



T.C.

TOROS ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI TİCARET ve LOJİSTİK ANA BİLİM DALI

ULUSLARARASI TİCARET ve LOJİSTİK YÜKSEK LİSANS

PROGRAMI

**DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA OPERASYONEL
SORUNLAR: KURU YÜK GEMİLERİ TAŞIMALARINDA PROBLEM
GRUPLARI ve ÇÖZÜM ÖNERİLERİ**

Bülent Tugay YAKICI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MAYIS 2020



T.C.

TOROS ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI TİCARET ve LOJİSTİK ANA BİLİM DALI

ULUSLARARASI TİCARET ve LOJİSTİK YÜKSEK LİSANS

PROGRAMI

**DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA OPERASYONEL
SORUNLAR: KURU YÜK GEMİLERİ TAŞIMALARINDA PROBLEM
GRUPLARI ve ÇÖZÜM ÖNERİLERİ**

Bülent Tugay YAKICI

**DANIŞMAN
Prof. Dr. Köksal HAZIR**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MAYIS 2020

ETİK BEYAN

Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu çalışmada;

- Sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

.....29...../05...../2020

Bülent Tugay YAKICI

İmza

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA OPERASYONEL SORUNLAR: KURU YÜK GEMİLERİ TAŞIMALARINDA PROBLEM GRUPLARI ve ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

(Yüksek Lisans Tezi)

Bülent Tugay YAKICI

TOROS ÜNİVERSİTESİ

**LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
2020**

ÖZET

Deniz yolu taşımacılığı yük ve yolcu gemileriyle taşıtan ile taşıyan arasında yapılan taşıma sözleşmesine dayalı uluslararası deniz ticaret kanunu ve sözleşmeleri çerçevesinde yürütülen, belirli bir bedel karşılığında, limandan limana yapılan taşıma türüdür.

Dünyanın ve aynı zamanda ülkemizin 3/4 'ünün suyla çevrili olması denizyolu taşımacılığını yaygınlaşmasında doğal olarak önemli bir faktördür.

Bu taşıma yöntemine konu olan yükler, ekipmanlar ve gemi tipleri, operasyon sürecine katılım gösteren firmalar/ taraflar çeşitlilik göstermektedir.

Sağlıklı ve verimli bir operasyon süreci için konu ile alakalı literatür bilgilerine iyi derecede hakimiyet, konu operasyon alanlarında edinilmiş tecrübeler etkili olan baş unsurlar arasında olmaktadır.

Yapılan çalışmada mal sahiplerinin taleplerine istinaden konteynerler ile taşınamayacak tonajlarda olan kuru yüklerin alıcı firmaya teslimine kadar geçen süreç içerisinde lojistik operasyonlara ihtiyaç duyulmuştur. Operasyonlar da navlun ödemesi ve Mersin Uluslararası Limanı'nda bir takım problemlerle karşı karşıya kalınmış ve birtakım çözüm önerileri ihtiyacı doğmuştur. Bu doğrultuda uygulanan yöntemler, sürece katılım gösteren firmalar, navlun ödemesi, Mersin Uluslararası Limanı'nda karşı karşıya kalınmış problem ve çözüm önerileri ile birlikte gerekli olan diğer bilgiler detaylıca ile içerikte sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Deniz yolu, Gemi, Kuru Yük, Liman, Navlun, Lojistik

OPERATIONAL PROBLEMS IN MARINE TRANSPORTATION: PROBLEM GROUPS AND SOLUTION PROPOSALS IN DRY CARGO SHIPPING

(M. Sc. Thesis)

Bülent Tugay YAKICI

TOROS UNIVERSITY

GRADUATE EDUCATION INSTITUTE

2020

ABSTRACT

Maritime transport is a type of transport carried out from port to port for a certain price, carried out within the framework of the international maritime trade law and contracts based on the contract of carriage between the carrier and the carrier with freight and passenger ships.

The fact that 3/4 of the world and also our country is surrounded by water is an important factor in spreading maritime transportation.

The cargoes, equipment and ship types that are the subject of this transportation method vary depending on the companies / parties participating in the operation process.

Good knowledge of the relevant literature knowledge, experiences gained in the subject operation areas are among the main factors that are effective for a healthy and efficient operation process.

In the study conducted, logistics operations were needed in the process from the delivery of dry cargoes that are in tonnage that cannot be transported to containers to the buyers based on the demands of the owners.

Operations were also faced with freight payment and a number of problems at Mersin International Port, and a need for some solution suggestions arose. The methods applied in this direction, the companies participating in the process, the freight payment, the problems faced in Mersin International Port and other information required along with the solution suggestions are presented in detail.

Key Words: Seaway, Ship, Dry Cargo, Port, Freight, Logistics

TEŞEKKÜR

Bu süreçte bana her daim manevi olarak destek olan annem Leyla YAKICI' ya,

Sektör ile ilgili 30 yıldan fazla süredir süregelen deneyimlerinden, tecrübelerinden ve şirketinin imkanlarından yararlanmama imkan veren ve her zaman bana destek olan TURAN YAKICI – TY Gemi Acenteliğinin kurucusu babam Turan YAKICI' ya,

Sektör ile ilgili deneyim ve bilgilerini paylaşan ve önemli noktalarda yol gösteren, yardımlarını eksik etmeyen Cem YAVUZVARNALI' ya

Liman operasyonlarında uzun yıllar edindiği deneyim ve tecrübeleri ile destek olan Volkan YILMAZ' a

Desteklerini eksik etmeyen Batuhan YAKICI, Gündoğdu YAKICI, Serhat AKKAŞ ve İrem DEMİR' e,

Bilgileri ve tecrübeleri ile süreç boyunca desteklerini esirgemeyen danışman hocam Sn. Prof. Dr. Köksal HAZIR hocam' a,

Ve çalışmamı tamamlarken ihtiyaç duyduğum anlarda bilgisini ve desteğini benden esirgemeyen ve değerli katkılarıyla yol gösteren denizcilik sektöründe ki deneyimli arkadaşlarıma teşekkürlerimi sunarım... Mersin, 2020 Bülent Tugay YAKICI

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
RESİMLERİN LİSTESİ.....	xi
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	xiii
ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....	xv
KISALTMALAR.....	xix
GİRİŞ.....	1
➤ Araştırma Probleminin Tanımı.....	2
➤ Araştırmanın Amacı.....	2
➤ Araştırmanın Önemi.....	2
➤ Araştırmanın Yöntemi.....	2
➤ Araştırmanın Kısıtları.....	2

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI KAPSAMI

1. DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI

1.1. Deniz Yolu Taşımacılığının Genel Özellikleri.....	3
1.2. Deniz Yolu Taşımacılığının Çeşitleri.....	5
1.2.1. Gemilerin sulara dolaşma şekillerine göre deniz yolu taşımacılığı	5
1.2.2. Hizmetin sürekliliğine göre deniz yolu taşımacılığı çeşitleri	6
1.2.3. Taşınan yüke göre deniz yolu taşımacılığı çeşitleri.....	7

1.3. Deniz Yolu Taşımacılığında En Fazla Taşınması Yapılan Kuru Yük Çeşitleri.....	8
1.3.1. En fazla taşınması yapılan kuru yüklerin çeşitleri.....	8
1.3.2. Tehlikeli madde nedir ?.....	10

İKİNCİ BÖLÜM

KURU YÜK GEMİLERİ ve YAPILAN TAŞIMALARIN ANALİZİ

2. DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞINDA KURU YÜK GEMİLERİ ve YAPILAN TAŞIMA EŞLEŞME KRİTERLERİ

2.1. Kuru Yük Gemisi Tipleri ve Özellikleri.....	12
2.2. Deniz Yolu Taşımacılığında Karadeniz Bölgesinde Önemli Yabancı Limanlarda ve Akdeniz Bölgesinin En İşlek İki Türk Limanında Taşınan Başlıca Kuru Yüklerin Analizi.....	17
2.2.1. Karadeniz Bölgesinde önemli yabancı limanlarda taşınması gerçekleşen başlıca kuru yükler.....	17
2.2.2. Türkiye’de Mersin ve İskenderun limanlarında ihracat ve ithalatı kuru yük gemileri ile yapılan başlıca kuru yükler.....	22
2.3. Denizyolu Taşımacılığında Taşınması Yapılan Kuru Yüklerin Uygunluğuna Göre Kuru Yük Gemisi Seçimi.....	27
2.3.1. Taşınacak olan kuru yük türüne göre uygun gemi seçimi yapılmasında yük özelliklerinin etkileri.....	27
2.3.2. Konu olan gemi özelliklerinin taşınacak olan kuru yüklerin belirlenmesinde ki rolleri.....	29
2.4. Konu Olan Kuru Yükün Özelliklerine Göre Yükleme/Tahliye Ekipman Seçimi.....	32
2.4.1. Liman rıhtım vinçleri ve ekipmanları.....	32
2.4.2. Gemi vinç tipleri.....	37
2.5. Yapılacak Olan Eşleşmelerde Uygulanacak Adımlar.....	39
2.6. Kullanılan Kiralama Sözleşmeleri.....	43
2.6.1. Charter party.....	44
2.6.2. Taşıma kontratları.....	46

2.7.	Gemi Kiralama ve Ticari Operasyon.....	56
2.7.1.	Sefer maliyeti.....	56
2.7.2.	Demuraj.....	57
2.7.3.	Dispeç.....	57
2.8.	Kiralanmış Gemi Operasyon Süreci.....	58
2.8.1.	Önemli yük ve operasyon evrakları özellikleri.....	59
2.9.	Kiralanmış Geminin Operasyon Sürecinde ki Oyuncuları.....	74
2.9.1.	Süreçte yer alan kuruluşlar.....	92

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KARŞILAŞILAN OPERASYON SORUNLARI ve ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

3. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA OPERASYONEL SORUNLAR: KURU YÜK GEMİLERİ TAŞIMALARINDA PROBLEM GRUPLARI ve ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

3.1.	Araştırmanın Amacı, Önemi ve Sınırlılıkları.....	102
3.2.	Araştırmanın Yöntemi.....	103
3.3.	Oluşan Problemlerin Tespitlerine ve Çözüm Önerilerine Yönelik Katılımcı Firmaların Vermiş Oldukları Yanıtlar	105
3.1.1.	Birinci grupta yer alan kiralanması yapılan gemilerin navlun ödemesinin gecikmesinden kaynaklı oluşan problemler ve verilen yanıtları.....	106
3.3.2.	İkinci grupta yer alan operasyonel konularda ki aksamalardan kaynaklı söz konusu iş kolunda bulunan tarafların limanlarda yaşadıkları problemler ve verilen yanıtları.....	112
3.4.	Katılımcıların Çözüm Önerilerinin ve Yanıtlarının İşlevselliği ile İlgili Anket Sonuçları.....	138

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

SONUÇ ve DEĞERLENDİRME.....	242
KAYNAKÇA.....	246
İNTERNET KAYNAKLARI	248
EKLER.....	255
ÖZGEÇMİŞ.....	269



RESİMLERİN LİSTESİ

Resim	Sayfa
Resim 2.1. Single decker gemi ambarı	13
Resim 2.2. Tween decker gemi ambarı.....	14
Resim 2.3. Ro-ro gemi ambarı.....	14
Resim 2.4. Barge gemisi.....	15
Resim 2.5. Nehir tipi gemi.....	15
Resim 2.6. General cargo tipi gemi	16
Resim 2.7. Bulk carrier tipi gemi ambarı.....	16
Resim 2.8. Kuru yük örneği.....	22
Resim 2.9. Mv Strategic Alliance	30
Resim 2.10. Mobil ünite örneği	33
Resim 2.11. Mobil ünite örneği	34
Resim 2.12. Kule tipi örneği.....	34
Resim 2.13. Kepçeli yük operasyon örneği	35
Resim 2.14. Döner liman kepçesi örneği.....	36
Resim 2.15. Paketlenmiş kuru yük liman operasyon örneği.....	36
Resim 2.16. Paketlenmiş kuru yük liman operasyon örneği.....	37
Resim 2.17. Crane tipi vinç sahibi gemi örneği.....	38
Resim 2.18. Derrick tipi vinç örneği.....	38

(devam) Resimlerin Listesi

Resim 2.19. Gencon 76 örneği.....	48
Resim 2.20. Gencon 76 örneği.....	49
Resim 2.21. Gencon 76 örneği.....	50
Resim 2.22. Gencon 76 örneği.....	51
Resim 2.23. Gencon 94 örneği.....	52
Resim 2.24. Gencon 94 örneği.....	53
Resim 2.25. Gencon 94 örneği.....	54
Resim 2.26. Gencon 94 örneği.....	55
Resim 2.27. Konşimento örneği	61
Resim 2.28. Yükleme talimatı örneği	62
Resim 2.29. Mate receipt örneği	63
Resim 2.30. Manifesto örneği	64
Resim 2.31. Boşaltma ordinosu örneği	65
Resim 2.32. Olaylar çizelgesi örneği	67
Resim 2.33. Hazırlık mektubu örneği	68
Resim 2.34. Broker komisyon faturası örneği.....	69
Resim 2.35. Navlun faturası örneği	70
Resim 2.36. Zaman sayımı hesabı belgesi örneği	71
Resim 2.37. Demuraj ve dispeç faturası örneği	72
Resim 2.38. Sörvey raporu örneği	73

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 1.1. Bu yüklerin haftalık değerlerine göre incelenmesi.....	9
Çizelge 2.1. Novorossiysk limanı operasyon yükleri.....	18
Çizelge 2.2. Constanza limanı operasyon yükleri.....	19
Çizelge 2.3. Mariupol limanı operasyon yükleri.....	20
Çizelge 2.4. Odessa limanı operasyon yükleri.....	21
Çizelge 2.5. İskenderun limanı operasyon yükleri.....	23
Çizelge 2.6. Mersin limanı operasyon yükleri.....	24
Çizelge 2.7. Mersin Deniz Ticaret Odası Nisan 2017 liman durumu.....	25
Çizelge 2.8. Mersin Deniz Ticaret Odası Nisan 2017 liman durumu.....	26
Çizelge 2.9. Yüklerin istif faktör oranları.....	29
Çizelge 2.10. Incoterms	79
Çizelge 2.11. Incoterms.....	79
Çizelge 3.12. Cronbach Alpha (A) güvenilirlik analizi.....	139
Çizelge 3.13. Güvenilirlik kategorileri sınıflandırılması.....	139
Çizelge 3.14. Karayolu nakliye firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler	228
Çizelge 3.15. Gözetim firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler.....	229
Çizelge 3.16. Broker firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler.....	230

(devam) Çizelgelerin Listesi

Çizelge 3.17. Gümrük müşavirliği firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler.....230

Çizelge 3.18. Satıcı veya alıcı firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler.....231

Çizelge 3.19. Stivedor ve liman işletmecisi firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler.....232

Çizelge 3.20. Gemi armatörü firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler.....233

Çizelge 3.21. Gemi acentesi firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler.....237

Çizelge 3.22. Ortalama ve standart sapma değerleri.....238

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 1.1. Bu yüklerin baltık kuru yük indeksine göre incelenmesi.....	10
Şekil 2.2. Mersin uluslararası limanı 2007- 2017 dökme kuru yük hacimleri.....	26
Şekil 3.1. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	140
Şekil 3.2. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	141
Şekil 3.3. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	142
Şekil 3.4. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	143
Şekil 3.5. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	144
Şekil 3.6. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	145
Şekil 3.7. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	146
Şekil 3.8. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	147
Şekil 3.9. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	148
Şekil 3.10. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	149
Şekil 3.11. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	150
Şekil 3.12. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	151
Şekil 3.13. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	152
Şekil 3.14. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	153
Şekil 3.15. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	154
Şekil 3.16. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	155
Şekil 3.17. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	158

