğini göz önünde tutarak masrafları yüksek gösterebilir ve bu durum armatörün o seferi cazip bulmamasına yol açabilir. Aksi durumda da tahmini yapan taraf hava koşulları, maliyetler ve süreler yönünden çok iyi niyetli bir tahmin yapmışsa, yük armatöre çok cazip gelebilir fakat sonuçta yükü alan armatör için son dakikada ortaya çıkması muhtemel hoş olmayan sürprizler söz konusu olur. Tahmini yapan taraf her iki koşuluda göz önünde bulundurarak seçilmesi gereken en iyi seçeneği saptamalıdır.

Unutulmaması gereken husus armatörün gün başına gelir, kiracınınsa teslim edilen yükün tonunun kaçta teslim edildiğiyle ilgilendiğidir. Sefer tahmini bu durumlardan birini ele alarak diğerini de hesaplamamıza imkan tanır. Armatörlerin belirli kazanımlarını elde edebilmeleri için her seferin maliyet verimliliği ve karlılık geri dönüşü açısından analiz edilmesi zorunludur. Sefer tahmini piyasadaki tüm profesyoneller için bir zaruret olup tüm ticaret çeşitleri için aynı prensipler geçerlidir.

Sefer tahmininin daha iyi yapılmasını sağlayacak genel kurallar şu şekilde sıralanabilir:

- a) Sürekli aynı sefer tahmini formülünün kullanılması
- b) Kolay kontrol açısından düzgün ve düzenli çalışılması
- c) Tutarlı ve mantıklı olup ve hesaplamaları kontrol edilmesi
- d) Referans olması için tahminlerin dosyalanması
- e) Liman masraflarından oluşan bir dosyanın yapılması

Bilgisayarlar günümüzde tahmin için kullanılmakta olup bu durum zaman kaybını önlemekte ve aşağıdaki hataların miktarını azaltmaktadır.

Birçok mesafenin depolandığı program sayesinde rakamlara daha kolay bakma imkanı sağlanabilmekle birlikte bilgisayardan masanıza bilgi aktarımı sırasında oluşabilecek hatalar ortadan kaldırılmaktadır. İkinci büyük faydası ise eğer tahmini yapan kimse çıkan sonuç karşısında şüpheye düşerse, yani sonuç yüksek veya alçak çıkarsa, kalem yoluyla yapılan hesaplamalarda yapmamız gereken düzeltmelerin bilgisayar ortamında daha kolaylıkla yapılabilecek olmasıdır. Tahmini yapan kimse

sefer süresi, yük miktarı, yakıt tüketimi, bekleme süresi, ödemeler üzerine konsantre olmalıdır.

Armatörler sıklıkla her gemileri için çeşitli hesaplamalar üretirler ve sonuçları DünyaSkalası'nda tablolaştırarak bilinen bir yakıt maliyeti ile her bir seferin ne getireceği hakkında bilgi sahibi olmak isterler.

Tahmin edilmesi önemli olan dört tane eleman şu şekilde sıralanabilir,

- a) Tüm tahminlerde ortak olan olayların toplanması
- b) O sefere ait bilgi başvurusu
- c) Gelirin hesaplanması
- d) Günlük gelirin hesaplanması

Bu bölümde incelememiz gereken kapital maliyetleri, işletme(operasyon) maliyetleri ve sefer maliyetleri arasındaki farktır. Kapital maliyetleri gemi çalışmın veya çalışmın armatörün gemiyi satın alması ile oluşmuş olan maliyetlerdir. İşletme (Operasyon) maliyetleri, işçi ücretleri, H&M sigorta masrafları, P&I masrafları, survey, bakım, onarım ve pazarlama maliyetlerini içerir. Bu masraflar gemi ticaret yapıyor durumdayken iş verilmiş olsun veya olmasın ortaya çıkarlar. Sefer maliyetleri ise geminin o seferini yapabilmesi için gerekli olan tüm masrafları, yakıt ücretleri, tank hazırlık maliyetleri, liman ücretleri, kanal resimleri, ısıtma ve bazen de sigorta masraflarını içerir. Tanker için sefer giderleri boşaltma esnasında pompaları kullanmak için kullanılan yakıt masrafını da içerir. TCE (Time Charter Equivalent – Zamana Bağlı Gemi Tahsis Sözleşmesi Eşleniği) hesaplaması yapılırken işletme giderlerinin pratikte sefer tahminine dahil edilmesinin gerekmediği gözönünde tutulmalıdır.

Aritmetik hesaplama aşağıdaki sekiz adıma ayrıştırılabilir;

- 1) İlgili gemi özelliklerinin girilişi
- 2) Kargo detaylarının girilişi
- 3) Her sefer ayağının mesafesine bakılır
- 4) Her operasyon için gerekli olan zaman tahmini

- 5) Yakıt kullanımı/masrafının hesaplanması
- 6) Diğer tüm masrafların listelenmesi
- 7) Net gelirin hesaplanması ve komisyonun düşülmesi
- 8) a) Artakalan net gelirin hesaplanması
b) Time charter hesaplamasının yapılması (artakalan gelirin toplam sefer süresine bölünmesi)

4.7.1. Gemi Spesifikasyonları

Geminin tüm detayları, adı, hızı, denizde, limanda yakıt tüketimi, ısıtma yakıt tüketimi ile birlikte bazı seferler için draft ve TPC (Santimetre başına ton) bilgileri gerekebilir.

4.7.2. Kargo Detayları

Kargonun detayları deadweight ton veya hacim cinsinden girilir.

4.7.3. Sefer Ayakları

Her bir seferin uzunluğu mil cinsinden yazılır. Mesafeler WS kitabından alınabilir fakat burada dikkat edilmesi gerekli husus WS kitabındaki mesafeler gidiş-dönüş mesafelerini içerdiğinden tek bir sefer için verilen mesafenin ikiye bölünmesi gerektiğidir. Gerekli hallerde oluşabilecek kötü hava koşulları neticesinde birkaç günlük gecikmeler dikkate alınmalıdır. Gemi bu gecikme olacak süre zarfında seferde olacağından bu durum yakıt tüketimine ek etki yapacaktır.

4.7.4. Bunkering Limanı (Yakıt Alma Limanı)

Geminin yol üstünde yakıt alıp almayacağı veya sadece yükleme limanında mı yakıt alacağı önemli bir unsurdur. Gemiye yüklenen kargonun yüklendiği sıcaklıkta taşınması veya gemide sıcaklığının arttırılmasına bağlı olarak yakıt tüketimi değişkenlik gösterir. Özellikle beyaz yakıt ticaretinde boşaltılan bir yükten sonra yüklenecek yeni yükün birbiriyle etkileşimini engellemek için yapılacak olan temizlikte, yakıt ve dizel yakıt tüketimi olacaktır. Laytime'lar, kanal geçişleri ve transit geçişlerdeki beklentiler dikkate alınmalıdır. Genelde tankerler için laytime

süresi 72 saat ve buna ek olarak her bir limandaki hazırlık için 6 saattir. Bu işlem için toplam öngörülen süre 3,5 gün olup, bu sürenin kötü hava koşulları, geminin rıhtımda beklemesi, muayene gibi bazı istisnai haller neticesinde uzamasına bazen hoşgörü gösterilebilir. Seferin süresi tüketilmiş olan dizel ve normal yakıt ile toplanabilir.

4.7.5. Kargo Hesaplaması

Seferde ne kadar kargo taşınacağına bilinmesi önemlidir. Detaylı kargo hesaplamalarına ihtiyaç duyulmadığında belki de yük geminin tam taşıma kapasitesinden düşüktür. Bu durum geminin düşük maliyetle bunker temin etmesine ve seferdeyken yakıt alma ihtiyacının kalmamasını sağlar.

Bir draft sınırlaması söz konusu olduğunda yazındaki draft o andaki mevcut draft ile karşılaştırılır ve her iki draft arasındaki santimetre cinsinden fark “tones per centimeter” (TPC - Ton başına santimetre) ile çarpılır. Buradan TPC, drafttaki fark ile yazındaki deadweight'den çıkarılması gereken miktarı yani taşıma için uygun deadweight miktarını verir. Daha sonra ne kadar yakıt, tatl su ve diğer sabitlerin alınabileceğine karar verilerek DWCC (Dead Weight Carrying Capacity – Dead Weight Taşıma Kapasitesi) hesaplanabilir.

4.7.6. Draft Sınırlama Hesaplaması

Gemi detayı : 86,408 mt DWT on 12,78m Summer Salt Water, TPC 86mt

Bordadaki : Bunker 1200mt, Fresh Water 200mt, Constants 700mt.

Rıhtımdaki Draft Sınırı: 11.00SW

SW Draft	12,78m	86,408mt DWT
Draught Restriction	1,78m	
DWT Reduction 178cm x 86mt		15,308mt
Revised DWT		71,100mt
Less Bunkers/FW/Constants		2,100mt
Tahmini kargo kaldırma kapasitesi		69,000mtDWCC

Yukarıdaki referanslar tuzlu su draftı için yapılmış olsa da suyun tatlı veya hafif tuzlu olduğu bazı yerlerde mevcuttur. Tuzlu suyun yoğunluğu 1,025 kg/ m³ tatlı suyunki ise 1,000 kg/ m³'dür. Basit fizik kuralından da bilindiği üzere suda hareket eden parçalar kendi ağırlıkları kadar suyun yer değiştirmesine sebep olurlar ve bu şekilde belli bir drafta ulaşırlar. Ancak tuzlu sudan tuzla suya göre daha az yoğun olan tatlı suya geçiş yaparken daha fazla suyun yerinden hareket edeceği dikkate alındığında gemiler daha yüksek bir drafta ulaşırlar. Tam tersi durumda ise geminin draftı düşer. Tatlı sudan tuzlu suya veya tuzlu sudan tatlı suya geçiş yaparken geminin draftında oluşan değişiklik FWA (Fresh Water Allowance – Taze Su İmkamı) olarak adlandırılır.

Gemi bir nehir ile deniz arasında olduğunda su ne tatlı ne de tuzlu hal gösterir. Suyun bu haline hafif tuzlu denir. Hafif tuzlu su kavramı tam olarak tanımlanamaz, bu tip su yoğunluğu 1,0005 ve 1,024 olan her çeşit su olabilir. Hafif tuzlu suda geminin draft hesaplaması yapılırken dikkat edilmesi gereken en önemli husus geminin bulunduğu suyun yoğunluğunun bilinmesidir. Suyun ağırlığı bilindiğinde geminin tuzlu suya geçmeden önce yüklenebileceği ek draftı bulmak işten değildir.

Örnek;

Yoğunluk: 1,020 FWA 200mm, geminin BWA'si (Brackish Water Allowance – Hafif Tuzlu Su Alımı)

$$BWA \text{ mm} = FWA \frac{(1025 - D)}{25}$$

$$\text{Sonuc olarak BWA mm} = 200 \text{ mm.} \frac{(1025-1020)}{25}$$

$$= 200 \text{ mm.} \frac{5}{25}$$

$$= 40 \text{ mm.}$$

Bu sonuç doğrultusunda artan draft neticesinde geminin yükleme yapabileceği draft 40 mm'dir.

4.8 YAKIT

Tankerler tipik olarak gidiş donüş seferi karşılayacak şekilde ucuz yakıt üreten veya işleyen limanlardan yakıt alırlar. Ancak gemiler buralardan başka bir yerde yakıt aldıklarında toplam masrafa sapma ve o limana ait masraflarda dahil edilmelidir.

Bazı küçük ve eski gemiler limanlarda manevra yaparken, kanallardan veya pasajlardan geçiş yaparken normal yakıt yerine dizel yakıt yakarlar. Elde daha iyi bir bilgi elde mevcut olmadığı müddetçe tarife yakıt fiyatları kullanılır. Fakat bilinmesi gereken armatörlerin birçok kontratlarının bulunduğu yakıt tedarikçilerinden indirimler alabildiğidir. Doğru fiyattan alım için ödenen aktüel yakıt ücretlerinin gemi operasyon departmanı ile karşılıklı kontrol edilmesi gereklidir.

4.9. LİMAN MASRAFLARI

Tecrübe doğrultusunda, çoğu sefer tahmini yapan yetkili gemilerine boşaltma ve yükleme limanlarında ne kadar liman masrafı çıkacağını bilirler veya çalıştıkları broker tarafından bu bilgiyi alarak sefer maliyetlerinin tahminini yaparlar. Eğer elde bir bilgi mevcut değilse BIMCO ve INTERTANKO'da aktüel bilgi olup olmadığına bakılabilir. Zaman müsait olduğu müddetçe, armatörler limanlardaki lokal acentelerle kontak halinde kalarak güncel rakamlar hakkında bilgi sahibi olmaya çalışırlar. Lokal acentelerden masrafların öğrenilebilmesi için acenteye gemi detayları, bayrak, deadweight, draft ve uzunluk hakkında bilgi verilmesi lazımdır. Acente gelen bu bilgiler ışığında pro-forma masrafları çıkarır ve armatöre sunar. Olayları incelerken sefer maliyetleri ve işletme maliyetleri birbirine karıştırılmamalıdır.

Kılavuzluk, romorkör, elleçleme ve acente masrafları sefer maliyetlerine dahil edilirken, mürettebat giderleri, kaptan harcirahı, mahrece iade, tamir ve servis giderleri işletim masraflarına dahil edilir. Kanal transit geçiş ücretlerinde iki eleman vardır, bunlardan biri geçiş diğeri de rehberlik ücretleridir.

4.10. SİGORTA VE MÜRETTEBAT GİDERLERİ

Bir sefer için oluşabilecek üç çeşit ek sigorta primi vardır. Bunlardan ilki Institute Warranty Limits(IWL)'i aşacak şekilde St. Lawrence deniz yolu veya Baltık limanına kışın girecek gemiye ihtiyaç olduğunda ortaya çıkan prim, ikincisi War Risk primi olarak ve üçüncüsü de geminin yaşı, bayrağı ve klasına bağlı olarak ortaya çıkar.