(devam) Şekillerin Listesi

Şekil 3.18. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	159
Şekil 3.19. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	160
Şekil 3.20. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	161
Şekil 3.21. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	162
Şekil 3.22. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	163
Şekil 3.23. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	164
Şekil 3.24. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	165
Şekil 3.25. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	166
Şekil 3.26. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	167
Şekil 3.27. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	168
Şekil 3.28. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	169
Şekil 3.29. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	170
Şekil 3.30. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	171
Şekil 3.31. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	172
Şekil 3.32. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	173
Şekil 3.33. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	174
Şekil 3.34. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	175
Şekil 3.35. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	176
Şekil 3.36. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	177
Şekil 3.37. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	178
Şekil 3.38. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	179
Şekil 3.39. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	180
Şekil 3.40. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	181
Şekil 3.41. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	182

(devam) Şekillerin Listesi

Şekil 3.42. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	183
Şekil 3.43. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	184
Şekil 3.44. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	185
Şekil 3.45. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	186
Şekil 3.46. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	187
Şekil 3.47. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	188
Şekil 3.48. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	189
Şekil 3.49. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	190
Şekil 3.50. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	191
Şekil 3.51. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	192
Şekil 3.52. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	193
Şekil 3.53. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	194
Şekil 3.54. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	195
Şekil 3.55. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	196
Şekil 3.56. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	197
Şekil 3.57. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	198
Şekil 3.58. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	199
Şekil 3.59. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	200
Şekil 3.60. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	201
Şekil 3.61. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	202
Şekil 3.62. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	203
Şekil 3.63. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	204
Şekil 3.64. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	205
Şekil 3.65. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	206

(devam) Şekillerin Listesi

Şekil 3.66. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	207
Şekil 3.67. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	208
Şekil 3.68. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	209
Şekil 3.69. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	210
Şekil 3.70. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	211
Şekil 3.71. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	212
Şekil 3.72. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	213
Şekil 3.73. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	214
Şekil 3.74. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	215
Şekil 3.75. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	216
Şekil 3.76. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	217
Şekil 3.77. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	218
Şekil 3.78. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	219
Şekil 3.79. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	220
Şekil 3.80. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	221
Şekil 3.81. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	222
Şekil 3.82. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	223
Şekil 3.83. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	224
Şekil 3.84. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	225
Şekil 3.85. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları.....	226

KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış bazı kısaltmalar açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar	Açıklamalar
ABS	American Bureau Of Shipping
ABT	About
ADA WOG	All Details About Without Guarantee
A/E	Accept/Except
BC	Bulk Cargo
BDI	Baltic Dry Index
BENDS	Both Ends
BLG	Bulk Liquids and Gases
B/L	Bill Of Lading
BSS	Basis
CAPT.	Captain
CBM	Cubic Meter
CBFT	Cubic feet
CFT	Cubic Feet
CIS	Commonwealth of Independent States
CL	Clause
COMM	Commission
COMSAR	Radio Communication And Search And Rescue
CORR	Correction
CP	Charter Party
CTR NO	Container Number
D	Discharging
DE	Ship Design And Equipment

DD	Delivery Dated
DSC	Carriage Of Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers
DTO	Deniz Ticaret Odası
DWT	Deadweight
EIU	Even If Used
FAL	Facilitation Committee
FIOS BSS	Free In Out Basis
FM	From
FOB	Free On Board
FP	Fire Protection
FSI	Flag State Implementation
GRT	Gross Tonnage
GRT/NRT	Gross Tonnage / Net Tonnage
GT / NT	Gross Tonnage /Net Tonnage
HO/HA	Hold /Hatch
HRC	Hot Steel Rolled Coils
HRS	Hours
IMDG	International Maritime Dangerous Goods
IMO	International Maritime Organisation
IMSBC	International Maritime Solid Bulk Cargoes
İMEAK	İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
L	Loading
Laycan	Lay Day Cancelling Day
LBP	Length Between Perpendiculars
LC	London Convention
LCF	Longitudinal Center of Flotation
L/C	Laycan
L/D	Loading/Discharging
LEG	Legal Committee
LOA	Length Overall
LT	Local Time

MARPOL	Maritime Pollution
MAX	Maximum
MCT	Moment Cm Ton
MEPC	Marine Environment Protection Committee
MON	Monday
MT	Metric Tons
M/T	Metric Ton
MTR	Meter
MTRS	Meters
MTS/D	Metric Tons/ Daily
MSC	Maritime Safety Committee
MSDS	Material Safety Data Sheet
MSSRS	Messieurs
M/V	Motor Vessel
NAV	Safety Of Navigation
N/A	Not Applicable
NIL	Not In List
NOR	Notice Of Readiness
NTC	Not Time To Count
NR	Number
OPS	Operations
PDPR	Per Day Pro Rata
P&I	Protect and Indemnity
POB	Pilot On Board
PSC	Port State Control
QTY	Quantity
SAT	Saturday
SDWT	Summer Deadweight
SLF	Stability and Loadlines And Fishing Vessel Safety
SOLAS	Safety Of Life At Sea
SQM	Square Meters
SSHEX EIU	Saturday Sunday Holiday Exluded

SSW	Summer Salt Water
STBD	Starboard
STW	Training and Watch-keeping
SUN	Sunday
T	Ton
TC	Technical Co-Operation Committee
THU	Thursday
TPC	Tons Per Centimeter
TS	Tons
TT	Top Tank
TTK	Türk Ticaret Kanunu
TTL	Total
TUE	Tuesday
UNCLOS	The United Nations Convention On The Law of The Sea
USD	United States Dollars
UW	Unit Weight
VB	Ve benzeri
VOY	Voyage
VSL	Vessel
WED	Wednesday
WTI CRUDE	West Texas Intermediate Crude
WWDS	Weather Working Days

GİRİŞ

Deniz yolu taşımacılığı özellikle uluslararası taşımacılık alanında en fazla kullanılan taşımacılık koludur. Günümüzde dünya ticaretinin değer olarak % 90'ı deniz yolunu tercih etmektedir.

Deniz yolu ile taşımacılık ucuz olmakla birlikte çok miktarda ve hacimdeki yüklerin uzun mesafe aktarımlarında çok elverişlidir. Bu kolda tek partide maksimum seviye de taşıma imkânı var iken maliyetlerde bir o kadar düşüktür. Enerji tüketimi diğer taşıma türlerine göre orta düzeyde ve yükün teslimat süresi uzun olsa da güvenlik olanakları bir o kadar yüksek ve avantajı da fazladır.

Bu araştırmada denizyolu taşımacılığı sektöründe, Türkiye’de Mersin Deniz Ticaret Odası’na kayıtlı gemi brokerleri ve navlun komisyoncusu firmalar tarafından kiralanması yapılmış kuru yük gemilerinde navlun ödemesinin gecikmesi ve Mersin Uluslararası Limanı’nda karşı karşıya kaldıkları problem gruplarının tespitine ve çözümlerine yönelik sektörrel bir araştırma yapılacak ve incelenecektir.

Yapılan araştırma ve detayların sonunda bu kaynağa başvuran kişi(ler) ve kurum(lar)’ın gerekli gördükleri halde asıl olan denizyolu taşımacılığında operasyonel sorunlar: Kuru yük gemileri taşımalarında problem grupları ve çözüm önerileri isimli çalışmanın kapsamında belirli operasyonel problemlerin gruplandırılması ve bu problem gruplarına gerekli çözüm önerilerinin geliştirilmesi hususunda bilgi sahibi olmaları amaçlanmaktadır.

Bu çalışma üç ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde deniz yolu taşımacılığının genel özellikleri, temel deniz yolu taşımacılık kavramları ve çeşitleri, deniz yolu taşımacılığının çeşitleri, deniz yolu taşımacılığında yük çeşitleri incelenmiştir. İkinci Bölümde deniz yolu taşımacılığında kuru yük gemisi tipleri ve özellikleri, Türkiye’de Mersin ve İskenderun Limanlarında ve Karadeniz Bölgesinde sahip oldukları ticari hacimden dolayı önemli durumda olan limanlarda ki ihracat ve ithalatı kuru yük gemisi ile yapılan başlıca kuru yüklerin analizi, yük ve gemi eşleştirme kriterleri, yükleme- tahliye liman operasyonunda kullanılan ekipman türleri, kullanılan kiralama sözleşmeleri, gemi kiralama ve operasyon süreci, sefer maliyetleri, demuraj-dispeç kavramları, önemli yük ve operasyon evrakları, süreçte yer alan kuruluşlar incelenmiştir. Çalışmanın son bölümü olan

üçüncü bölümde ise denizyolu taşımacılığı sektöründe, Türkiye’de Mersin Deniz Ticaret Odası’na kayıtlı gemi brokerleri ve navlun komisyoncusu firmalar tarafından kiralanması yapılmış kuru yük gemilerinde navlun ödemesinin gecikmesi ve Mersin Uluslararası Limanı’nda karşı karşıya kaldıkları problem gruplarının tespitine ve çözümlerine yönelik sektörel bir araştırma ile konu incelenmiştir.

➤ **Araştırma Probleminin Tanımı**

Denizyolu taşımacılığı sektöründe, Türkiye’de Mersin Deniz Ticaret Odası’na kayıtlı gemi brokerleri ve navlun komisyoncusu firmalar tarafından kiralanması yapılmış kuru yük gemilerinde navlun ödemesinin gecikmesi ve Mersin Uluslararası Limanı’nda karşı karşıya kaldıkları problem gruplarının tespitine ve çözümlerine yönelik sektörel bir araştırma.

➤ **Araştırmanın Amacı**

Denizyolu taşımacılığında operasyonel sorunlar: Kuru yük gemileri taşımalarında problem grupları ve çözüm önerileri isimli çalışmanın kapsamında belirli operasyonel problemlerin gruplandırılması ve bu problem gruplarına gerekli çözüm önerilerinin geliştirilmesi.

➤ **Araştırmanın Önemi**

Literatüre bakıldığı zaman lojistik ve deniz yolu taşımacılığı alanlarında belirli çalışmaların yapıldığı fakat bu alanda çalışmanın yapılmadığı tespit edilmiştir. Bu çalışma ile konu sektörde bulunan operasyonlara aktif katılan firmalara ve sektöre fayda sağlayıp katma değer üretilmiş olacaktır.

➤ **Araştırmanın Yöntemi**

Birebir görüşme methodu kullanılmıştır.

➤ **Araştırmanın Kısıtları**

Ulaşım sektöründe, deniz yolu taşımacılığında, sadece kuru yük taşımacılığında, charter sözleşmesi ile Mersin Deniz Ticaret Odası’na kayıtlı gemi brokerleri ve navlun komisyoncusu firmalar tarafından kiralanmış, navlun ödemesi ve liman operasyon problemlerinden kaynaklı sorunların tespit ve çözümlerine ulaşılması.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI KAPSAMI

1. DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI

Bu bölümde deniz yolu taşımacılığının genel özellikleri, temel deniz yolu taşımacılık kavramları ve çeşitleri, deniz yolu taşımacılığının çeşitleri, deniz yolu taşımacılığında yük çeşitleri incelenecektir.

1.1. Deniz Yolu Taşımacılığının Genel Özellikleri

Deniz yolu taşımacılığı yük ve yolcu gemileriyle taşıtan ile taşıyan arasında yapılan taşıma sözleşme ve uluslararası deniz ticaret kanunu ile sözleşmeleri esas çerçevesinde yürütülen, belirli bir bedel karşılığında, limandan limana yapılan taşıma türüdür.

Deniz yolu taşımacılığının gelişimi ise tarihi çağlara bakıldığı zaman tekerleğin icadından çok öncelerinde insanlar buldukları sulara ilk adımda ağaç kütüklerini kullanarak ve daha sonraları sandallar yardımı ile hareket etmişlerdir. Eski zamanların bilinen ilk denizcilerinin Finikeli ve Mısırlı uygarlıklar oldukları düşünülmektedir. Bu duruma kanıt olarak ise Mısır uygarlığında milattan önce üç bin yıllarından gemi inşası ile uğraşmaları gösterilmektedir. Birçok uygarlık kendilerini dünyaya deniz yolu taşımacılığı ile tanıtmıştır. Modern denizcilik anlayışının ortaya çıkması ve yayılması ise on dokuzuncu yüzyılda başlamıştır (Pekdemir, 1991: 21-26).

Deniz yolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine nazaran çok daha geniş ve büyük bir öneme sahiptir. Bu taşımacılık ile geniş ve başarılı bir filoya sahip olan ülkeler milletlerarası itibarı güçlendirmede ve ülkelere döviz getirme konusunda daha başarılı olmaktadır.

Deniz taşımacılığı dünya ticaretinin vazgeçilmezidir. 2016 yılında dünya taşımacılığının %84'ü denizyolu ile gerçekleşmiştir. Yine aynı yıl itibarıyla ülkemizdeki dış ticaret taşımalarının yaklaşık 310 milyon tonu denizyolu ile yapılmıştır (Ulaşan ve Erişen Türkiye, 2017: 400).

Dünyada taşınan yüklerin hacim olarak yaklaşık %84'ü, değer olarak ise yaklaşık %70'i denizyolu ile taşınmaktadır (Ulaşan ve Erişen Türkiye, 2017: 401). Gelişmekte olan ülkelerde denizyolu ile yapılan ithalat-ihracat taşıma oranları çok daha yüksek bir paya

sahiptir. Ortaya konulan projeksiyonların ötesinde küresel bazda denizyolu ile yapılan yük hacmi son yarım yüzyılda 20 kat büyümüştür. Lojistik sektöründe deniz taşımacılığı parasal olarak ağırlıklı paya sahiptir (Ulaşan ve Erişen Türkiye, 2017: 401).

Bu durum denizcilik sektörünü küresel ticarete en stratejik sektör konumuna getirmiştir (Ulaşan ve Erişen Türkiye, 2017: 401).

Deniz yolu taşımacılığı Türkiye'nin dış ticaret alanında da önemli yer tutmaktadır. Ülkemizin coğrafi konumu açısından uygunluğu ve stratejik noktalara ev sahipliği yapmasından kaynaklı olarak Türk iş adamlarının sektörlerinde fiyat rekabeti içerisine girmesinde ve maliyetlerini düşürmesinde de etkili etkili olmaktadır. 1980 yılından sonra getirilen teşvikler ve izlenen politikalardan dolayı konu dış ticaretlerde Türk Bayraklı gemilerin kullanılmasında ilerleme kaydedilmiştir (Pekdemir, 1991: 27-29).

Deniz yolu taşımacılığında yasal dayanaklar her ülkenin kendi ticaret kanununda yer almakla birlikte uluslararası çapta bir taşıma olduğu için birtakım özel kuruluşlar tarafından da belirlenmiş kurallar yer almaktadır.

Deniz yolu taşımacılığının üstün ve avantajlı yönleri incelendiği zaman ise en etkili olanları şu şekilde sıralanabilir;

- Deniz yolu ile taşımacılığı taşıma ücreti konusunda yük miktarı ile oranlandığında ucuzluğunun yanı sıra yüksek miktar ve hacim oranlarına sahip yüklerin taşınmasında da kapasite avantajı sağlar (Koban Keser, 2008: 122).
- Uluslararası sularda yasaların sunmuş olduğu emniyet kapasitesi nedeniyle güvenilirliği yüksektir (Koban Keser, 2008: 122).
- Denizyolu taşımacılığında ulaşım süresi uzun, ulaşım hızı düşük olmasına karşılık ekonomikliği ve kombine taşımalarda kilit rol alması sebebiyle önemli bir yere sahiptir (Kol, 2010: 25).
- Yarattığı istihdam alanına bakılarak ülke ekonomisine olumlu derecede katkıları bulunmaktadır. (Koban Keser, 2008: 122).