Geminin yıllık sigorta primi sigorta kapsamı dışındaki tüm bölgeleri kapsar. Sigorta kapsamı dışında kalan yerler için ek prim ödemek koşuluyla sigortaya ekleme yapılabilir. Misal olarak daha önceden London War Risk Underwriters tarafından savaş riskli olarak adlandırılması neticesinde o bölgeye gidecek gemiler için ek sigorta primi uygulaması belirli bir zaman dahilinde riskin ortadan kalkması ile %0'a düşebilir.

Yaş haddi sigorta primi yükün belli bir yaştan üstündeki bir gemi ile taşınması halinde ortaya çıkar. Bu masraf kiracıya ait olsa da, kiracı bu gemi yerine daha genç bir gemi bulabileceğini öne sürerek bu masrafı armatöre yüklemeye çalışır. Armatör bazı durumlarda bu masrafı kabul eder ve yaş haddi sigortası için maksimum bir rakam maliyeti belirleyerek sefer tahminini yapar. Ek sigorta maliyetlerini uluslararası bazda sürekli kontrol etmek piyasa hakkında bilgi sahibi olmak açısından önemlidir.

Gemi savaş riski olan veya çok soğuk bir bölgeye girdiğinde mürettebeta bu seferlerde çalıştıkları için ikramiye ödemesi yapılabilir. Bu şekilde yapılacak her ikramiye ödemesi sefer tahmini maliyetlerine dahil edilmelidir.

Bu bölümün en son masraf kalemleri ise aşağıdaki iki şekilde sıralanan toplam günlük masraflardır;

- a) Tahmini yapan kimse günlük işletim giderlerini geminin seferde kalacağı süreyle çarparak bulabilir. Veya armatör maliyet tahminini yapacak kimseye günlük bir zamana bağlı gemi tahsis sözleşmesi rakamı vermişse, tahmini yapan kimse geminin seferde kaldığı gün ile zamana bağlı kira rakamını

çarparak geminin zamana bağlı tahsis kapsamındaki toplam günlük giderlerini bulur. Bu masrafların toplamı brüt sefer masraflarını verir.

- b) Farklı olarak, brokerin o anda bilemeyeceği işletim giderleri gözden kaçabilir. Bu durumda sonuçta elde edilen gelir armatörün masraflarını karşılamayabilir ve bu durumda armatör gemisini önceden pozisyonlamış veya zararı göze almış değilse yükü taşımak istemeyebilir.

4.11. NET GELİR

Worldscale (DünyaSkalası) kitabının baz aldığı kazançları hesaplamak söz konusu seferin düz değerini tesbit etmekle mümkün olmaktadır. Bu, var olan boşluğa yazılmaktadır (Worldscale 100=Worldscale Flat). Resimleme kolaylığı için sözgelimi düz değeri Usd 10, sefere ait Worldscale (DünyaSkalası) değerini ise WS85 baz aldığınız takdirde kargo miktarı yanında girilen WS 85 değeri Usd 8,50 şeklinde olacaktır. Bu bedel kargo miktarı ile çarpıldığında malın brüt ağırlığı elde edilmektedir. Komisyonun düşülmesi ile net navlun bedeli elde edilir. Hesaplama kolaylığı ve navlun ayarlaması yapılırken sefer masrafları altında komisyon bedelinin girilmemesi tavsiye edilir. Sefer sonucunu hesaplama, gross sefer masraflarını net navlundan düşme yoluyla yapılır ki bu muhtemelen bir sefer fazlalığı bırakacaktır. Eğer onlar günlük masraflarda kullanılacaksa günlük sefer fazlalıkları devam etmekte olan masraflara eklenir ve böylece zamana bağlı navlun elde edilir. Şayet biz armatörün öngördüğü navlun olarak günde Usd 10.000 kullanmış olsaydık sefer fazlalıklarına eşdeğer zaman rakamını elde etmek için günlük fazlalıklara Usd 10.000 eklemek durumunda olurduk.

Bu tahmini degeri WS85'de geçtiğimizi düşünürsek, şayet market sağlamsa, biz muhtemelen daha yüksek meblağlarda navlun elde edebiliriz. Navlun şimdi de Worldscale 90 (DünyaSkalası)'da hesap edilebilir ve eşdeğer kiralama zamanı buna bağlı olarak hesaplanır ki Worldscale 85 (DünyaSkalası 85) dönüş ile Worldscale 90 (DünyaSkalası 90) arasındaki fark beş noktalı diferansiyel olarak gösterilecektir. Her şekildeki gemi masrafları ve çalıştırmasının sabit olduğunu gözönünde bulundurarak

zamana bağlı gemi tahsisi dönüşüne neden olan her beş Worldscale (DünyaSkalası) noktasının farkını hesapladık.

4.12. LUMP SUM NAVLUN

Worldscale navlun oranı kullanmayan birçok ticaret vardır. Tipik örnek olarak Akdeniz'den Uzakdoğu'ya, Endonezya'dan Amerika Birleşik Devletleri'ne, Batı Afrika'dan Hindistan'a ve Avrupa'dan Uzakdoğu'ya olan ticaretler gösterilebilir. Bu koşullar altında tahmini yapan kişi liman masrafları ve uzaklık gibi konulara daha dikkatli bir yaklaşımı benimsemek zorundadır. Çünkü Worldscale (DünyaSkalası) altındaki ek mesafe ve yüksek liman masrafları karşılanamayabilir. Örneğin Endonezya'dan Amerika Birleşik Devletlerine olan yaklaşık bir milyon varil ham petrol yüklemesini ele alırsak Endonezya Archipelago'sunun Birleşik Devletler Batı kıyı şeridi kadar geniş olduğunu unutmamalıyız. Lumpsum hesaplaması için en yüksek liman masrafıyla birlikte kullanılan iki liman arasındaki en uzak mesafenin alınması gereklidir, ve kiralayıcının yükleme ve boşaltma yapmak için birden fazla liman seçeneğine ihtiyacı olabileceği müşteriden bir istek gelmeden dikkate alınmalı ve yükleme masraflarına eklenmesi gereklidir. Bu örnekte en kısa mesafe Suez Kanalı'ndan olup; ki bu en pahalı seçenektir, teklif sunulurken yanlış anlaşılmadan kaçınmak için dikkat edilmelidir.

5. WORLDSCALE (DÜNYASKALASI)

Tanker piyasası ile uğraşmakta olan herkes mutlaka WS’i duymuştur. WS çok kullanışlı olan ve gerekli bir sefer oranları tablosu olarak karşımıza çıkmaktadır. Detaylara girmeden evvel WS kullanıcıları tarafından bilinmesi gerekli birkaç husustan bahsetmek gerekmektedir:

1. WS, kullanımı zorunlu olan bir tablo değildir.
2. Sadece bir referanstır ve kullanıcıyı herhangi bir iş görme/faaliyetten korumayı amaçlamaz.
3. WS’yi kullanmayı seçmiş olan taraflar WS’nin herhangi bir varyasyonunu kullanma serbestisine sahiptirler.