Deniz yolu taşımacılığının avantajlarının yanı sıra en fazla dezavantaj yaratan maddeleri da şu şekilde sıralanabilir;

- Kapıdan kapıya teslim şekillerine uygun değildir (Koban Keser, 2008: 123).
- Taşıma süresinin uzunluğu, hedeflenen tonajların tutturulamaması ve limanlarda yaşanan sorunlar ticari ilişkileri olumsuz etkiler (Koban Keser, 2008: 123).
- Hava koşullarına bağlı olarak taşıma riskli ve süre bakımından gecikmeli hale gelebilir (Koban Keser, 2008: 123).
- Liman işletmeleri yönetimi ve personel bilgi yetersizliği dezavantaj yaratabilir (Koban Keser, 2008: 123).

1.2. Deniz Yolu Taşımacılığının Çeşitleri

Deniz yolu taşımacılığı baz alınan durumlara, hizmetin sürekliliğine ve taşınan yüklerin özelliklerine göre çeşitlenmekte ve incelenmektedir.

1.2.1. Gemilerin sularda dolaşma şekillerine göre deniz yolu taşımacılığı çeşitleri

Kendi içerisinde 5 ana grupta incelenir;

- Kabotaj Taşımacılığı
- İthal ve İhraç Yük Taşımacılığı,
- Transit Yük Taşımacılığı
- Yabancı Limanlar Arası Yük Taşımacılığı
- İç Su Taşımacılığı (Şendur, 2015: 14).

Kabotaj Taşımacılığı:

Bir devletin kendi limanlarına deniz ticareti konusunda tanıdığı ayrıcalıktır [1]. Kabotaj taşımacılığı ise bir ülkenin kendi limanları arasında gerçekleşen taşımalara denir [1].

Kabotaj hakkı ise 19.04.1926 tarihli ve 815 sayılı kanunun 1.ci maddesi gereğince Türkiye sahillerininin bir noktasından diğerine yük ve yolcu alıp nakletmek ve sahillerde, limanlar dahilinde veya çevresinde römorkörcülük ve kılavuzluk veya hangi mahiyette

olursa olsun tüm liman hizmetlerini gerçekleştirmek yalnızca Türk Bayrağı taşıyan milli gemilere ait olan haktır (MDTO, 2016: 79).

İthal ve İhraç Yük Taşımacılığı:

Ülke sınırları üzerinde ki limanlardan gerçekleştirilen ihracat operasyonlarının ve yine aynı limanlara yapılan ithalat operasyonlarının denizyolu ile gerçekleştirilmesidir (Şendur, 2015: 14).

Transit Yük Taşımacılığı:

Ticari taşımacılıkta, yükün bir yerden, nihai hedef olmayan bir ya da birden fazla başka yere, oradan da nihai yere taşınması veya bir taşıma türünden bir başka taşıma türüne aktarılması, örneğin denizyolundan demiryoluna aktarılması, aktarmalı taşımaya denir (Şendur, 2015: 14).

Yabancı Limanlar Arası Yük Taşımacılığı:

Üçüncü ülkeler arası taşımacılık da denilen bu taşımacılığın giriş ve çıkış noktaları ile sefer, ülke sınırları dışında gerçekleşmektedir (Şendur, 2015: 14).

İç Su Taşımacılığı (Göller ve Nehirlerdeki Yük Taşımacılığı):

İç su yolu taşımacılığı (veya nehir taşımacılığı) da denizyolu taşımacılığı içerisinde değerlendirilebilir. Bu kapsamda; nehir yolu taşımacılığı için nehrin derinliğine girebilecek yapıda gemiler inşa edilmesi gereklidir (Şendur, 2015: 14).

1.2.2 Hizmetin sürekliliğine göre deniz yolu taşımacılığı çeşitleri

Hizmetin sürekliliğine göre deniz yolu taşımacılığı Liner ve Tramp taşımacılık olarak iki grupta incelenir.

Liner Taşımacılık:

Belirli limanlar arasında, kamuya açık sefer tarifelerine uygun olarak, düzenli programlara göre işleyen gemilerle yapılan taşımacılığı ifade eder [2].

Liner taşımacılığında hizmet veren gemilerin, programlarında ki tarifeye göre uğrayacakları liman daha önceden belirlenmiştir. Bu hizmeti alanlar yüklerinin son durumlarını ve taşıyan gemilerin nerede olduklarını bu tarife ile kolayca takip edebilirler.

Liner taşımacılıkta hizmet esas iken, tramp taşımalarında yük temeldir. Tramp taşımaları, planlı taşımalar değildir [2].

Liner taşımacılığının en bilinen özelliği ise sürekliliğidir. Gemiler yeterli oranda yük bulamasalar dahi belirlenmiş olan programı aksatmamak amacıyla uğrak noktaları olan limanlara uğramaya devam ederler. Bu taşımacılıkta istikrar ön plandadır. Liman operasyonlarında ki süre konu seferlerde yüksek olmasından kaynaklı en yüksek maliyetli taşımacılık türüdür (Şendur, 2015: 15).

Tramp Taşımacılık:

Yük olan limanlar arasında hizmetin yapıldığı, ‘‘ yük ‘ ’ esas olan düzensiz bir taşıma şeklidir. Tramp taşımaları çoğunlukla iki liman arasında yapılmakta ve yük nerede ise orada tramp hizmeti oluşmaktadır. Tramp taşımaları tonaj olarak yüksek, ekonomik değeri düşük dökme yükleri kapsamaktadır. Kömür, hububatlar, maden cevheri, şeker, gübre gibi çeşitli dökme yükler taşınmakta ve yüklerin büyük kısmını mevsimsel yükler oluşturmaktadır [3].

Bu taşıma türünde bağlantılar broker firmalar tarafından gerçekleştirilir (Şendur, 2015: 15).

1.2.3 Taşınan yüke göre deniz yolu taşımacılığı çeşitleri

Genellikle zaman, hız ve diğer giderler gibi faktörler dikkate alınarak, taşınması planlanan yükler baz alınarak gemiler inşa edilir. Örneğin Rostov Limanı çevresinde bulunan antrasit kömür madeni kapasitesine ve Mersin Limanı çevresinde ki alıcıların taleplerine göre, öngörülen sefer sıklığı ve süre baz alınarak sadece bu yükü taşıması için özel gemiler inşa edilebilir.

Yük türüne göre kuru ve sıvı yük taşımacılığı biçiminde iki şekilde sınıflandırılır.

Kuru Yük Taşımacılığı:

Kuru yükler, genel kargo ve dökme yükler olarak adlandırılan yüklerden oluşmaktadır. Genel kargolar parça halinde yüklerden oluşur ve çoğu zaman bir gemi ambar alanını tamamen dolduramayacak kadar kek halde bulunur. Bu yükler çuval, kutu, kasa ve sandıklar içerisinde gemilere yüklenir ve genellikle konteynerler içerisinde taşınarak konteyner gemilerine yüklenir. Dökme yükler ise yükleme araçlarına direk olarak istiflenebildiklerinde bu adı almışlardır ve kuru yük taşımacılığında kuru yük gemileri ile taşınması yapılır (şendur, 2015: 17-18).

Bu türde yükler genellikle, maden cevheri, kömür, gübre, tahıl, fosfat gibi ürünlerden oluşur. Çoğu zaman kuru yükler geminin güvenliği açısından tehlikeli olabilmektedir. Bu nedenle gerekli olan güvenlik taşıma sertifikaları temin edilmeli ve önceki seferlerde taşınmış olan yükler ile uyumluluğu kontrol edilmelidir [4].

Sıvı Yük Taşımacılığı:

Ham petrol, petrol ürünleri, su, kimyasal maddeler, sıvı gazlar bu taşımacılıktaki yüklerdir. Deniz taşımacılığında bulunan yükler arasında en büyük taşıma tonajını sıvı yük taşımacılığı oluşurmaktadır. Bu yüklerin büyük çoğunluğunu kimyasal oluşurmaktadır. Sıvı yükler aynı zamanda da son derece tehlikeli yüklerdir. Hem taşıma hem de evre emniyeti açısından önemli tedbirler alınması zorunluluktur (Akdoğan, 1988: 64).

1.3. Deniz Yolu Taşımacılığında En Fazla Taşınması Yapılan Kuru Yük eşitleri

Bu bölümde en fazla taşınması yapılan kuru yük eşitleri ve tehlikeli madde hakkında bilgi verilmiştir.

1.3.1. En fazla taşınması yapılan kuru yüklerin eşitleri

En fazla taşınması olan kuru yükler genellikle maden cevheri, şekillendirilmiş çelikler, kömür, gübre, tahıl, fosfat gibi ürünlerden oluşur. Maden cevheri, şekillendirilmiş çelikler, kömür ve fosfat gibi ürünler sağlık açısından gıda ürünleri olan tahıl ürünleri ile arka arkaya aynı gemi kullanılarak seferi gerçekleştirilemeyen ürünlerdir.

Başlıca şu yükleri değerlendirmeye almak ve incelemek yararlı olacaktır.

- Soya fasülyesi (Soyabean)
- Buğday (Wheat)
- Mısır (Corn)
- Altın (Gold)
- Bakır (Copper)
- Sıcak Çekilmiş Kargal Çeliği (HRC)
- Metal Kütük (Billet)

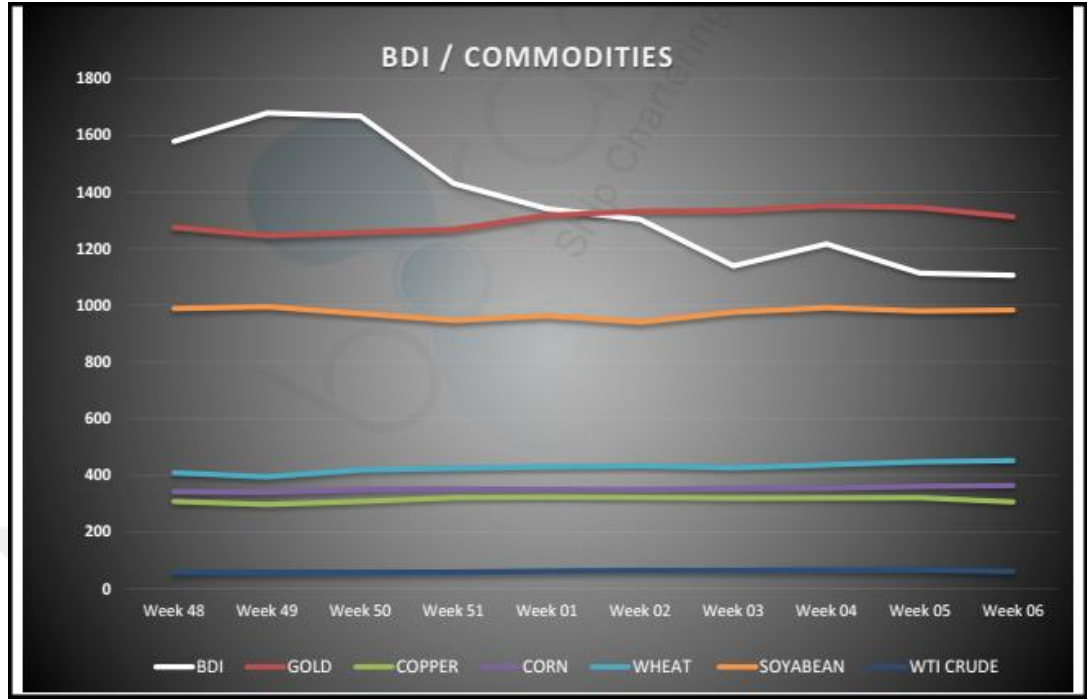
Çizelge 1.1. 'de bu yüklerin haftalık değerlerine göre incelenmesi gösterilmiştir

Çizelge 1.1. Bu yüklerin haftalık değerlerine göre incelenmesi

COMMODITIES						
STEEL						
		Week 03	Week 04	Week 05	Week 06	Variation
HRC	FOB TURKEY	588	588	588	588	↔ 0
	FOB RUSSIA	554	554	554	554	↔ 0
BILLETS	FOB TURKEY	505	505	505	505	↔ 0
	FOB CIS	516	516	503	497	↓ -6
PRECIOUS METALS						
		Week 03	Week 04	Week 05	Week 06	Variation
GOLD		1334	1351	1345	1313	↓ -32
COPPER		319	320	321	306	↓ -15
GRAIN						
		Week 03	Week 04	Week 05	Week 06	Variation
CORN		353	355	361	364	↑ 3
WHEAT		426	437	448	452	↑ 4
SOYABEAN		976	992	980	983	↑ 3
ENERGY						
		Week 03	Week 04	Week 05	Week 06	Variation
WTI CRUDE		63,55	65,69	65,73	60,22	↓ -5,51
NATURAL GAS		3,18	3,48	2,88	2,63	↓ -0,25

Kaynak: Bora Gemi Kiralama Hizmetleri Weekly Report 006 /2018

Şekil 1.1.' de bu yüklerin baltık kuru yük indeksine göre incelenmesi gösterilmiştir



Şekil 1.1. Bu yüklerin baltık kuru yük indeksine göre incelenmesi

Kaynak: Bora Gemi Kiralama Hizmetleri Weekly Report 006 /2018

1.3.2. Tehlikeli madde nedir ?

Tehlikeli maddeler veya uluslararası kısaltmasıyla hazmat (İngilizcesi: Hazardous material); eşyalara, çevreye, çeşitli organizmalara veya insana zarar verebilen katı, sıvı ve gazlardır. Radyoaktif, yanıcı, yakıcı, patlayıcı, aşındırıcı, oksidant, boğucu, zehirli ve alerjen maddeler bu gruba girerler [5].

Katı dökme yüklerin taşınması sırasında ortaya çıkan tehlikeler (uygun olmayan yük dağılımı nedeniyle gemi yapısına yönelik zararlar, yükün sıvılaşması nedeniyle stabilite de oluşabilecek tehlikeler, yükün yaratabileceği kimyasal reaksiyonlar vb.) nedeniyle, imsbk kodun uygulanmasını zorunlu hale getirme kararı alınmıştır. Imsbc kod, bc kodun son revizyonu olup, imsbk kod güncellemesinde imdg kod formatı, güncel solas gereklilikleri ve yeni/mevcut yüklerle ilişkili elde edilen bilgiler dikkate alınmıştır [6].

Ayrıca her yükün kendisine ait msds formu vardır. Msds isminin ingilizce açılımı olan material safety data sheet kelimelerinin ilk harflerinden almaktadır [7].

Doğru bir msdste;

- Kimyasalın tanımı,
- İçindeki tehlikeli kimyasalların bileşimi,
- Fiziksel ve kimyasal özellikleri,
- Yangın ve patlama bilgileri,
- Bölüm sağlık için yarattığı tehlike bilgileri,
- Bölüm kullanım sırasında alınması gereken bilgiler yer almaktadır [7].



İKİNCİ BÖLÜM

KURU YÜK GEMİLERİ ve YAPILAN TAŞIMALARIN ANALİZİ

2. DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞINDA KURU YÜK GEMİLERİ ve YAPILAN TAŞIMA EŞLEŞME KRİTERLERİ

Bu bölümde deniz yolu taşımacılığında kuru yük gemisi tipleri ve özellikleri, Türkiye’de Mersin ve İskenderun Limanlarında ve Karadeniz Bölgesinde sahip oldukları ticari hacimden dolayı önemli durumda olan limanlarda ki ihracat ve ithalatı kuru yük gemisi ile yapılan başlıca kuru yüklerin analizi, yük ve gemi eşleştirme kriterleri, yükleme- tahliye liman operasyonunda kullanılan ekipman türleri, kullanılan kiralama sözleşmeleri, gemi kiralama ve operasyon süreci, sefer maliyetleri, demuraj-dispeç kavramları, önemli yük ve operasyon evrakları, süreçte yer alan kuruluşlar detaylıca incelenecektir.

2.1. Kuru Yük Gemisi Tipleri ve Özellikleri

Maden cevheri, şekillendirilmiş çelikler kömür, gübre, tahıl, fosfat gibi dökme, torbalı paletli yüklerin veya hurda, boru, kütük gibi sıvı olmayan yüklerin taşındığı gemilere kuru yük gemileri denir (Şendur, 2015: 20).

Şilepler, konteyner gemileri, kereste gemileri, soğuk depolu, canlı hayvan gemisi, otomobil gemisi gibi türleri de vardır (Şendur, 2015: 20).

Taşıma kapasitelerine göre, kuru yük gemileri altı bölümde incelenir [8].

- Coaster: 0-10.000 Deadweight
- Handy size: 10.000-34.999 Deadweight
- Handymax: 35.000-52.999 Deadweight
- Panamax: 53.000-79.999 Deadweight
- Cape size: 80.000-119.999 Deadweight
- Large size: 120.000- +++++ Deadweight

Yapılarına göre kuru yük gemileri yedi bölümde incelenir

- Single Decker (Tek katlı)
- Tween Decker (Çift katlı)
- Roll on roll off (Ro-Ro –Yuvarlanarak giriş ve çıkış)
- Barge
- River Type (Nehir tipi)
- Bulk Carrier
- General Cargo [9].

Single Decker (Tek katlı) :

Tek katlı yük ambarına sahip olan gemilere denir [9].

Resim 2.1.'de Single decker gemi ambarı gösterilmiştir.



Resim 2.1. Single decker gemi ambarı

Kaynak: [10]

Tween Decker (Çift katlı):

İki katlı ambara sahip olan gemilere verilen isimdir. Aynı anda iki farklı yükün taşınmasına imkân verir [9].

Resim 2.2.'de Tween decker gemi ambarı gösterilmiştir.



Resim 2.2. Tween decker gemi ambarı

Kaynak: Bora Chart Gemi Kiralama Hizmetleri eğitim notları

Roll on roll off (Ro-Ro –Yuvarlanarak giriş ve çıkış) :

Ro-ro gemileri genellikle tekerlekli araçların ve nadiren makine, santral gibi proje yüklerinin taşınması amacıyla kullanılır (Koban Keser, 2008: 123).

Resim 2.3.'te Ro-Ro gemi ambarı gösterilmiştir.



Resim 2.3. Ro-ro gemi ambarı

Kaynak: [11]

Barge:

Temel olarak kendi kendine hareket kabiliyeti olmayan, ambar kapağı olmayan, geniş bir tabana sahiplerdir. İhtiyaca göre çeşitlendirilmiştir. Rıhtımlara yanaşmayan gemilerin liman açıklarında yükleme veya tahliye operasyonunu gerçekleştirmesinde yardımcı olur [9].

Resim 2.4.'te Barge gemisi gösterilmiştir.



Resim 2.4. Barge gemisi

Kaynak: [12]

River Type (Nehir tipi):

Bu tip gemiler kıyı kesimlerinde ve su çekimi az olan nehirlerde ticaret ve taşıma yapılabilmesi için tasarlanmıştır [13].

Resim 2.5.'te Nehir tipi gemisi gösterilmiştir.



Resim 2.5. Nehir tipi gemi

Kaynak: [14]

General Cargo:

Genel yük gemileri, paketli haldeki yükleri taşımak üzere tasarlanmıştır. Örnek vermek gerekirse: Paketli halde tahıl, kimyasal, rulo saç, makine teçhizatları gibi değişik türlerde yüklerden bahsedebiliriz (Yılmaz, 2017).

Resim 2.6.'da General cargo tipi gemisi gösterilmiştir.



Resim 2.6. General cargo tipi gemi

Kaynak: [15]

Bulk Carrier:

İlk yapım ürünleri olan general cargo gemilerinden sonra üretimi yapılmıştır. Yükleme veya tahliye operasyonunu kolaylaştırması, süresinin kısaltılması, maliyet avantajı sağlaması amacını taşımaktadır (Yılmaz, 2017).

Resim 2.7.'de Bulk carrier tipi gemi ambarı gösterilmiştir.



Resim 2.7. Bulk carrier tipi gemi ambarı

Kaynak: [16]

2.2. Deniz Yolu Taşımacılığında Karadeniz Bölgesinde Önemli Yabancı Limanlarda ve Akdeniz Bölgesinin En İşlek İki Türk Limanında Taşınan Başlıca Kuru Yüklerin Analizi

2.2.1. Karadeniz Bölgesinde önemli yabancı limanlarda taşınması gerçekleşen başlıca kuru yükler

Karadeniz bölgesi üzerinde çoğunlukla tercih edilen ve önemli ticari noktalar olarak bakılan limanlardan olan Novorossiysk (Rusya), Constantza (Romanya), Mariupol (Ukrayna) ve Odessa (Ukrayna) limanları baz alınarak hazırlanan bu raporların içerdiği bilgilere bakılarak en fazla miktarlarda başrol oynayan kuru yükler şunlardır; (izelge 2.1, izelge 2.2, izelge 2.3 ve izelge 2.4'te yük türleri ve miktarlarına göre verilmiş bilgiler baz alınarak hazırlanmıştır.)

- Pig iron
- Coal
- Steel pipes
- Wheat
- Aliminium
- Hrsc
- Ammonium nitrate
- Steel products
- Petcoke
- Phospate
- Corn

Çizelge 2.1.'de Novorossiysk limanı operasyon yükleri gösterilmiştir.

Çizelge 2.1. Novorossiysk limanı operasyon yükleri

VESSEL'S LINE UP AT NOVOROSSIYSK				
PIER	<u>9.02.2018</u>	OPS	CARGO	QUANTITY (MT)
EASTERN DOCK				
SAILED				
	MERAKLIS	L	Pig Iron	49.400
ALONGSIDE				
	HILAL BEY	L	Coal	9.500
	SBI SAMSON	L	Pig Iron	55.000
AT ROADS				
	TURKAN SAYLAN	L	Coal	16.500
ALONGSIDE				
	STOVE CALEDONIA	L	Pig Iron	25.000
	RIMEO	L	Coal	10.500
	SEAVENUS	L	Iron Ore Pellets	50.000
	STAR APHENA	L	Pig Iron	50.000
	AFRICAN BLUE CRANE	L	Pig Iron	10.000
	DORA OLDENDORFF	D	Copper Concentrate	31.511
	BRIGHTWAY	L	Coal	11.800
	STELLAR BALTIC	L	Coal	16.500

Kaynak: Bora Gemi Kiralama Hizmetleri Weekly Report 006 /2018

Çizelge 2.2.'de Constanza limanı operasyon yükleri gösterilmiştir.

Çizelge 2.2. Constanza limanı operasyon yükleri

CONSTANTZA VESSEL'S LINE UP						
SAILED						
No	VESSEL	TERMINAL	BERTH	L/D	CARGO	QTY (M/T)
1	LUCKY JOY	PHOENIX	35	L	Timber	2.100
2	H.KEMAL KAPTAN	UMEX	44	L	Steel Products	2.000
3	SEASTAR TRADITION	SOCEP	36	L	Steel Bars	22.660
4	HELVETIA	DECIROM	49	L	Scrap	3.000
5	ADALINE	UMEX	40	L	Mineral Products	11.500
6	MALAGA	DECIROM	23	L	Timber	2.370
7	UNZILE ANA	UMEX	44	L	Steel Products	3.850
8	I MARIA	UNITED SHIPPING	31	L	Wheat	28.600
9	NUR	SOCEP	42	D	Steel Coils	2.200
10	MARZUK	EUROPEAN METAL	93	L	Scrap	3.800
11	ALI BEY	CHIMPEX	54	L	Sulphur	3.000
12	RUTH	KRONOSPAN	131	L	MDF Boards	3.200
13	HARUN KONAN	TTS	136	L	Wheat	3.300
14	IZMAIL	TTS	P-GAB	L	Wheat	3.193
15	SAHRA 1	UMEX	44	D	Steel Products	1.800
16	SIR	PHOENIX	22	D	Timber	3.640
17	IBRAHIM KONAN	MINMETAL	65	D	Copper Concentrat	7.150
18	NADALINA	TTS	130	D	Phosphate	5.350
19	ACASTE	TTS	136	D	Diatomite	3.000
20	SIMA	CHIMPEX	54	L	Groats	8.400
21	VERILA	UMEX	40	D	Fertz Bulk	15.000
22	LADY MADHU	CHIMPEX	62	D	Phosphate	22.000
23	KING VICTOR	PHOENIX	8	L	Scrap	5.500
24	NEPTUNE OKEANIS	ROMCARGO	120	D	Cars	1.500
25	ODYSSEAS	CHIMPEX	61	D	Groats	29.595
26	ND PISTIS	COMVEX	82	D	Bauxite	56.300

Kaynak: Bora Gemi Kiralama Hizmetleri Weekly Report 006 /2018

Çizelge 2.3.'te Mariupol limanı operasyon yükleri gösterilmiştir.

Çizelge 2.3. Mariupol limanı operasyon yükleri

MARIUPOL WEEKLY LINE UP REPORT				
BERTH	SHIPS NAME	OPS	CARGO DESCRIPTION	QUANTITY (M/T)
SAILED				
11	BEHCET C	L	Slabs	17.255
10	STEVIA	L	Slabs	11.150
	VENATOR	L	Wheat	6.000
11	COPAN	L	Slabs	13.740
10	PATRA 3	L	Steel Products	11.077
16	CELINE	L	Slabs	4.183
18	MANDARIN	L	Steel Plates	17.000
10	NAZMI C	L	Slabs	21.877
	RUBUS	L	Soya Bean Meal	4.500
16	ATA	L	Steel Products	14.421
7	ESRA C	L	Steel Products	22.102
ALONGSIDE				
	EVALUNA	L	Grain Bulk	8.000
	SERENADA	L	Soya Pellets	3.000
ON ROADS				
	NIL			
ON ARRIVAL				
8	KEMAL KURU	L	Wheat	3.500
10	ELAZIZ	L	Slabs	20.900
10	HAZAR	L	Slabs	20.900
10	TAILWIND	L	Slabs	14.400
16	ESRA C	L	Slabs	23.500

Kaynak: Bora Gemi Kiralama Hizmetleri Weekly Report 006 /2018

Çizelge 2.4.'te Odessa limanı operasyon yükleri gösterilmiştir.

Çizelge 2.4. Odessa limanı operasyon yükleri

ODESSA WEEKLY LINE UP REPORT				
SAILED				
VESSEL	TERMINAL	BERTH	L/D	CARGO
BRAVE LEADER	NOVOTECH TERMINAL	26	L	Steel Products
SKIPPERS - Y	PORTOSAN	23	L	Corn
YIHAI	BROOKLYN KIEV	46	L	Steel Products
MURORAN	NOVOLOG	10	L	Steel Products
EVROPI	METALSUKRAINE	8	L	Steel Products
BELASITZA	BROOKLYN KIEV	43	L	Corn
AZBURG	NOVOTECH TERMINAL	22	L	Steel Products
RICARDA	METALSUKRAINE	7	L	Steel Products
FEDERAL KATSURA	BROOKLYN KIEV	43	L	Corn
SOPHIA N	BROOKLYN KIEV	45	L	Corn
ALONGSIDE				
VESSEL	TERMINAL	BERTH	L/D	CARGO
INDIAN LIGHT	BROOKLYN KIEV	46	L	Steel Products
KAREEM JUNIOR	METALSUKRAINE	8	L	Steel Products
ELSA OLDENDORFF	BROOKLYN KIEV	46	L	Ore
DALIAN STAR D	NOVOTECH TERMINAL	26	L	Steel Products
SCHUYLER TRADER	NOVOTECH TERMINAL	25	L	Corn
ELENI D	BROOKLYN KIEV	45	L	Corn
MAERSK BARRY	OIL TERMINAL	5	D	Ammonia
OSLO VENTURE	BROOKLYN KIEV	43	L	Corn
STELLAR EAGLE	BROOKLYN KIEV	45	L	Corn
LION	NOVOLOG	12	L	Steel Products
HARVEST SUN	BROOKLYN KIEV	47	L	Wheat

Kaynak: Bora Gemi Kiralama Hizmetleri Weekly Report 006 /2018

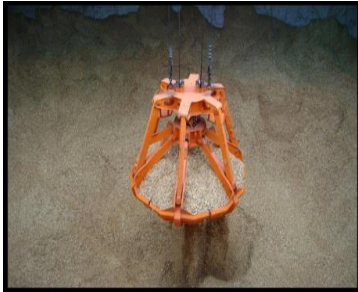
2.2.2. Türkiye'de Mersin ve İskenderun limanlarında ihracat ve ithalatı kuru yük gemisi ile yapılan başlıca kuru yükler

Akdeniz bölgesi üzerinde çoğunlukla tercih edilen ve önemli ticari noktalar olarak bakılan Türk limanlarından olan Mersin, ve İskenderun limanları baz alınarak hazırlanan bu raporların içerdiği bilgilere bakılarak en fazla miktarlarda başrol oynayan kuru yükler şunlardır;

- Slag
- Steel coils
- Iron
- Bauxite
- Cement
- Wheat
- Marble
- Corn
- Sunflowerseed
- Soda
- Coal
- Antrasit coal
- Steam coal

Bu bilgiler sonraki sayfalarda yer verilen güncel raporlara göre hazırlanmıştır.

Resim 2.8.'de Kuru yük örneği gösterilmektedir.



Resim 2.8. Kuru yük örneği

Kaynak: [17]

Çizelge 2.5.'te İskenderun limanı operasyon yükleri gösterilmektedir.

Çizelge 2.5. İskenderun limanı operasyon yükleri

VESSEL'S LINE UP AT ISKENDERUN				
VESEL NAME	FLAG	GRT	LOADING	DiSCHARGiNG
SDEMIR				
Fidan	Turkey	974		Marble
Ocean Breeze	Marshall Isl	16669	Slag	
Red Orchid	Panama	34618		Coal
Nazlim	Turkey	8547	Steel Coils	
Joelle	Malta	4822	Slag	
TOROS				
Celik 1	Malta	5314		Corn
LIMAK				
St. Johns	Sierra Leone	3466	Iron	
Habib Neccar	Comoros	8616	Vehicle	
GUBRETAS				
Thor Achiver	Singapore	32957	Bauxite	
Uniwind	Moldova	3125	Cement	
Favorite	Panama	3953		Wheat
YAZICI				
Kazime Ana	Turkey	4998		Iron
Mar Bianco	Moldova	4426		Silisyum
Seher-II	Turkey	1220		Steel Coils
Narsis	Tanzania	3345		Scrap
Namo	Cyprus	394	Iron	
Raeda	Panama	14661		Urea
Anthia	Malta	17697		Urea
MMK				
Thor Modanic	Singapore	31247		Scrap
Sokratis	Marshall Isl	34374		Scrap
Riwal	Panama	2446	Profile Iron	
Genco Ocean	Liberia	23456		Scrap

Kaynak: Bora Gemi Kiralama Hizmetleri Weekly Report 006 /2018

Çizelge 2.6.'da Mersin limanı operasyon yükleri gösterilmektedir.