WORLDSCALE: “The Worldwide Tanker Nominal Freight Scale”’in kısaltmasıdır. Burada göze çarpan en önemli kelime “**nominal**” (sözde)’dir. Skala iki ayrı kar amaçsız kurum tarafından hazırlanmaktadır. Bunlardan biri Londra’da bulunmakta ve yönetim komitesi 6 ayrı Londra kökenli broker firmasının yöneticilerinden oluşmaktadır;

- H.Clarkson & Company Ltd.
- John I. Jacobs PLC
- Davies & Newman Ltd.
- Howard Houlder & Partners Ltd
- E.A. Gibson (Shipbrokers) Ltd.
- Galbraith’s Ltd.

Bir diğeri de NewYork’ta ve yine birkaç NY kökenli broker şirketinin bir araya gelmesinden meydana gelmektedir.

NewYork kurumu batı küreyi kapsamakta ve Amerikan kökenli üyelere hizmet vermekte iken Londra dünyanın geri kalan kısmını kapsamaktadır.

5.1. WORLDSCALE (DÜNYASKALASI) UYGULAMASININ GELİŞİMİ

II.Dünya Savaşı öncesi, tanker seferlik gemi tahsis sözleşmelerindeki navlunlar bugünkü kuru yüklerde olduğu gibi ton başı parasal birimler şeklinde idi. Tanker kiralama esnasında, işin doğasından kaynaklanan yükleme ve tahliye limanları

opsiyonunun çokluğu, ton başı parasal birimler nedeni ile her liman için ayrı ayrı ifade edilmesine neden olmakta ve bu da gemi tahsis sözleşmesi bazında problemlere yol açmakta idi. Tanker kiralamada kargo hareketlerindeki değişkenlik ve liman opsiyonlarının çokluğu bu durumu içinden çıkılmaz bir hale getirmekte idi.

II.Dünya Savaşı sırasında İngiliz ve Amerikan hükümetleri tanker talep etmiş ve donatanlarının da zamana bağlı gemi tahsisi bazında haklarını almalarını sağlamışlardır. Bazı zamanlarda konu donatanların gemileri büyük yakıt üreticilerine sefer esaslı olarak kiralanabilmekte ve hükümetlere navlun ödenmesi gündeme gelmekte idi. Bu nedenle hükümetler birer navlun tablosu oluşturma yoluna gitmişlerdi. Bu, bugünkü anlamıyla olmasa da WS'nin temeli olarak kabul edilmektedir.

5.2. WS ORANLARININ ANLAMI

Tablolarda belirtilmiş rakamlar genel hesap faktörleri ile tespit edilmiş oranlardır ve serbestçe görüşülen oranlara bu faktörler uygulanarak donatana ödenecek navlun oranları tespit edilmektedir.

Bu durumda, WS100, hesaplanan rakamın aynısının uygulanacağını, WS250 oranının %250'sinin uygulanacağını, WS40 ise oranın %40'ının uygulanacağını ifade etmektedir. (BES, J.)

5.3. WS VE DEMURAJ ORANLARI UYGULAMALARI

Tablo, rakamlar ile birlikte, 15.000 tondan başlayarak 29 farklı tonaj aralığında demoraj rakamlarını da içermektedir. Böylelikle, % oranın anlaşılması ile demoraj tutarında hesaplanması mümkün olmaktadır. Ancak 1988'de "Old WS"nin kullanımından kalkması ile demoraj rakamının PDPR hesaplanmasına başlanılmıştır. Bunun için farklı nedenler olsa da, en büyük etken WS demoraj tablosunda küçük gemiler için oldukça düşük ve büyük gemiler için oldukça yüksek demoraj rakamlarının ortaya çıkmasıdır.

WS Demoraj Rate, WS 100 navlunda geminin limandaki 1 günlük yakıt harcamı avansı da katılmış 1 günlük net geliri olmaktadır. Ancak demoraj hesabındaki mantık, geminin boş olmasa idi, o günkü piyasa koşullarından ne kazanabileceği olmalıdır.

1989 Ocakına kadar WS rakamlarında kullanılan gemi tonajı 19.500 dwt idi. Ancak kurumun yaptığı araştıma ile 19.500 dwt'in artık kapsam dışı kaldığı sonucunu ortaya çıkarttı. Sonuç olarak 1 Ocak

1989'dan itibaren "New Worldscale" adı altında yeni hesap temeli ortaya kondu.

1 Ocak 1989'dan itibaren navlunlar aşağıdaki şekilde hesaplanmaktadır:

- Navlunlar usd/pmt olarak ifade edilmektedir.
- Rakamlar yükleme Limanı-Tahliye Limanı – İlk Yükleme Limanı dönüşünü kapsayacak şekilde hesaplanır.
- Hesap Bileşenleri Şunlardır:
 - 75.000 mt kapasiteli bir gemi (Geminin kargo + depolama + yakıt + su kapasitesidir.)
 - Geminin ortalama sürati : 14.5 knot
 - Yakıt Harcamı:

Buharlama : 55 mt pd.

Buharlama ve Liman Harcamı Harici : 100 mt pv

Limanda : Seferdeki beher liman için 5 mt

FO Derece : IFO 380 CST

- Liman Zamanı : Bir yükleme limanından bir tahliye limanına 4 gün ve girilen her liman için extra 12 saat
- Sabit kira elemanı (Fixed Hire Element) 12.000 usd pd.
- Yakıt Fiyatı : Bir önceki yılın Eylül Ayı Ortalama IFO 380 CST fiyatıdır.
- Liman Masrafları : Kurumun elde ettiği veriler neticesinde, bir önceki yılın Eylül ayı liman masraflarıdır. Liman bölgelerinin lokal paritesi için de yine Eylül ayı usd/lokal para kur paritesi kullanılmaktadır.
- Kanal Transit Zamanı:
 - Her Panama kanal geçişi için 24 Saat
 - Her Suez kanal geçişi için 30 Saat

Kanal milleri toplam sefer mesafe hesaplamalarında kullanılmamaktadır.

5.4. GENEL HESAP NOTLARI

1. Standart geminin tüm yükleme-tahliye limanlarında sefer yapabildiği öngörülmüştür.

2. Yakıtın tüm limanlarda, yukarıda belirtilen fiyatlarla varıldığı ve hesaplama amacı ile geminin ilk limandan seferin%50'si için yakıt ikmali yaptığı öngörülmüştür.
3. Yukarıda bahsedilen 4 günlük liman zamanı içinde 72 saat laytime bulunmaktadır.
4. Navlunlar talimatın gerektirdiği tüm limanlar için (coğrafi rotasyonda olmasalar dahi) hesaplanır.
5. Gelirler ve navlun üzerinde hangi tarafa ait olursa olsun vergi avans sağlanmaz.
6. Riskli bölgelere yapılan seyir neticesinde tahakkuk eden savaş riski primleri için yine extra bir avans sağlanmamaktadır.

Donatan Hesaplamalarını Yaparken:

1. Nomine edilen seferin tüm ayaklarını hesaplamalı,
2. En pahalı liman masrafları gözönüne almalı (anlaşılmış route'daki), gemiye sefer öncesi en pahalı fiyatla yakıt ikmali yapmalı, kısacası en kötü durumlu senaryoyu ortaya koymalıdır.

5.5. ROTA POLİTİKASI VE MESAFELER

Aksi açıklanmadıkça tabloda belirtilen bir navlun için kullanılmış olan rota;

- WS 100'deki en düşük maliyetli rotadır. Başka bir deyişle, o limanlar için olabilecek en kısa mesafedir.
- Gemilerin Japon iç denizinde seyir yapabileceği varsayılmıştır.
- Mesafeler BP mesafe cetvelinden alınmıştır.

5.6. FIXED RATE DIFFERENTIALS (SABİT NAVLUN DİFERANSİYELLERİ)

Ton başı veya grt başı usd olarak ifade edilen, oluşan masraflar için donatana ödenen paradır.

5.7. VARIABLE RATE DIFFERENTIALS (DEĞİŞKEN NAVLUN DİFERANSİYELLERİ)

Ödenen para WS Navlun rakamına göre değişmektedir. Pratikte, VRD, tonbaşı maliyet hesaplamalarından önce toplanmalı veya çıkarılmalıdır. Tablodan bir örnek ile açıklaması;

a) Bonny (Nigeria) : Basılmış rakamlar iç terminal içindir. Yükleme/tahliye dış limandan yapıldığı zaman uygulanabilir Bonny rakamdan 0.2 usd çıkarılmalıdır.

Uygulanabilir (Bonny / Algericas) Flat Navlun	: 6,44
VRD (-)	: 0,20
WS Flat Rate usd/pmt	: 6,24

Bu paralelde, eğer gemi WS 50 ile bağlansa idi VRD : 0.1 usd pmt olacaktı.

ÖRNEK HESAPLAMALAR:

Örnek 1 : 80.000 mt (bkz. Hesap temelleri açıklaması) 'lik gemi ile WS 50 üzerinden Aruba – New York seferi bağlanmıştır.

Aruba – New York WS Flat Rate : 5,11 usd pmt

$80.000 \text{ tons} \times (5,11 \times 50\%) = 204.000 \text{ USD}$

Tahmini gidis dönüş sefer süresi : 15 gün

Bu durumda sefer maliyetleri düşülmeden elde edilen Günlük Gross Kazanç : 13.600 usd.

Örnek 2 : Aynı gemi donatanı Wilhelmshaven tahliye opsiyonunu WS 41.5 üzerinden kabul etse idi;

Aruba-Wilmshaven WS Flat Rate : 11,87 usdm pmt

80.000 tons X (11,87 x 41.5 %) : 394.084 USD

Tahmini gidis dönüş sefer süresi : 30 gün

Bu durumda sefer maliyetleri düşülmeden elde edilen Günlük Gross Kazanç : 13.136 usd.

5.8. SEFER BAZINDA ZAMANA BAĞLI GEMİ TAHSİS NAVLUNUN DÜNYASKALASI EŞLENİĞİ

a) Toplam Sefer Süresi Tespit Edilir:

- $\frac{\text{Toplam Mesafe (yükleme Limanı + Tahliye Limanı + Yükleme Limanı)}}{\text{Seyir Zamanı}} = \text{Gemi Sürati} * 24 \text{ saat}$

- Tahmini liman zamanı eklenir. = Sefer Zamanı

b) Günlük Kira Tespit Edilir :

- $\frac{\text{Dwt} * \text{Kira Oranı} * 12 \text{ Ay}}{365 \text{ gün}} = \text{Günlük Kira}$

c) Sefer Maliyeti Tespit Edilir

- Sefer Süresi X Günlük Kira

- Yakıt + Liman Masrafları + vs. = TOPLAM SEFER MALİYETİ

d) Geminin Yüklebileceği max. Kargo Miktarı Tespit Edilir

- $\text{dwt} - (\text{yakıt} + \text{depo} + \text{su} + \text{l/o} + \text{sabitler}) = \text{Kargo Kapasitesi}$

e) Taşınan Kargo Başına m/ton Maliyeti Tespit Edilir

- $\frac{\text{Sefer Maliyeti}}{\text{Kargo Kapasitesi}} = \text{Ton Başı Maliyet}$

- Ton Başı Maliyet = WS indeks rakamı eşleniği
Seferin WS 100 Hesabı

5.9. DÜNYASKALASI İNDEKS RAKAMININ AYLIK DWT BAŞI ZAMANA BAĞLI GEMİ TAHSİS NAVLUNU

a) Toplam Sefer Süresi Tespit Edilir:

- Toplam Mesafe (yükleme Limanı + Tahliye Limanı + Yükleme Limanı) =
Seyir Zamanı
Gemi Sürati * 24 saat

Tahmini liman zamanı eklenir. = Sefer Zamanı

b) Geminin Yüklebileceği max. Kargo Miktarı Tespit Edilir
dwt – (yakıt + depo + su + l/o + sabitler) = Kargo Kapasitesi

c) Ödenebilir Navlun Tespit Edilir.

- Net Navlun = Günlük Maliyet
Sefer Süresi

d) Aylık dwt Başına Zamana bağlı Navlun Eşleniği Tespit Edilir :

- Günlük Maliyet X 365 gün = Aylık dwt Başına Zamana Bağlı Kira Bedeli
dwt X 12 ay

Örnek 3 : WS Rate (Dünyaskalaso Navlun) olarak belirtilen bir seferin TC Rate'inin (Zamana Bağlı Gemi Tahsis Kira Navlununun) Sefer Maliyetinin ifadesi için aşağıdaki örnek kullanılacaktır.

Gemi Adı	: M/T NAZLI DENİZ
Dwt	: 280.315
Dwcc (DWT Taşıma Kapasitesi)	: 267.599
Sürat	: 14 knot

Yakıt Harcamı	: 150 ton/gün
Öngörülen Zamana Bağlı Gemi Tahsis Bedeli	: 2,2 usd dwt/ay
Yükleme limanı	: Ras Tanura
Boşaltma limanı	: Rotterdam (Via Cape Good Hope)
Toplam Mesafe	: 22.930 mil
IFO 380 cst	: 184.75 usd/pmt
Ras Tanura – Rotterdam WS Tek Navlunu	: 16,37 usdm pmt

Sefer Süresi:

$22.930 / 336$ (günlük menzil) : 68,24 gün

Liman Zamanı : 4 gün

Toplam Sefer Süresi : 72,24 gün

Kira :

$280.31 \text{ dwt} \times 2.2 \text{ usd} \times 12 \text{ ay} / 365 \text{ gün} = 20.275 \text{ usd}$ (Günlük Kira)

Günlük Kira $20.275 \text{ usd} + 100 \text{ usd}$ (ekstra) = 20.375 usd

$20.375 \text{ usd} \times 72.24 \text{ gün} = 1.471.890 \text{ usd}$

İhrakiye:

150×68.24 (Seyir) = 10,326 ton

$10.236 + \text{Liman İhrakiye (Yaklaşık) } 200 \text{ ton} = 10.436 \text{ ton}$

$10.436 \times 184.75 = 1.928.051 \text{ usd}$

Liman Masrafları :