Çizelge 2.6. Mersin limanı operasyon yükleri

BERTH NO	NAME OF THE VESSEL	AGENT	LOA (TAM BOYU)	DISCHARGING(BOŞALTMA)		
				TYPE	NUM.OF UNIT	TONNAGE
1	N.A.	N.A.	90	N.A.		
1/2	BOZCAADA	MEGAMAR	65	YOLCU		
2	LADY BOUSHRA	TY	92			
3	MISTRAL	AKDENİZ YAKIT	126	KAĞIT HAMURU		2250 T
6						
8						
10						
11						
K-11	GUZELYURT	ZAFER LINE	80	BARINMA		
12	ST PAUL	NAKKAŞ	190	D.SOYA FAS.		20000 T
12/13						
13						
14/1	DEEP KARPAZ	MEGAMAR	148	BARINMA		
14/2						
15/1	AYDER	MNF KIBRIS	79	BARINMA		
15/2						
16	SEVVAL	DEKAMAR	92			
17	SUZZY	AKDENİZ YAKIT	86	KAĞIT HAMURU		997 T
18	COMANCHE	TEMMAR	139	D.KÜSPE		5025 T
19	OMEGA	TY	183	KÖMÜR		39425 T
19B						
20	FEYHA	TY	180	KÖMÜR		28500 T
21						
21A	VIA MARE	AKGÜNLER	118	RORO		35 ARAÇ

Kaynak: Mersin Uluslararası Limanı günlük liman programı. 15.02.2018

Çizelge 2.7.'de Mersin deniz ticaret odası Nisan 2017 liman durumu gösterilmektedir.

Çizelge 2.7. Mersin Deniz Ticaret Odası Nisan 2017 Liman Durumu

MERSİN CHAMBER OF SHIPPING		PORT STATISTICS					PORT OF : MERSİN	
		CARGO MOVEMENT - INWARDS / OUTWARDS					MONTH OF : APRIL - 2017	
		LOADED (IN TONS)					DISCHARGED (IN TONS)	
		DOMESTIC	EXPORT	TRANSIT	TRSHPMNT	TOTAL		
COMMODITIES							COMMODITIES	
CEMENT		5.584	132.612			138.196	CEMENT	
CEREALS			10.257	22	159	10.438	CEREALS	
CHEMICALS			143.833	487	2.053	146.373	CHEMICALS	
CITRUS			1.727			1.727	CITRUS	
CNTR				52.300		52.300	CNTR	
CONST.MACHINERY			942	72		1.015	CONST.MACHINERY	
COTTON		80	2.992			3.072	COTTON	
FERTILIZERS		2.975	12.704		170	15.849	FERTILIZERS	
FOOD STUFF			159.965	4.025	973	164.963	FOOD STUFF	
FROZEN MEAT			190	55		244	FROZEN MEAT	
FRUITS			4.727		283	5.010	FRUITS	
GENERAL CARGO		6	265.816	22.563	8.414	296.799	GENERAL CARGO	
GLASS			18.563	21	41	18.626	GLASS	
LEGUMES			26.845	24		26.870	LEGUMES	

Kaynak: Mersin Deniz Ticaret Odası 211/17 Sayılı "Mersin Limanı Nisan 2017 Liman İstatistiği ve Özeti" konulu sirküler.

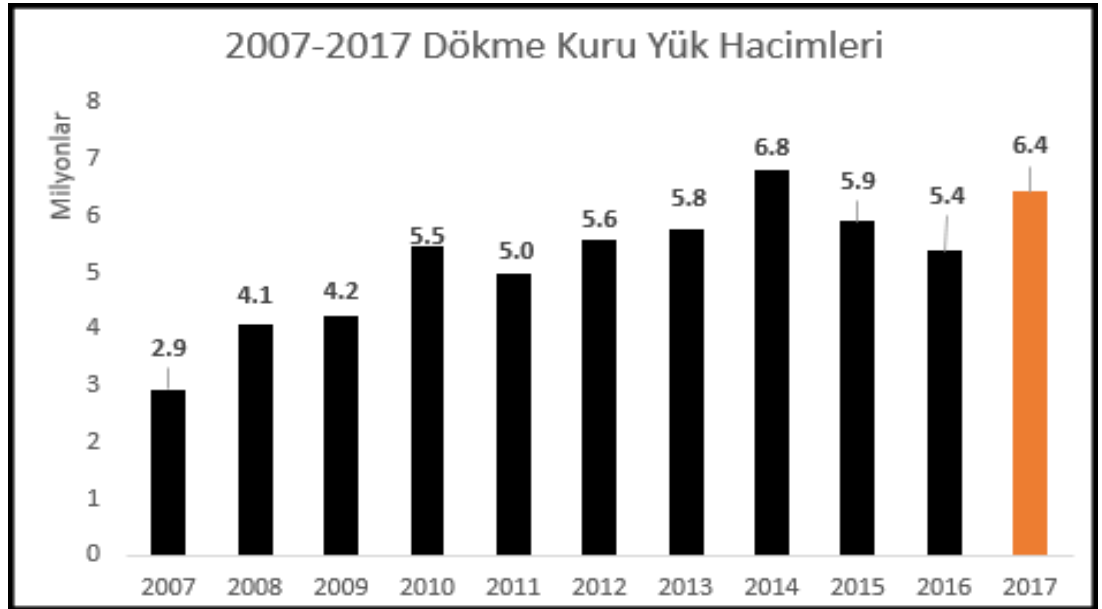
Çizelge 2.8. 'de Mersin deniz ticaret odası Nisan 2017 liman durumu gösterilmektedir.

Çizelge 2.8. Mersin Deniz Ticaret Odası Nisan 2017 Liman Durumu

MACHINERY		12.224	6	179	12.409	LIVESTOCK
MINERALS	4.204	180.577	3	49.402	234.185	MACHINERY
PETR.PRODUCTS		1.345	73	219	1.638	MINERALS
RICE		3.519		25	3.544	PETR.PRODUCTS
SODIUM CARB.		55.607	24		55.631	RICE
SUGAR		14	261		275	SODIUM CARB.
TEXTILE	4	38.120	670	579	39.372	SUGAR
TIMBER		747	1.635		2.382	TEXTILE
VEGETABLE OIL		9.016	82	61	9.160	TIMBER
VEHICLES		3.748	989		4.737	VEGETABLE OIL
TOTAL	12.852	1.086.091	83.313	62.558	1.244.813	VEHICLES

Kaynak: Mersin Deniz Ticaret Odası 211/17 Sayılı "Mersin Limanı Nisan 2017 Liman İstatistiği ve Özeti" konulu sirküler.

Şekil 2.2.'de Mersin uluslararası limanı 2007- 2017 dökme kuru yük hacimleri gösterilmektedir.



Şekil 2.2. Mersin Uluslararası Limanı 2007- 2017 Dökme Kuru Yük Hacimleri

Kaynak: [18]

2.3. Denizyolu Taşımacılığında Taşınması Yapılan Kuru Yüklerin Uygunluğuna Göre Kuru Yük Gemisi Seçimi

Bu bölümde taşınacak olan kuru yük türüne göre uygun gemi seçimi yapılmasında yük özelliklerinin etkileri, konu olan gemi özelliklerinin taşınacak olan kuru yüklerin belirlenmesinde ki rolleri, yapılacak olan eşleşmelerde ki uygulanacak adımlar incelenecektir.

2.3.1. Taşınacak olan kuru yük türüne göre uygun gemi seçimi yapılmasında yük özelliklerinin etkileri

Kuru yük türleri dökme ve paketli olarak ikiye ayrılırlar. Bu yüklerin taşınması için kullanılan uygun gemi tedarigi için yük cinsleri, miktarları, tehlikeli madde olup olmadığına dair belgeleri ve istif faktör bilgileri gereklidir.

İkinci bölümde yer alan başlıca kuru yük çeşitleri üzerinden örnekler ile bu kısımda uygun gemi tedariginde bu etkenlerin rolü anlatılacaktır.

Yük Türleri:

Dökme olan kuru yükler, paketlenmiş olan kuru yükler, tehlikeli madde sınıfına girmeyen kuru yükler ve tehlikeli madde sınıfına giren kuru yükler olarak başlıca dört grupta incelenebilir.

Yük Miktarları:

Ağırlık birimi olarak tonaj baz alınmaktadır. Paketlenmiş (Big bag) kuru yüklerde ise paket adedi genel olarak işlem görse de her bir paketin tonaj miktarı üzerinden toplamda yine tonaj hesaplaması yapılır.

İstifleme Faktörleri:

Kelime anlamı eşya veya başka nesnelerin düzgün bir biçimde üst üste konulmasıyla oluşan yığın olan istifleme işlemi, taşınma sırasında yük ve geminin güvenliği açısından çok önemli bir faktördür [19].

Gemi kaptanı taşınacak olan yükün istif faktörünü göz önüne alarak yükleme planını oluşturur ve geminin ambarları içerisinde ne kadar ağırlıkta yüklerin yerleştirileceğine dair hesaplamalarını gerçekleştirir.

Dökme olarak adlandırılan başlıca kuru yük çeşitleri:

- Buğday
- Mısır
- Ay çekirdeği Küşpesi
- Kömür
- Üre
- Amonyum nitrat
- Amonyum sülfat

Tehlikeli madde sınıfına girmeyen başlıca kuru yük çeşitleri:

- Buğday
- Mısır
- Ay çekirdeği Küşpesi

Tehlikeli madde sınıfına giren başlıca kuru yük çeşitleri:

- Kömür
- Üre
- Amonyum nitrat
- Amonyum sülfat

Çizelge 2.9.'da Yüklerin istif faktör oranları gösterilmektedir.

Çizelge 2.9. Yüklerin istif faktör oranları

CARGO (YÜK)	STOWAGE FACTOR (İSTİF FAKTÖRÜ) (CFT/MT)
WHEAT (BUĞDAY)	46--48
CORN (MAIZE) (MISIR)	49--53
SUNFLOWER SEEDS (AYÇEKİRDEĞİ KÜSPESİ)	88--90
COAL (KÖMÜR)	43--44
CHROME ORE (KROM)	12--14
AMMONIUM NITRATE FERTILIZER (AMONYUM NİTRAT ZİRAİ GÜBRE)	30--35
AMMONIUM SULPHATE (AMONYUM SÜLFAT)	34--38

Kaynak: [20], [21]

2.3.2. Konu olan gemi özelliklerinin taşınacak olan kuru yüklerin belirlenmesinde ki rolleri

Birinci bölüm Resim 2.7. ve Resim 2.6. da belirtilen bulk carrier ve general cargo kuru yük gemileri başlıca kullanılan gemi tipleri olarak dikkate alınır. General cargo gemileri ilk kullanılan gemi tiplerindedir. Özel bir amaca hitap etmediğinden konteyner, proje kargo veya dökme yükleri taşınması için kullanılmıştır. Daha sonra ambar yapılarının değiştirilmesi

ve dökme yüklerin taşınmasına ağırlık verilmesi ile bulk carrier modelleri ortaya çıkmıştır. Bulk carrier gemilerinin ambar yapıları itibari ile daha kolay operasyon aşamaları ve limanda kalma sürelerinin kısaltılması amacını gerçekleştirmektedir. Gemi özelliklerine uygun olarak taşınabilecek kuru yüklerin seçimini belirlerken bulk carrier tipi kuru yük gemilerinin özellikleri baz alınmıştır. Örnek olarak MV Strategic Alliance gemisi incelenebilir.

Resim 2.9. Mv Strategic Alliance gemisi gösterilmektedir.



Resim 2.9. Mv Strategic Alliance

Kaynak: [22]

Vessel Particulars :

MV STRATEGIC ALLIANCE

BUILT 2014 -TIANJIN

SINGAPORE FLAG

CLASS ABS

SINGLE DECK – DOUBLE HULL – BULK CARRIER

SDWT 39848 DRAFT 10.5 MTR

WINTER DWT 38,738 ON 10.28 MTR

TROPICAL DWT 40,996 ON 10.79 MTR

LOA/BEAM 180/30 MTR

5 HOLDS 5 HATCHES

FOLDING HATCHCOVERS

4 CRANES 30 MT – OUTREACH 11 MTR

4 GRABS 12 CBM

LBP 176.65

CO2 FITTED

GRT/NRT 24238/13151

SPEED 14 KNOTS ON 23 MT IFO 380 CST INCLUDING A/E

CUBIC GRAIN CAPACITY

HOLD 1 309,995

HOLD 2 395,775

HOLD 3 368,935

HOLD 4 395,775

HOLD 5 340,754

TOTAL 1,811,234 CBFT

VESSEL IS STRENGTHENED FOR HEAVY CARGO. HOLDS2 AND 4 MAYBE EMPTY.

HATCH DIMENSIONS :

HATCH 1 16.8X20.8 MTR

HATCHES 2,3,4 AND 5 19.2X 20.8 MTR [23]

Yukarıdaki bilgiler içerisinde geminin taşıma kapasitesi, su altı çekim mesafesi, geminin boyu, eni ve ambar hacimleri gibi başlıca ölçütler verilmiştir.

Konu yükün gemi açısından uygun olup olmadığını anlamak için öncelikle geminin dwt (deadweight) kapasitesine bakılır. Yük miktarı/ağırlığının aday geminin deadweight kapasitesinden fazla olması durumunda gemi bu yükü taşırsa denizde batma tehlikesi ile karşı karşıya kalacaktır [24].

İkinci adımda ise konu yük eğer paketli veya belirli ölçülere sahip bir yük ise ölçüleri baz alınarak bale (balya) kapasitesi, konu olan yük dökme yük ise varsa istif oranı baz alınarak hesaplama yapılarak grain (tahıl-dökme) kapasitesine göz önüne alınır ve hesaplamalar sonrası karşılaştırma yapılır [25].

2.4. Konu Olan Kuru Yükün Özelliklerine Göre Yükleme/Tahliye Ekipman Seçimi

Önceki bölümlerde de tanık olunduğu gibi kuru yük çeşitleri de kendi içerisinde farklılık göstermektedir. Gıda yükleri genellikle küçük torbalar ve big bag torbalar ile kimyasal kökeni olan yükler genelde dökme olarak, hurda yükleri dökme olarak, çelik veya metal, hurda veya kütük gibi yükler ise gemi ambarları içerisinde belirli ölçülerde birbirlerine sabitlenmiş şekilde yüklenirler. Dökme olarak adlandırılan yükler “ Grain ” ,dökme olmayan yükler ise “Bale” olarak isimlendirilmiştir. Çoğunlukla liman rıhtımlarında yükleme ve tahliye işlemleri yapılan yükler, nadir olarak bölüm 2 Resim 2.4’ te gösterilmiş olan barge gemileri yardımıyla liman açıklarında da bu operasyon gerçekleştirilir. Limanlarda belirtmiş olduğumuz kuru yük çeşitlerinin yükleme ve tahliye işlemleri malın sahibi (Shipper) ile malın alıcısı (Consignee) arasında ki satış sözleşmesi ve teslim şartlarına bağlı olarak ya liman rıhtım vinçleri ve ekipmanları ile gerçekleştirilir, ya da gemi vinçleri kullanılarak gerçekleştirilir.

Öncelikle buğday, mısır, ay çekirdeği küspesi, soya fasulyesi gibi dökme olarak kuru yük gemilerinde taşınması yapılan gıda ürünlerinin, kömür çeşitleri, amonyum nitrat, amonyum sülfat gibi kimyasal madde olarak nitelendiren kuru yüklerin ve paketlenmiş kuru yük olarak adlandırılan sandıklı cam, soda gibi yüklerin limanlarda yükleme ve tahliye işlemlerini gerçekleştiren liman vinçleri ve ekipmanlarını ve bu ekipmanlarının seçim kriterleri incelenecektir.