Yükleme + Tahliye = 169.595 usd

TOPLAM MASRAFLAR

Kira + Yakıt + Liman Masrafları : 3.569.536 usd

Sefer Oranı:

$$\frac{3.569.536 \text{ usd}}{267.599 \text{ ton}} = 13.339 \text{ usd/pmt}$$

267.599 ton

$$\frac{13.339 \text{ usd}}{16.37} = \text{WS } 81.48$$

16.37

Örnek 4 : Sefer Maliyetinin (Zamana Bağlı Gemi Tahsis Navlun) TC Rate Eşleniğinin hesaplanması için aşağıdaki örnek kullanılmıştır ;

Gemi Adı	: M/T NAZLI DENİZ
Dwt	: 280.315
Dwcc (DWT Taşıma Kapasitesi)	: 267.599
Sürat	: 14 knot
Yakıt Harcamı	: 150 ton/gün
Öngörülen Zamana Bağlı Gemi Tahsis Bedeli	: 2,2 usd dwt/ay
Yükleme limanı	: Ras Tanura
Boşaltma limanı	: Rotterdam (Via Cape Good Hope)
Toplam Mesafe	: 22.930 mil
IFO 380 cst	: 184.75 usd/pmt
Ras Tanura – Rotterdam WS Tek Navlunu	: 16,37 usdm pmt
WS RATE	: 81.48

Sefer Süresi:

$$22.930 / 336 \text{ (günlük menzil) } : 68,24 \text{ gün}$$

Liman Zamanı : 4 gün

Toplam Sefer Süresi : 72,24 gün

Navlun Geliri:

$$267.599 \times \text{WS } 81.48 = 3.569.309,2 \text{ usd}$$

İhrakiye:

$$150 \times 68.24 (\text{ Seyir }) = 10,326 \text{ ton}$$

$$10.236 + \text{Liman İhrakiye (Yaklaşık) } 200 \text{ ton} = 10.436 \text{ ton}$$

$$10.436 \times 184.75 = 1.928.051 \text{ usd}$$

Liman Masrafları :

$$\text{Yükleme + Tahliye} = 169.595 \text{ usd}$$

Sefer Maliyeti :

$$\text{Navlun Geliri} - (\text{İhrakiye} + \text{Liman Masrafı}) = 1.471.663 \text{ usd}$$

$$1.471.663 \text{ usd} / 72.24 \text{ gün} = 20.371,86 \text{ usd/gün}$$

$$20.371,86 \text{ usd} - 100 \text{ usd (ekstra)} = 20.271 \text{ usd}$$

Bu Durumda;

Zamana Bağlı Gemi Tahsis Navlun rakamı ;

$$\text{Günlük Sefer Maliyeti} = 20.271,86 \times 365/12 = 16.602,4 \text{ usd/ay}$$

$$\underline{16.602,4 \text{ usd/ ay}} = 2,20 \text{ usd dwt/ay } 280,315 \text{ dwt}$$

6. TANKER BAĞLANTILARINDA KULLANILAN ÖZEL HÜKÜMLER

Büyük petrol sahipleri tarafından hazırlanan Charter formları kullanıldığında, bu charter formlarında özel hükümler bölümünün içerilmesine gerek olmadığı sanılır. Fakat her gün değişmekte olan piyasa ve gelişen teknoloji yüzünden normal forma her zaman yeni yazılı klozlar eklemek zorunda olacağımız kesindir. Kiracılar, özellikle petrol ticaretleri charter formuna bir klozun aynısını veya hemen hemen benzer bir klozu ekleyerek ileride kiralama formunun farklı yorumlanmasını sağlarlar.

Tanker bağlanmasında düzenli olarak karşı karşıya geldiğimiz bir dizi kloz vardır.

6.1. LETTER OF INDEMNITY (L.O.I. – TAZMİNAT MEKTUBU)

Tanker piyasasının doğası bir yükün teslimden önce birkaç kere satılabileceğini ortaya koyar. Tüccarlar yükü satabilmek için full set orjinal konşimentoya ihtiyaç duyarlar. Petrol ticaretini finanse eden bankalar tüm konşimentolara güvenlik gereği sahip olmak isterler. Pratikte bu durum geminin teslim limanındaki boşaltma işlemine yüke ait konşimentolar boşaltma limanına ulaşmadan başlaması demektir. Yükün yanlış bir partiye tesliminde ortaya çıkabilecek sorunları tekrar hatırlatmaya gerek yoktur.

Pratikte P&I Kulüpleri tarafından tavsiye edilmese de kiracılar tarafından düzenlenen ve ticari olarak kullanılan L.O.I ile problemin üstesinden gelinmiştir.

Bu doğrultuda armatörün brokeri, yükün konşimentoda yazan boşaltma limanından farklı bir limanda boşaltılması veya boşaltma limanında konşimentoların olmaması halindeki provizyonu gemi tahsis sözleşmesinin içermesini sağlamış olmalıdır. Kiracılar L.O.I'nin yazımını armatörün P&I Kulübü ile bağlantılı olarak düzenleyip kendileri ve karşı olarak birinci sınıf bankaya imzalatırlar. Eğer L.O.I'deki karşı imzanın konşimentodaki alıcı veya teslim edilen tarafından atılması gerekiyorsa, bankanın karşı imzayı atması mümkün değildir.

Artış gösterir şekilde büyük petrol şirketlerinin ticari bölümleri ve bazı kiracılar L.O.I düzenlemek yerine gemi tahsis sözleşmesindeki yazılı teminatı talep ederler.

Üyeleriyle ilgili çıkan problemlerle ilgilenen P&I Kulüpleri, talep edilebilecek hak tutarı çok büyük rakamlar olabileceğinden banka garantisi istemektedirler. Örnek olarak talep edilen tazminat kargonun CIF değeri ve sonuç zararı yani bu yükten dolayı üretimi duran rafinerinin zararını içerebilir.

L.O.I'de bir maddi rakam ve zaman limiti yazılmamalıdır.

- a. Konşimento olmaz ise
- b. Konşimentoda yazılı olan boşaltma limanından farklı bir boşaltma limanında boşaltma yapılırsa

L.O.I. gereklidir.

6.2. CARGO RETENTION (YÜK TUTULMASI)

Amoco klozu tanker sektöründe çoğunlukla kabul görmektedir.

“ Kargonun boşaltılmasından sonra geminin bordasında halen yük varsa ve bu durum bağımsız bir surveyor tarafından geminin bordasındaki bu yükün pompalama işlemi ile boşaltılabileceği belirlenirse, kiracının geminin bordasında kalan konu kargonun yükleme limanındaki Fob bedeline tekabül eden navlun miktarını toplam navlundan düşmeye hakkı vardır. Bu konuda herhangi bir hareket veya hareket eksikliği gemi tahsis sözleşmesi taraflarının haklarına ve yükümlülüklerine halel getirmez.”

Ham petrolün içerisinde birçok madde olduğundan yapılan boşaltmadan sonra geminin bordasında sıvı olmayan artıklar kalabilir.