2.4.1. Liman rıhtım vinçleri ve ekipmanları

Limanlarda bulunan rıhtım vinçleri ve diğer yardımcı ekipmanlar limanlarda ki yükleme ve tahliye operasyonlarını gerçekleştirmek için kullanılır.

Resim 2.10.'da Mobil ünite örneği gösterilmektedir.



Resim 2.10. Mobil Ünite Örneği

Kaynak: [26]

Dökme Kuru Yükler için başlıca kullanılan liman vinç ve ekipmanları şunlardır;

- Gemi yük boşaltıcıları-yükleyicileri
- Kepçeli yük boşaltıcılar- yükleyiciler
- Döner liman kepçeleri

Gemi Yük Boşaltıcıları-Yükleyicileri:

Mobil Üniteler:

Mobil üniteler genellikle güverteye vinçle kaldırılarak veya limanda hareketli bir şase üzerine yerleştirilerek kamyonlara boşaltma ve kamyonlardan yükleme yaparlar. Kullanımı olan yükler tahıl ürünleri, kömür gibi dökme olan kuru yüklerdir. Saatte 250 tona işlem görme kapasitesi vardır [27].

Resim 2.11. 'de Mobil ünite örneği gösterilmektedir.



Resim 2.11. Mobil Ünite Örneği

Kaynak: [28]

Buğday, mısır, ay çekirdeği küspesi, soya fasülyesi gibi dökme olarak kuru yük gemilerinde taşınması yapılan gıda ürünlerinin, kömür çeşitleri, amonyum nitrat, amonyum sülfat gibi kimyasal madde olarak nitelendiren kuru yüklerin operasyonlarında kullanılır [27].

Kule Tipi:

Kule tipi üniteler 10.000 dwt'a kadar gemilerin boşaltılmasında ve yüklenmesinde kullanılan, limanda çekilebilir şase üzerine yerleştirilmiş ünitelerdir [27].

Kapasiteler: 200-400 ton/saat arasında

Resim 2.12. 'de Kule tipi örneği gösterilmektedir.



Resim 2.12. Kule Tipi Örneği

Kaynak: [29]

Buğday, mısır, ay çekirdeği küspesi, soya fasülyesi gibi dökme olarak kuru yük gemilerinde taşınması yapılan gıda ürünlerinin, kömür çeşitleri, amonyum nitrat, amonyum sülfat gibi kimyasal madde olarak nitelendiren kuru yüklerin operasyonlarında kullanılır [27].

360 derece hareket kabiliyeti ile belirli raylar üzerinde hareket eden haznelar içerisine gemiden aldıkları yükleri bırakarak bu haznelar altında bekleyen kamyonlara dolum işleminin sağlanmasına yardımcı olmaktadır.

Keçeli Yük Boşaltıcılar ve Yükleyiciler:

Resim 2.13.'te Keçeli yük operasyon örneği gösterilmektedir.



Resim 2.13. Keçeli Operasyon Örneği

Kaynak: [30]

Buğday, mısır, ay çekirdeği küspesi, soya fasülyesi gibi dökme olarak kuru yük gemilerinde taşınması yapılan gıda ürünlerinin, kömür çeşitleri, amonyum nitrat, amonyum sülfat gibi kimyasal madde olarak nitelendiren kuru yüklerin operasyonlarında kullanılır [31].

Resimde görüldüğü üzere sıralı tekerleklerin üzerine yerleştirilmiş bu vinç operasyon sırasına göre geminin ambarları sırasında ve kendi yolu üzerinde hareketini sağlayarak keçesi yardımıyla dökme kuru yükleri gemi ambarından alarak kamyonlar üzerine boşaltır.

Döner Liman Kepçeleri:

Resim 2.14.'te Döner liman kepçesi örneği gösterilmektedir.



Resim 2.14. Döner Liman Kepçesi Örneği

Kaynak: [32]

Resimde görüldüğü üzere bu operasyon sırasında kepçenin dönerli olması aynı anda iki kamyonu birden boşaltım işleminin yapılmasına imkan sağlar.

Buğday, mısır, ay çekirdeği küspesi, soya fasülyesi gibi dökme olarak kuru yük gemilerinde taşınması yapılan gıda ürünlerinin, kömür çeşitleri, amonyum nitrat, amonyum sülfat gibi kimyasal madde olarak nitelendiren kuru yüklerin operasyonlarında kullanılır [31].

Torbalı veya Paketlenmiş Yükler ve Balyalı Yüklerin Operasyonlarında Kullanılan Liman Vinçleri:

Resim 2.15.'te Paketlenmiş kuru yük liman operasyon örneği gösterilmektedir.



Resim 2.15. Paketlenmiş Kuru Yük Liman Operasyon Örneği

Kaynak: [33]

Resim 2.16.'da Paketlenmiş kuru yük liman operasyon örneği gösterilmektedir.



Resim 2.16. Paketlenmiş Kuru Yük Liman Operasyon Örneği

Kaynak: [34]

Liman sahasında paketlenmiş ve torbalanmış yüklerin tahliye, yükleme işlemlerinde kullanılan vinçlerin en önemli özelliği ucunda ki kancasına asılan halatlar ile birlikte veya halatlar hariç olarak direk kancanın torbanın haznesine geçirilmesi ile birlikte operasyonu gerçekleştirir.

2.4.2. Gemi vinç tipleri:

Yüklerin satıcıları ve alıcıları arasında ki anlaşmalara bağlı olarak yükleme, tahliye operasyonları sırasında gemi vinçlerinin kullanıldığı zamanlarda olur. Bu operasyonlarda gemilerde ki kullanılan vinç tipleri şunlardır [35];

- Crane
- Derrick

Crane:

Crane modeli ters L harfi şeklinde görünümüne sahiptir. Hareket kabiliyeti ve açılı sınırlıdır.

Resim 2.17. 'de Crane tipi vinç sahibi gemi örneği gösterilmektedir.



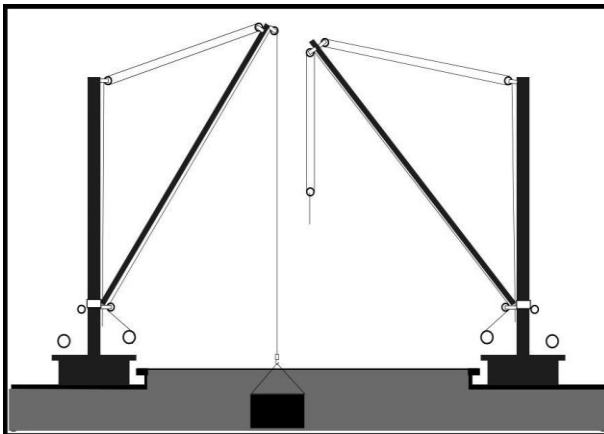
Resim 2.17. Crane Tipi Vinç Sahibi Gemi Örneği

Kaynak: [36]

Derrick:

Derrick modeli ağaç görünümünü andıran bir yapıya sahip olması ile birlikte hareket kabiliyeti crane'e göre daha fazla, mekaniği ise daha gelişmiştir.

Resim 2.18.'de Derrick tipi vinç örneği gösterilmektedir.



Resim 2.18. Derrick Tipi Vinç Örneği

Kaynak: [37]

2.5. Yapılacak Olan Eşleşmelerde Uygulanacak Adımlar

Bu aşamada belirtmiş olduğumuz bilgilerin doğruluğu açısından aşağıda verilen yük teklifi örneklerinin yukarıda belirtmiş olunan Mv Strategic Alliance ve aşağıda detayları verilen MV Marcarolina ve MV Occitan Barsac gemilerinde yük miktarları, yüklerin istif oranları, gemilerin taşıma kapasiteleri, gemi ambarlarının tiplerinin uygunluğu ve gemi ambar tabanlarının taşıma kapasiteleri başlıkları üzerinden taşınmaya uygun olup olmadığını inceleyeceğiz.

Novo / Mersin

25000 mts wheat in bulk 46'

5/15 March

1000/1500

2,5 pct comm

Yukarıdaki yük teklifi örneğinde Novorossiysk Limanı'ndan Mersin Limanına 25000 ton 46 istif faktörü bulunan dökme buğday yükünün taşınması için en erken 5, en geç ise 15 mart tarihlerinde konu geminin yükleme limanında hazır halde olması gerektiği, günlük 1000 ton yükleme ve günlük 1500 ton tahliye etme sınırları ile birlikte toplam navlun üzerinden bu operasyondan alınacak olan %2.5 broker komisyon oranı kısaca özetlenmiştir.

Bu yükün konu gemi olan Mv Strategic Alliance için uygun olup olmadığını hesaplarken;

- Konu geminin tarihlerden dolayı winter deadweight bilgisine bakılması gereklidir.

Winter dwt 38,738 metric Ton bilgisi sonucunda yük ağırlığının bu miktardan az olması sebebiyle geminin kapasitesinin taşımaya uygun olduğunu görülmektedir.

- Yük detaylarına bakıldığı zaman istif oranına sahip olduğunu görülmüyor. Tonaj miktarı açısından uygun olmasına rağmen istifleme faktöründen ötürü ambar kapasitesinde problem olmaması adına taşıma uygunluğu konu geminin grain kapasitesi baz alınarak konu yükün istif oranı üzerinden hesaplama yapılır.

‘‘ 25000 mts wheat in bulk 46’ ‘ olarak belirtilen yük bilgisi içerisinde 25000 ton dökme buğdayın 46 istif ile verildiği, konu geminin de beş ambarının grain kapasitesine bakıldığında toplamda 1,811,234 cubic feet bilgisi verildiği görülmektedir. Bu iki bilgiye istinaden uygunluk hesaplaması yapılırken;

$$25000 \text{ ton (Yük ağırlığı) } \times 46 \text{ (İstif oranı) } = 1,150,000$$

Bu sonuç ile geminin toplam grain kapasitesi olan 1,811,234 miktarından az olduğundan dolayı konu yükün bu istif oranı ile konu gemide taşınabileceği görülmektedir.

Gemi özelliği üzerinden yola çıkılarak uygulanan başka bir yöntem ise;

$$1,811,234 \text{ cubic feet} / 46 \text{ (İstif oranı) } = 39374 \text{ ton}$$

Bu sonuç ile geminin toplam cubic feet miktarı ile konu yükün istif oranı üzerinden yapılan hesaplama sonucunda konu geminin bu istif oranı ile 39374 tona kadar taşıma yapabileceği görülmektedir. Dolayısıyla konu gemi konu yükü rahatlıkla taşıyabilmektedir.

Eğer gemi grain veya bale kapasiteleri cbf değil de cbm olarak verilmişse uygun hesaplama yapılabilmesi için cbm değeri aşağıda ki gibi cbft değerine çevrilebilir.

$$\text{Cbm} \times 35,314 = \text{Cbft} \text{ [38]}$$

Örnek 2:

Varna / Porto Nagaro

3500 M/Ton bulk soda

L/D 2500 / 1750 sshex eu bends

l/c 06/09 november 2017

fios bss

ttl % 1.25 comm

***NEED BOX SHAPE VSL**

Bu yükün konu gemi olan Mv Strategic Alliance için uygun olup olmadığını hesaplarken yukarıda verilen yük teklifi örneğinde bir detay dikkat çekmektedir. Konu yükün kiracısı bu yükü taşıyacak geminin box tipi gemi olmasını istemektedir. Box tipi demek adından da anlaşılacağı üzere kutu anlamına gelmektedir. Bu terim gemi ambarlarının yapısından ötürü kutu halini almasından gelmektedir. Bir geminin box tipi ambarlara sahip olup olmadığı öğrenilmek istenirse gemi tanım detaylarına göz atılması gereklidir, veya grain / bale kapasitesinin aynı oranlara sahip olması geminin box tipi olduğunu gösterir.

Yükleme ve tahliye operasyonları sırasında daha hızlı işlem yapılabilmesi, ambar içerisinde yükleme esnasında yükün girmediği alanın kalmaması, tahliye sırasında ise ambarda boşaltılan yüklerden kalan artıkların kolayca temizlenebilmesi amacıyla tasarlanmıştır [39].

Bu örnekte konu yükün taşınabilmesi için bu özelliği taşıyan gemi tedarik edilmesinin gerekliliği ön plana getirilmiştir. Bu yük konu gemi olan Mv Strategic Alliance'ın ambar tipi box olmadığından kiracının ihtiyacını karşılamaz ve taşımaya uygun değildir.

Aşağıda detayları bulunan Mv Marcarolina gemisi ise ambar yapısından ötürü box olması ile bu yükü taşımaya uygun fakat yükün tonaj miktarının geminin taşıma kapasitesinin çok altında olması nedeniyle geminin armatörü tarafından tercih edilmez.

Mv Marcarolina (handysize boxshaped bulker)

=====

Geared handysize bulker, boxshaped, open hatch type

34,900 dwt on 9.99m, loa 185m, beam 30.0m,

5ho/5ha

4 x 30 ts cranes serving all holds

GRT/NRT 23548/10838

ADA WOG [40]

Örnek 3:

1500mt hot and cold rolled coils,max 10 ton uw

Part cargo ok

Novorossiysk/Durres

3ttl days

15 december onwards

Ttl 2,5 pct comm

Cargo's weight (ton per sqm)will not exceed vessel's tank top strenght of 10 metric ton per sqm

Bu yük teklifi örneğinde ise Novorossiysk Limanı'ndan Durres Limanına 1500 ton max 10 ton her bir yükün ağırlığı bulunan ısıtılmış ve soğutulmuş sarılmış çelik yükünün taşınması için en erken 15 aralık tarihleri ve ilerisi konu geminin yükleme limanında hazır halde olması gerektiği, toplam yükleme ve tahliye operasyonları için 3 gün süre verildiği ve toplam navlun üzerinden bu operasyondan alınacak olan %2.5 broker komisyon oranı kısaca özetlenmiştir.

Bu yükün konu gemi olan MV Occitan Barsac için uygun olup olmadığını hesaplarken;

- Konu yük üzerinde ki detaylar incelendiğinde her bir yükün bireysel ağırlığının maksimum 10 ton olduğu görülmektedir ve en altta bulunan detaya göre de yükün metre kareye düşen ağırlığının 10 ton'u geçmeyeceğini beyan etmektedir. Bu detay yükün yerleştirileceği gemi ambarının taban yapısının metre kareye düşen taşıma kapasitesinin 10 tondan fazla olması gerektiğini göstermektedir.
- Yük üzerinde ki detaylardan yola çıkılarak konu gemi olan MV Occitan Barsac 'ın detayları incelendiğinde "tt strength 17t" yani ambar tabanının taşıma kapasitesinin metre kareye düşen ağırlığı maksimum 17 ton olduğu görülmektedir.

Bu detaylar dikkate alındığında yapılan hesaplamalardan sonra konu gemi olan MV Occitan Barsac konu yükü her biri ürünün ağırlığı şartı açısından taşıyabilecek kapasitede olduğunu fakat geminin taşıma kapasitesi baz alındığında konu yükün miktarının az olması nedeniyle konu geminin armatörü tarafından tercih edilmeyeceği görülmektedir.

Mv Occitan Barsac

Built 2003 ars

27,112 dwt on 9.61 mtrs ssw - tpc abt 38.75

loa / beam 165.50/27.00

5 ho / 5 ha folding type

4 x 30.5t cranes

grain / bale 1,229,329 / 1,207,127

gt / nt 16,418 / 9,565

co2 fitted / wwf holds ladder fitted

tt strength 17t/sqm bss uniform load [41]

2.6. Kullanılan Kiralama Sözleşmeleri

Bu bölümde taşımaya konu olan kuru yük veya yüklerin sahipleri (kiracıları-taşıtanları) ile gemi sahipleri (armatör-taşıyanları) arasında taşımaya konu olacak gemi veya gemilerin kiralama işlemleri sırasında kullanılan sözleşme türleri, bu sözleşmeler arasında kuru yük gemi sahipleri ile yük sahipleri arasında kullanılan charter party çeşitleri, yük ve gemi özellikleri bilgilerinin bulunduğu maddeler, kullanılan önemli yük evrakları anlatılacaktır.