Bu sebeple herhangi bir yanlış anlaşılmayı ortadan kaldırmak üzere, armatörün brokeri sözleşmede “pompala bilindir” kelimesinin ardına “geminin sabit pompalarıyla ulaşılabilir” ibaresini eklemelidir. Boşaltma işleminin tamamlanmasını müteakip armatör bağımsız bir surveyorün “ dry certificate” (kuru sertifikası) vermesini temin etmelidir.

6.3. IN-TRANSIT LOSS KLOZU (ZARAR/ KAYIP KLOZU)

Konşimento sahibi kendisine konşimentoda yazan miktarlardan daha az bir yük teslim edildiğini iddia ederek hak talep edebilir. Buradaki risk tamamen armatörün olup, armatör düşük miktardaki bir ürün bedelinin iki katı bir fiyat ödeyebilir.

- a) In-transit kayıp miktarı konşimentoda yazan toplam miktarın %0,5'ini geçmemelidir. In-transit zarar miktarı doğru ölçen bir sayaç ile ölçülerek konşimentoda yazan miktar ile yine doğru ölçen bir sayaç veya bağımsız bir surveyorün ölçümü ile kıyıda teslim alınan net yük miktarı arasındaki farktır.
- b) Yapılan surveye göre eğer eksik miktar %0,5'den fazla ise, kiracı eksik çıkan miktarın %0,5'i kadar navlundan düşüm yapma hakkına sahiptir.

Konu kloz aşağıdaki nedenlerde ötürü şaşırtıcı şekilde tek taraflıdır;

- c) Kloz doğru ölçen sayaçtan bahsetmektedir.
- d) Gemiye yüklenen miktar "Brüt" olup su ve diğer maddeleri de ihtiva etmektedir.
- e) Boşaltma kısmında yazılan "Net" ile su ve diğer maddeler çıktıktan sonra geri kalan miktar belirtilmiş olup, aynı şeyler karşılaştırılmamaktadır.
- f) Kıyı tanklarındaki yük miktarı surveyorün yükü alan tankları ayırt edebildiği durumu göz önüne alınarak ölçülebilir. Europoort gibi kompleks yapılarda borulardaki petrol miktarını bilmek ve doğru ölçümü yapmak kolay değildir.

Armatörü bu klozları kabul etmesi için yüklemeye sonra bordadaki brüt miktar ve boşaltmaya geçmeden önce bordadaki brüt miktar rakamlarının içerilmesini sağlaması gereklidir.

6.4. PUMPING KLOZU (POMPALAMA KLOZU)

Bu klozda armatör tüm kargoyu 24 saat içinde gemiden tahliye etmeyi veya süzdürme yapılmaksızın, kıyı tesislerinin izni dahilinde boşaltma işlemini ortalama 100 P.S.I basınç ile sağlayacağını garanti eder.

Gemi ileride ortaya çıkabilecek protestolarda armatörün kendini koruyabilmesini sağlayacak şekilde kaptanın kıyıda gelen düşük oranlı tahliye emirlerini tutmasına

olanak sağlayan bir pompa zaman defteri tutmalıdır. Her ne klozda anlaşılırsa anlaşılırsın en önemli bölüm kıyı tesislerinin izni maddesidir. Bazı durumlarda terminal düşük basınçla tahliye veya geminin üç tane kullanılabilir hortumu yerine bunlardan sadece birisini kullanarak geminin 24 saat içinde tahliyesini tamamlama kapasitesini düşürebilir. Boşaltma süresi gemiye bağlı olan boruların çapına bağlı olarak da değişiklik gösterebilir. (KUMAR, S.N.)

6.5. SPEED-UP KLOZU (HIZLANDIRMA KLOZU)

Genelde armatörler düşük hızdaki operasyon işlemi bazında teklif verirler. Kiracı geminin hızlı çalışmaktan ötürü artacak yakıt giderlerini armatör için karşılayarak geminin servis süresini hızlandırmasını talep etme hakkı vardır. Yüksek yakıt masraflarının ve düşük navlun bedellerinin ödendiği durumlarda armatörler masraflardan kaçınmak için gemilerinin düşük devirde/ süratte çalışmasını isterler.

6.6. WAR RISK KLOZU (SAVAŞ RİSKİ KLOZU)

Bu kloz gemilerin sigortacıların belirttiği savaş riski olan bölgelere uğrak yapması halinde ödenen ek primlerdir. En çok kullanılan kloz Chevron War Risk'tir.

Gemi tahsis sözleşmesi tarihinde geminin ana omurgası, makinesi ve mürettebat bonus'ları üzerindeki herhangi War Risk primi artışı kiracıya aittir. Sözleşmenin kapanışı esnasındaki War risk primlerindeki herhangi bir artış armatöre aittir. Gemi tahsis sözleşmesinin yürürlüğe girdiği tarihteki tüm ek ücretler armatörün hesabıdır.

6.7. ADDITIONAL PREMIUM (EK SİGROTA PRİMİ)

Bu kloz geminin yaşı, bayrağı ve sınıfı sebebiyle olabilecek ek primlere vurgu yapar. Geminin yaşı, sınıfı ve bayrağı ile ilgili yük için oluşabilecek her türlü ekstra sigorta primi armatörün hesabıdır. Kiracı bu ekstra tutarı navlundan düşmekte özgürdür. Eğer böyle bir kloz üstünde anlaşma sağlanacaksa maksimum bir tutar belirlemek ve doğru doküman karşılığında bu miktarın ödeneceğini belirtmek lazımdır.

6.8. CLEANING (TEMİZLİK)

Çoğu gemi tahsis sözleşme formları temizlik klozu içerir ve armatörün brokleri tanklara gidecek inspektörler için tankların temizlenmesine bakacaklardır.

Peşin hüküm olmaksızın ve armatörün sözleşmedeki gemiyi temiz kargo tankları, borular ve pompalar ile teslim etme yükümlülüklerine ek olarak gemi kiracının inspektörünün tatmin olacağı şekilde yükleme limanına tankları, boruları ve pompaları temizlenmiş şekilde varmalıdır. Buna ek olarak armatör her türlü tortu, eğer kullanılmışsa tank yıkayıcıları veya kimyasallarının taşımayı gerçekleştirecek tank, boru ve pompalardan temizlenmiş olduğunu teyit etmesi gerekmektedir. Eğer gemi iptal süresinde temiz değilse, kiracı iptal süresinden 24 sonra sonraya kadar veya inspektörün gemiyi yükleme için uygun bulmamasından itibaren olan 24 saat sürelerinin daha uzun olanı dahilinde kiralamayı iptal hakkına sahiptir.

6.9. LOAD ON TOP (ÜSTE YÜKLEME)

Belli bir zaman dilimi üzerinde yapılan bir dizi kargo ve tank temizleme işlemi neticesinde geminin bordasında bir miktar pis su toplanabilir. Bazı kiracılar, özellikle büyük olanlar, bu suları rafine işlemlerinde kullanmak için Load on Top yükleme yapmak isteyeceklerdir. Bu yolla sadece navlun parasına ekstradan birkaç yüz ton petrol almış olacaktırlar.