Kira sözleşmeleri:

Türk Ticaret Kanunu'nun 1016/1 maddesinin birinci ve ikinci bentlerinde navlun (Deniz yolu ile eşya taşıma) sözleşmeleri; charter sözleşmesi ve kırkambar sözleşmesi olarak

ikiye ayrılmıştır. Navlun sözleşmesi; taşıyanın navlun karşılığında yükü, geminin tamamını, bir kısmını veya bir bölümünü tahsis ederek veya gemi tahsisi olmaksızın deniz yolu ile taşımayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlanabilir (Çağa, Kender, 2006: 1).

Kırkambar sözleşmesinde konu gemide konu yük için belirli bir yer tahsis edilmeden yapılan taşıma söz konusudur.

Çarter sözleşmesinde ise taşıyan firma navlun karşılığında konu geminin tamamını ya da bir kısmını taşıtan firmaya tahsis ederek taşıma yapılır (Şendur, 2015: 42).

2.6.1. Charter party

Gemi kiralama müzakereleri sona erince taraflar arasında taşıma şartlarını içeren maddeler bulunan ve imzalanan sözleşmeye denir.

Taşıma türüne çarter taşımacılık denir. Bu tanım Latince ‘‘ Carta Partia - Bölünmüş senet’’ den gelmektedir. Ortaçağ dönemlerinde navlun sözleşmeleri hazırlandıktan sonra taraflara verilmek için iki eşit parçaya bölünür ve taraflarda söz konusu operasyonu buna göre uygulardı. İçeriğinde basitleştirilmiş şekilde;

- Yükün cinsi
- Yükleme ve tahliye limanları isimleri
- Yükleme tahliye zamanları yazılırdı.

Bu ayrıntılar yetmediği takdirde ‘‘ RIDER CLAUSES’’ olarak adlandırılan ek maddeler ilave edilir.

Gemilerin Kiralanması ile ilgili beş türlü kiralama şekli vardır;

- Sefer çarter partisi – Voyage Charter Party
- Zaman çarter partisi - Time Charter Party
- Çıplak gemi çarter partisi - Bare Boat Charter Party
- Trip çarter – Trip Charter
- Taşıma Kontratları – Transport Contracts (Akdoğan, 1988: 81-86).

Sefer Çarter Partisi:

Bütün gemi kiralama işlerinin temeli olarak baz alınan bu kira sözleşmesinde gemi sahibi anlaşmaya vardığı taşımaya konu olacak yük ve diğer detaylara istinaden gemisini seferlik olarak kiraya verir. Gemiye kiralayan yük sahibi gemi sahibine kira ücretini öder, gemi sahibi de gemisinin giderlerini kendisi karşılar (Şendur, 2015: 42).

Bu operasyon için navlun konu geminin toplam taşıma hacminin üzerinden (Lumpsum), veya ton başı olarak hesaplanır ve ödenir [42].

Sefer esasıyla yapılan bu kiralama türünde seferin uzunluğu navlunu etkilemez. Sadece belirlenen yükleme ve tahliye zamanlarının aşımı durumunda kiracı firmanın gemi sahibine demuraj ödemesi gerekir. Aksi durumda ise gemi sahibi kiracı firmaya dispeç ödeyebilir veya anlaşmaya göre her iki ödeme türü de olmayabilir (Şendur, 2015: 45).

Seferler üç ana grupta incelenebilir:

a) Tek Seferlik Taşımalar (Single Voyage):

Yükün, yükleme limanından yüklenip, tahliye limanında tahliye edilmesi sonucu bir sefer tamamlanmış olur (Şendur, 2015: 44).

Peş peşe Seferler (Consecutive Voyages) :

Yükün tahliye edilmesinden hemen sonra, aynı seferi yapmak üzere gemi yükleme limanına hareket eder ve birkaç kez aynı seferi peş peşe gerçekleştirilir (Şendur, 2015: 44).

b) Taşıma Kontratları (Transport Contract, Freight Contract, Contract of affreightment):

Belirli miktarda ki yükün belirli bir zaman içinde genellikle eşit yüklemeler ile sefer esasıyla taşınmasıdır. Örneğin taraflar 500.000 ton yük 20 ayda taşınacak şekilde anlaşmaya varırlar (Şendur, 2015: 44).

Zaman Çarter Partisi:

Belirli bir zaman aralığı üzerinde anlaşma yapılarak gemi sahibi gemisini bu süre için kiracının emrine verir. Bu süre günlük, aylık, 3 veya 6 aylık ya da bir sene olabilir. Bu

kiralama süresi içinde geminin kiracısı gemiye iş bulmakla sorumlu olup, gemi sahibi de gemisinin çalışır durumunu devam ettirmekle sorumludur (Şendur, 2015: 43).

Çıplak Gemi Sözleşmesi:

‘‘Bareboat Charter’’ adı ile bilinen Türkçede bu tip kiralama için kullanılan çıplak deyimi sadece gemi adamı olmaksızın geminin sahibi tarafından kiracıya teslim edilmesinden kaynaklanmaktadır, yoksa gemi tüm donanımlarıyla her bakımdan çalışır durumdadır. Geri kalan koşullarda gemi çalışır durumda olmalıdır. Kiracı tarafı gemiyi çalıştırmak için tüm giderleri karşılamakla yükümlüdür (Light, 2005: 153).

Bu tip kiralamada kiracı gemiyi çalıştırmak için gereken tüm giderleri yani sabit ve değişken giderleri öder, geminin çalıştırılması tamamıyla kiracıya aittir.

Normal şartlarda bu sözleşme ile sıklıkla karşılaşılmaz fakat gemi inşa maliyetlerinin yüksek olduğu dönemlerde acil ihtiyaçların giderilmesi amacıyla bu sözleşme yoluyla kiralama tercih edilebilir(Light, 2005: 153).

Gemi kiraya girmeden önce yapılan ‘‘Kiraya girme; On hire survey’’ ile geminin durumu, içindeki yakıt miktarı saptanır, gemi sahibine geri verilirken yapılan ‘‘Kiradan çıkma; Off hire survey’’ sonunda yine yakıt miktarı ve eğer varsa hasar, zarar, ziyan saptanır [43].

Trip Çarter:

Konu gemi belirli bir yol için saptanmış bir kira üzerinden, günlük ödemeler şeklinde, yükün miktarı ve cinsi belirtilmeden yapılır (Akdoğan, 1988: 81-86).

2.6.2 Taşıma kontratları

Yük sahibi ile gemi sahibi arasında kiralama yapılması için tarafların istekleri baz alınarak hazırlanan ve üzerinde anlaşmaya varılan kontratlardır. Bu maddeler üzerinde yapılan anlaşmalar zaman alabileceğinden bu süreyi en aza indirmek için Bimco tarafından onaylanmış ve tavsiye edilmiş olan GENCON kod adı ile tanınan sözleşmeler kullanılır.

Güncel olarak kullanılan iki adet güncellenmiş taşıma sözleşmesi vardır. Bunlar;

- Gencon 76
- Gencon 94 olarak görülmektedir.

Gencon:

BIMCO' nun standart genel sefer çarteri formu anlamına gelir, kısaca GENCON olarak yazılır.

Gencon 76:

Bimco tarafından onaylanmış, kabul edilmiş veya tavsiye edilmiş dünyanın çeşitli yerlerinde kullanılan sözleşmeler bulunmakla birlikte, tarafların kendi aralarında özel olarak hazırlayıp kullanmayı tercih ettikleri sözleşme çeşitleri de vardır. Gencon 76 bimco tarafından onaylı ve neredeyse en çok kullanım tercihi gören bir taşıma sözleşmesidir.


Bimco tarafından genel çarter sözleşmesi olarak tavsiye edilmiş 1922 ve 1976 yıllarında yeniden düzenlenmesi yapılmıştır (Akdoğan, 1988: 81-86).

Resim 2.19.'da Gencon 76 örneği gösterilmektedir.

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

Printed by BIMCO's idea

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

RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922 and 1976) INCLUDING "F.I.O." ALTERNATIVE, ETC. (To be used for trades for which no approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"  Part I

1. Shipbroker	2. Place and date
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GRT/NRT (Cl. 1) /
7. Deadweight cargo carrying capacity in tons (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)	
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)	
13. Freight rate (also state if payable on delivered or intaken quantity) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. Loading and discharging costs (state alternative (a) or (b) of Cl. 5; also indicate if vessel is gearless)	16. Lay time (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total lay time for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 5) a) Lay time for loading b) Lay time for discharging c) Total lay time for loading and discharging
17. Shippers (state name and address) (Cl. 6)	
18. Demurrage rate (loading and discharging) (Cl. 7)	19. Cancelling date (Cl. 10)
20. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 14)	
21. Additional clauses covering special provisions, if agreed.	

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

Scanned with CS

This document is a computer generated GENCON 76 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

Resim 2.19. Gencon 76

Kaynak: Ülgener, 2017: 589

Resim 2.20. 'de Gencon 76 örneği gösterilmektedir.

PART II			
"Gencon" Charter (As Revised 1922 and 1976)			
Including "F.I.O." Alternative, etc.			
1. It is agreed between the party mentioned in <u>Box 3</u> as Owners of the steamer or motor-vessel named in <u>Box 5</u> , of the gross/net Register tons indicated in <u>Box 6</u> and carrying about the number of tons of deadweight cargo stated in <u>Box 7</u> , now in position as stated in <u>Box 8</u> and expected ready to load under this Charter about the date indicated in <u>Box 9</u> , and the party mentioned as Charterers in <u>Box 4</u> that	1 2 3 4 5 6 7	the Crew if requested and permitted; if not, the Charterers shall provide and pay for winchmen from shore and/or cranes, if any. (This provision shall not apply if vessel is gearless and stated as such in <u>Box 15</u>) * indicate alternative (a) or (b), as agreed, in <u>Box 15</u> .	74 75 76 77 78
The said vessel shall proceed to the loading port or place stated in <u>Box 10</u> or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at Charterers' risk) as stated in <u>Box 12</u> (Charterers to provide all mats and/or wood for dunnage and any separations required, the Owners allowing the use of any dunnage wood on board if required) which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the vessel shall proceed to the discharging port or place stated in <u>Box 11</u> as ordered on signing Bills of Lading or so near thereto as she may safely get and lie always afloat and there deliver the cargo on being paid freight on delivered or in taken quantity as indicated in <u>Box 13</u> at the rate stated in <u>Box 13</u> .	8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20	6. Laytime * (a) <i>Separate laytime for loading and discharging</i> The cargo shall be loaded within the number of running hours as indicated in <u>Box 16</u> , weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count. The cargo shall be discharged within the number of running hours as indicated in <u>Box 16</u> , weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count. * (b) <i>Total laytime for loading and discharging</i> The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running hours as indicated in <u>Box 16</u> , weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count. (c) <i>Commencement of laytime for loading and discharging</i> Lay time for loading and discharging shall commence at 1 p.m. if notice of readiness is given before noon, and at 6 a.m. next working day if not given during office hours after noon. Notice at loading port to be given to the Shippers named in <u>Box 17</u> . Time actually used before commencement of lay time shall count. Time spent in waiting for berth to count as loading or discharging time, as the case may be. * indicate alternative (a) or (b) as agreed, in <u>Box 16</u> .	79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100
2. Owners' Responsibility Clause Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by the improper or negligent stowage of the goods (unless stowage performed by shippers/Charterers or their stewards or servants) or by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied or by the personal act or default of the Owners or their Manager. And the Owners are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Captain or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this clause, be responsible, or from unseaworthiness of the vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever. Damage caused by contact with or leakage, smell or evaporation from other goods or by the inflammable or explosive nature or the insufficient package of other goods not to be considered as caused by improper or negligent stowage, even if in fact so caused.	21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40	7. Demurrage Ten running days on demurrage at the rate stated in <u>Box 18</u> per day or pro rata for any part of a day, payable day by day, to be allowed Merchants altogether at ports of loading and discharging.	101 102 103 104
3. Deviation Clause The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.	41 42 43 44 45	8. Lien Clause Owners shall have a lien on the cargo for freight, dead-freight, demurrage and damages for detention. Charterers shall remain responsible for dead-freight and demurrage (including damages for detention), incurred at port of loading. Charterers shall also remain responsible for freight and demurrage (including damages for detention) incurred at port of discharge, but only to such extent as the Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo.	105 106 107 108 109 110 111 112 113
4. Payment of Freight The freight to be paid in the manner prescribed in <u>Box 14</u> in cash without discount on delivery of the cargo at mean rate of exchange ruling on day or days of payment, the receivers of the cargo being bound to pay freight on account during delivery, if required by Captain or Owners. Cash for vessel's ordinary disbursements at port of loading to be advanced by Charterers if required at highest current rate of exchange, subject to two per cent. to cover insurance and other expenses.	46 47 48 49 50 51 52 53 54 55	9. Bills of Lading The Captain to sign Bills of Lading at such rate of freight as presented without prejudice to this Charterparty, but should the freight by Bills of Lading amount to less than the total chartered freight the difference to be paid to the Captain in cash on signing Bills of Lading.	114 115 116 117 118 119
5. Loading/Discharging Costs * (a) <i>Gross Terms</i> The cargo to be brought alongside in such a manner as to enable vessel to take the goods with her own tackle. Charterers to procure and pay the necessary men on shore or on board the lighters to do the work there, vessel only heaving the cargo on board. If the loading takes place by elevator, cargo to be put free in vessel's holds, Owners only paying trimming expenses. Any pieces and/or packages of cargo over two tons weight, shall be loaded, stowed and discharged by Charterers at their risk and expense. The cargo to be received by Merchants at their risk and expense alongside the vessel not beyond the reach of her tackle. * (b) <i>F.I.O. and free stow/trimmed</i> The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed and taken from the holds and discharged by the Charterers or their Agents, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Owners shall provide winches, motive power and winchmen from	56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73	10. Cancelling Clause Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) on or before the date indicated in <u>Box 19</u> , Charterers have the option of cancelling this contract, such option to be declared, if demanded, at least 48 hours before vessel's expected arrival at port of loading. Should the vessel be delayed on account of average or otherwise, Charterers to be informed as soon as possible, and if the vessel is delayed for more than 10 days after the day she is stated to be expected ready to load, Charterers have the option of cancelling this contract, unless a cancelling date has been agreed upon.	120 121 122 123 124 125 126 127 128 129
		11. General Average General average to be settled according to York-Antwerp Rules, 1974, Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see clause 2).	130 131 132 133 134
		12. Indemnity Indemnity for non-performance of this Charterparty, proved damages, not exceeding estimated amount of freight.	135 136 137
		13. Agency In every case the Owners shall appoint his own Broker or Agent both	138 139

This document is a computer generated GENCON 76 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

Resim 2.21. Gencon 76

Kaynak: Ülgener, 2017: 590

Resim 2.21. 'de Gencon 76 örneği gösterilmektedir.