6.10. CLEAN BALLAST (TEMİZ BALLAST)

Çoğu kiracı geminin yükleme limanına temiz balast ile varmasını isterler. Bunun sebebi MARPOL regülasyonu bütün terminallerin kirli balast tesisleri olmasını zorunlu kılsa da bazı terminallerde bu tesislerin olmamasıdır. Buralar Akdeniz, Kızıl Deniz, Malaca Geçidi gibi kirli balast temizliğinde problemi olan bölgelerdir.

6.11. BLACK LIST (KARA LİSTE)

Ufak bir dikkat gösterilmesi gereken kloz şu şekildedir.

“ Armatör gemisinin kara listede olmadığını ve Arab Ülkeleri'nin hiçbiri tarafından boykot edilmediğini garanti eder.” Bu durum genelde İsrail'e uğrak yapan gemiler için geçerlidir.

6.12. CONOCO WEATHER KLOZ (CONOCO HAVA KLOZU)

Yükleme ve boşaltma için palamar ile bağlanmada veya bağlanmadan sonra kötü hava koşullarından ötürü yaşanan gecikmelerde bir yarım gün laytime, eğer demuraj varsa, yarı demuraj ücreti uygulanır.

Kötü hava koşullarından ötürü tanker yanaşmasını geciktiren Fas, İtalya ve Hindistan gibi çok bilinen limanlar vardır.

6.13. EXXON DRUG AND ALCOHOL ABUSE POLICY (EXXON İLAÇ VE ALKOL SUİSTİMAL POLİTİKASI)

Armatör gemisinde uygulanan İlaç ve Alkol politikasının Oil Companies International Marine Forum Guidelines for the control of Drugs and Alcohol Onboard Ship standartlarına uyduğunu veya bu standartlardan daha ileri olduğunu garanti eder. Armatör ayrıca bu politikanın gemi tahsis sözleşmesi boyunca devam edeceğini garanti eder.

6.14. ADDITIONAL OIL POLLUTION INSURANCE (EK YAKIT KİRLİLİĞİ SİGORTASI)

Armatörler P&I kulübünden temin edilebilecek şekilde standart yakıt kirliliği sigorta kapsamına sahip oldukları ve sözleşme boyunca da sahip olacaklarını garanti ederler.

6.15. BP CHARTER PARTY ADMINISTRATION KLOZ (BP GEMİ TAHSİS SÖZLEŞMESİ YÖNETİM KLOZU)

Bundan birkaç yıl öncesine kadar sonuçlanan her yük bağlama işlemi için charter parti tanzim edilmemesi yönünde bir fikir çıksa, bu görüş çok saçma bulunurdu.. Pratikte kiracılar çok yoğun olduğundan bir charter party düzenlendiğinde onu kontrol etme

fırsatları olmazdı ve evrak tozlu bir yerde veya bir çekmecedeki imza beklerdi. Seneler durumu daha kötüye götürdüğünden çoğu kiracı BP'nin aşağıdaki yazımını kullanmaya başladı.

“ Charter parti terim ve koşulları brokerin konfirmasyon teleks'iyle tespit edilmiştir. Armatör ve kiracı konularının sonuçlandırılmasından sonra bir gün içinde brokere teleks mesajı ile onay vereceklerdir. Broker daha sonra onayın alındığını her iki tarafa da teyit edecektir. Armatör veya kiracıdan yazılı talep olmadıkça, formal şekilde yazılı ve imzalı bir charter parti olmayacaktır.”

SONUÇ

Tanker taşımalarında yüke uygun geminin bulunması, işletme ve operasyon maliyetlerinin doğru hesaplanması, geminin rotası ve sefer uzunluğu ve geminin rotası üzerindeki yakıt alınacak limanların doğru tespiti çok önemlidir. Ayrıca geminin yükleme ve boşaltma limanlarındaki maliyetlerinin doğru hesaplanması ile gemiyi kiralayan taraf maliyetlerini minimum seviyede tutarak armatöre kendisi için en uygun navlunu ödeyecektir.

Aynı şekilde armatörde gemisi veya gemilerinin kapital maliyeti ve yukarıda sıralanan diğer tüm faktörleri dikkate alarak, gemisinin en uygun şekilde ve en iyi anlaşma ile kiracıya verecek ve kendisi için optimum gelire ulaşacaktır.

Armatör yapacağı maliyet hesaplamalarında her zaman maksimum maliyetleri dikkate almak zorundadır. Özellikle geminin işletme ve sefer maliyetlerini maksimum olarak hesaplamalı ve kiracıya teklifini bu şekilde geçmelidir. Buna ek olarak sefer maliyetlerinin en önemli kısmını oluşturan liman ve yakıt masraflarına çok özen gösterilmelidir. Aksi takdirde armatör kiracıya gereğinden düşük bir gemi tahsis teklifi vererek zarar eder. Bu doğrultuda gidilecek olan limanın lokal durumu ve masrafları için çeşitli acentelerden teklif alınarak ortalama masraf hesaplanmalıdır. Gemide kullanılacak yakıtla ilgili olarak armatör yakıtını mutlaka en düşük fiyatla yakıt temin eden liman istasyonlarından veya rafinerilerden temin etmelidir.

Kiracı armatörle tahsis sözleşmesini yapmadan önce DünyaSkalasındaki gidilecek destinasyonun mesafesini ve kitaptaki gemi tahsis navlununu iyice kontrol etmelidir. Kitaptaki mesafeler çıkış ve varış limanları arasındaki minimum mesafeyi vereceğinden kiracı armatörden gelen gemi özellikleri ile ortalama yakıt giderini hesap edebilecektir. Yine kiracının sözleşmenin tipi doğrultusunda varış limanındaki masrafları da kontrol etmesi armatör tarafından kendisine fazla bir masraf uygulanmasının önünü kesecektir. Ayrıca taşıma için birden fazla armatör ve brokerden teklif alma yoluyla kiracı yükü için en iyi gemiyi seçme imkanı bulacaktır.

KAYNAKLAR:

- BES, J., 1956, *Tanker Chartering and Management*, 1st ed., C. De Boer Jr., Amsterdam, Netherlands, 0961006758
- HUBER, M., 2001, *A Handbook for the Person-In-Charge*, 4th ed., Cornell Maritime Press, Centreville, MD. USA, 0870335286
- KUMAR, S.N., 2003, *Tanker Transportation*, Maine Maritime Academy, 1 (4), 20-28.
- WOODS, P.J. v, 2000, *Tanker Chartering*, 2000 ed., Witherby & Co., London, 1856092038

ÖZGEÇMİŞ

Yunus Emre KORALTÜRK

21 Mart 1977'de İstanbul'da doğdu. İlköğrenimini Hirkaişerif İlkokulu'nda, Orta ve Lise eğitimini yabancı dilde eğitim veren Özel Tarhan Koleji'nde tamamladı. 2000 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümünden mezun oldu. 2000 yılının Aralık ayından itibaren uluslararası hava, kara ve deniz taşımaları alanında faaliyet gösteren Hamann & Hellmann Uluslararası Nakliyat ve Limitet şirketinde Deniz İhracat ve İthalat Müdürü görevini yürütmektedir. Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümü Denizcilik Kulübü ve Deniz temiz-Turmepa üyesidir.