"Gencon" Charter		PART II
(As Revised 1922 and 1976)		Including "F.I.O." Alternative, etc.
at the port of loading and the port of discharge.	140	
14. Brokerage	141	
A brokerage commission at the rate stated in <u>Box 20</u> on the freight earned is due to the party mentioned in <u>Box 20</u> .	142	telegram to the Charterers for the nomination of a substitute discharging port, the Owners shall be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they may, in their discretion, decide on and such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract of affreightment. In the event of cargo being discharged at any such other port, the Owners shall be entitled to freight as if the discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.
In case of non-ex-emption at least 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight and dead-freight to be paid by the Owners to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be mutually agreed.	143 144 145 146 147	212 213 214 215 216 217 218 219
15. GENERAL STRIKE CLAUSE	148	
Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfilment of any obligations under this contract.	149	(5) (a) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to loading, departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, zones, waters, discharge, delivery or in any other wise whatsoever (including any direction or recommendation not to go to the port of destination or to delay proceeding thereto or to proceed to some other port) given by any Government or by any belligerent or by any organized body engaged in civil war, hostilities or warlike operations or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any Government or belligerent or of any such organized body or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel, the right to give any such directions or recommendations. If, by reason of or in compliance with any such direction or recommendation, any thing is done or is not done, such shall not be deemed a deviation.
If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo, or any part of it, when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, Captain or Owners may ask Charterers to declare, that they agree to reckon the lay days as if there were no strike or lock-out. Unless Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, Owners shall have the option of cancelling this contract. If part cargo has already been loaded, Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.	150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162	220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234
If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging, or of ordering the vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charterparty and of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.	163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177	235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245
16. War Risks ("Voywar 1950")	178	
(1) In these clauses "War Risks" shall include any blockade or any action which is announced as a blockade by any Government or by any belligerent or by any organized body, sabotage, piracy, and any actual or threatened war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotion, or revolution.	179 180 181 182 183	(b) If, by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, the Vessel does not proceed to the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which she may have been ordered pursuant thereto, the Vessel may proceed to any port as affected or recommended or to any safe port which the Owners in their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.
(2) If at any time before the vessel commences loading, it appears that performance of the contract will be subject to the Vessel or her Master and crew or her cargo to war risks at any stage of the adventure, the Owners shall be entitled by letter or telegram despatched to the Charterers, to cancel this Charter.	184 185 186 187 188	246 247 248 249 250
(3) The Master shall not be required to load cargo or to continue loading or to proceed on or to sign Bill(s) of Lading for any adventure on which or any port at which it appears that the Vessel, her Master and crew or her cargo will be subjected to war risks. In the event of the exercise by the Master of his right under this Clause after part or full cargo has been loaded, the Master shall be at liberty either to discharge such cargo at the loading port or to proceed therewith. In the latter case the Vessel shall have liberty to carry other cargo for Owners' benefit and accordingly to proceed to and load or discharge such other cargo at any other port or ports whatsoever, backwards or forwards, although in a contrary direction to or out of or beyond the ordinary route. In the event of the Master electing to proceed with part cargo under this Clause freight shall in any case be payable on the quantity delivered.	189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202	(6) All extra expenses (including insurance costs) involved in discharging cargo at the loading port or in reaching or discharging the cargo at any port as provided in Clauses 4 and 5 (b) hereof shall be paid by the Charterers and/or cargo owners, and the Owners shall have a lien on the cargo for all moneys due under these Clauses.
(4) If at the time the Master elects to proceed with part or full cargo under Clause 3, or after the Vessel has left the loading port, or the last of the loading ports, if more than one, it appears that further performance of the contract will be subject to the Vessel, her Master and crew or her cargo, to war risks, the cargo shall be discharged, or if the discharge has been commenced shall be completed, at any safe port in vicinity of the port of discharge as may be ordered by the Charterers. If no such orders shall be received from the Charterers within 48 hours after the Owners have despatched a request by	203 204 205 206 207 208 209 210 211	251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275
		17. GENERAL ICE CLAUSE
		<i>Port of loading</i>
		(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on vessel's arrival or in case frost sets in after vessel's arrival, the Captain for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter Party shall be null and void.
		(b) If during loading the Captain, for fear of vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for the Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter to be forwarded to destination at vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Receivers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per Charter.
		(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Captain or Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section (b) or to declare the Charter null and void unless Charterers agree to load full cargo at the open port.
		(d) This Ice Clause not to apply in the Spring.
		<i>Port of discharge</i>
		(a) Should ice (except in the Spring) prevent vessel from reaching port of discharge Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage, or of ordering the vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the impossibility of reaching port

This document is a computer generated GENCON 76 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

Resim 2.21. Gencon 76

Kaynak: Ülgener, 2017: 591

Resim 2.22.'de **Gencon 76** örneği gösterilmektedir..

PART II			
"Gencon" Charter (As Revised 1922 and 1976)			
Including "F.I.O." Alternative, etc.			
of destination.	284	of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.	290
(b) If during discharging the Captain for fear of vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.	285		291
	286		292
	287		293
	288		294
(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill	289		

WORKING COPY

Resim 2.22. Gencon 76

Kaynak: Ülgener, 2017: 592

Gencon 94:

Revizyondan geçtikten sonra 1994 tarihli halini almıştır. Kısaca Gencon94 olarak isimlendirilmektedir (Ülgener, 2017: 579).

Resim 2.23.'te Gencon 94 örneği gösterilmektedir.

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

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

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

Resim 2.23. Gencon 94

Kaynak: Ülgener, 2017: 573

Resim 2.24. 'te Gencon 94 örneği gösterilmektedir.

PART II	
"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)	
	1 always work under the supervision of the Master.
	2 (c) <i>Stevedore Damage</i>
1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel	3 The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and
named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and carrying about the number	4 tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores. Such damage shall be
metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box	5 notified as soon as reasonably possible by the Master to the Charterers or their
7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this	6 agents and to their Stevedores, failing which the Charterers shall not be held
Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the	7 responsible. The Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written
Charterers in Box 4 that:	8 acknowledgement of liability.
The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed,	9 The Charterers are obliged to repair any stevedore damage prior to completion
proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as	10 of the voyage, but must repair stevedore damage affecting the Vessel's
she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete	11 seaworthiness or class before the Vessel sails from the port where such
cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and	12 damage was caused or found. All additional expenses incurred shall be for the
responsibility) as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to	13 account of the Charterers and any time lost shall be for the account of and shall
ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or	14 be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.
place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near	
thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.	
	15 6. Laytime
	16 * (a) <i>Separate laytime for loading and discharging</i>
2. Owners' Responsibility Clause	17 The cargo shall be loaded within the number of running days/hours as
The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for	18 indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted,
delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been	19 unless used, in which event time used shall count.
caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their	20 The cargo shall be discharged within the number of running days/hours as
Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is	21 indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted,
properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of	22 unless used, in which event time used shall count.
the Owners or their Manager.	23 * (b) <i>Total laytime for loading and discharging</i>
And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any	24 The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running
other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew	25 days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays
or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose	26 acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness
of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time	27 excepted, unless used, in which event time used shall count.
whatsoever.	28 (c) <i>Commencement of laytime (loading and discharging)</i>
	29 Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of
3. Deviation Clause	30 readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next
The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose,	31 working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of
to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to	32 deviate for the purpose of saving life and/or property.
	33
4. Payment of Freight	34
(a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the	35 intaken quantity of cargo.
(b) <i>Prepaid</i> . If according to Box 13 freight is to be paid on shipment, it shall be	36 deemed earned and non-returnable, Vessel and/or cargo lost or not lost.
Neither the Owners nor their agents shall be required to sign or endorse bills of	37 lading showing freight prepaid unless the freight due to the Owners has
actually been paid.	38
(c) <i>On delivery</i> . If according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at	39 destination it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered.
Notwithstanding the provisions under (a), if freight or part thereof is payable on	40 delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight
on delivered weight/quantity provided such option is declared before breaking	41 bulk and the weight/quantity can be ascertained by official weighing machine,
joint draft survey or tally.	42
Cash for Vessel's ordinary disbursements at the port of loading to be advanced	43 by the Charterers, if required, at highest current rate of exchange, subject to
two (2) per cent to cover insurance and other expenses.	44
	45
5. Loading/Discharging	46
(a) <i>Costs/Risks</i>	47
The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed,	48
tallied, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the	49
Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners.	50
The Charterers shall provide and lay all dunnage material as required for the	51 proper stowage and protection of the cargo on board, the Owners allowing the
use of all dunnage available on board. The Charterers shall be responsible for	52 and pay the cost of removing their dunnage after discharge of the cargo under
this Charter Party and time to count until dunnage has been removed.	53
(b) <i>Cargo Handling Gear</i>	54
Unless the Vessel is gearless or unless it has been agreed between the parties	55 that the Vessel's gear shall not be used and stated as such in Box 15, the
Owners shall throughout the duration of loading/discharging give free use of	56 the Vessel's cargo handling gear and of sufficient motive power to operate all
such cargo handling gear. All such equipment to be in good working order.	57
Unless caused by negligence of the stevedores, time lost by breakdown of the	58 Vessel's cargo handling gear or motive power - pro rata the total number of
cranes/winchmen required at that time for the loading/discharging of cargo	59 under this Charter Party - shall not count as laytime or time on demurrage.
On request the Owners shall provide free of charge cranesmen/winchmen from	60 the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations
prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the	61 Charterers. Cranesmen/winchmen shall be under the Charterers' risk and
responsibility and as stevedores to be deemed as their servants but shall	62
	63
	64
	65
	66
	67
	68
	69
	70
	71
	72
	73
	74
	75
	76
	77
	78
	79
	80
	81
	82
	83
	84
	85
	86
	87
	88
	89
	90
	91
	92
	93
	94
	95
	96
	97
	98
	99
	100
	101
	102
	103
	104
	105
	106
	107
	108
	109
	110
	111
	112
	113
	114
	115
	116
	117
	118
	119
	120
	121
	122
	123
	124
	125
	126
	127
	128
	129
	130
	131
	132
	133
	134
	135
	136
	137
	138
	139
	140
	141
	142
	143
	144
	145
	146
	147
	148

Resim 2.24. Gencon 94

Kaynak: Ülgener, 2017: 574

Resim 2.25. 'te Gencon 94 örneği gösterilmektedir.

PART II	
"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)	
the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification to the Charterers shall be the new cancelling date.	149
The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and in case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this Clause.	150
10. Bills of Lading	151
Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the "Congenbill" Bill of Lading form, Edition 1994, without prejudice to this Charter Party, or by the Owners' agents provided written authority has been given by the Owners to the agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party.	152
11. Both-to-Blame Collision Clause	154
If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Owners. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.	155
12. General Average and New Jason Clause	156
General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box 22 according to York-Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see Clause 2).	157
If General Average is to be adjusted in accordance with the law and practice of the United States of America, the following Clause shall apply: "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Owners are not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Owners in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salvaging vessel is owned or operated by the Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salvaging vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Owners, or their agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Owners before delivery."	158
13. Taxes and Dues Clause	159
(a) <u>On Vessel</u> . -The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.	160
(b) <u>On cargo</u> . -The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes customarily levied on the cargo, howsoever the amount thereof may be assessed.	161
(c) <u>On freight</u> . -Unless otherwise agreed in Box 23, taxes levied on the freight shall be for the Charterers' account.	162
14. Agency	163
In every case the Owners shall appoint their own Agent both at the port of loading and the port of discharge.	164
15. Brokerage	165
A brokerage commission at the rate stated in Box 24 on the freight, dead-freight and demurrage earned is due to the party mentioned in Box 24. In case of non-execution 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight to be paid by the party responsible for such non-execution to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be agreed.	166
16. General Strike Clause	167
(a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or	168
at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.	169
(b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.	170
(c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.	171
17. War Risks ("Voywar 1993")	172
(1) For the purpose of this Clause, the words:	173
(a) The "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and	174
(b) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all Vessels or imposed selectively against Vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.	175
(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons onboard the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.	176
(3) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of such cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfillment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been	177

Resim 2.25. Gencon 94

Kaynak: Ülgener, 2017: 575

Resim 2.26. 'da Gencon 94 örneği gösterilmektedir.

PART II	
"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)	
carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, 297	of destination.
to additional freight which shall be the same percentage of the freight 298	(b) If during discharging the Master for fear of the Vessel being frozen in, deems 297
contracted for as the percentage which the extra distance represents to 299	it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and 300
the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien 300	to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge. 301
on the cargo for such expenses and freight. 302	(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall 302
(4) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it 303	apply and the Vessel shall receive the same freight as if the load discharged at 303
appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the 304	the original port of destination, except that if the distance of the substituted port 303
Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel 305	exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted 304
may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route 306	port to be increased in proportion. 305
(including any canal or waterway) which is normally and customarily used 307	
in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route 308	19. Law and Arbitration
to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that 309	(a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with 306
this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total 310	English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to 306
extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the 311	arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or 306
same percentage of the freight contracted for as the percentage which the 312	any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. 306
extra distance represents to the distance of the normal and customary 313	Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be 307
route. 314	appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third 307
(5) The Vessel shall have liberty:- 315	arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of 307
(a) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to 316	them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of 308
departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, 317	the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within 308
destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which 318	fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall 308
are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel 319	be final.
sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any 320	For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed 309
other Government which so requires, or any body or group acting with the 321	the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance 309
power to compel compliance with their orders or directions; 322	with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitration 309
(b) to comply with the orders, directions or recommendations of any war 323	Association.
risks underwriters who have the authority to give the same under the terms 324	(b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with 308
of the war risks insurance; 325	Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and 308
(c) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the 326	should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be 400
United Nations, any directives of the European Community, the effective 327	referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the 401
orders of any other Supranational body which has the right to issue and 328	parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any 402
give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which 329	two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this 403
the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who 330	agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be 404
are charged with their enforcement; 331	conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, 405
(d) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may 332	Inc.
render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier; 333	For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed 407
(e) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other 334	the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance 408
persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may 335	with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, 409
be subject to internment, imprisonment or other sanctions; 336	Inc.
(f) where cargo has not been loaded or has been discharged by the 337	(c) Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at 411
Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the 338	the place indicated in Box 25, subject to the procedures applicable there. The 412
Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, 339	laws of the place indicated in Box 25 shall govern this Charter Party. 413
whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or 340	(d) If Box 25 in Part 1 is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply. 414
customary route. 341	(a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25. 415
(6) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (2) to (5) of this 342	** Where no figure is supplied in Box 25 in Part 1, this provision only shall be void but 417
Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a 343	the other provisions of this Clause shall have full force and remain in effect.
deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of 344	
Carriage. 345	
18. General Ice Clause 345	
<i>Port of loading</i> 346	
(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when the 347	
Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or 348	
on the Vessel's arrival or in case frost sets in after the Vessel's arrival, the 349	
Master for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this 350	
Charter Party shall be null and void. 351	
(b) If during loading the Master, for fear of the Vessel being frozen in, deems it 352	
advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and 353	
to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for the 354	
Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part 355	
cargo thus loaded under this Charter Party to be forwarded to destination at the 356	
Vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra 357	
expenses be thereby caused to the Charterers, freight being paid on quantity 358	
delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per this Charter 359	
Party. 360	
(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are 361	
closed by ice, the Master or the Owners to be at liberty either to load the part 362	
cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under 363	
section (b) or to declare the Charter Party null and void unless the Charterers 364	
agree to load full cargo at the open port. 365	
<i>Port of discharge</i> 366	
(a) Should ice prevent the Vessel from reaching port of discharge the 367	
Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re- 368	
opening of navigation and paying demurrage or of ordering the Vessel to a safe 369	
and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of 370	
detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the 371	
Owners have given notice to the Charterers of the impossibility of reaching port 372	

Resim 2.26. Gencon 94

Kaynak: Ülgener, 2017: 576

2.7. Gemi Kiralama ve Ticari Operasyon

Bütün gemi kiralama çeşitlerine yer verilmiş olan bu tez çalışmasında gemi kiralama işlerinde kiralamanın asıl detaylarını belirten sefer kiralama sözleşmesidir.

Araştırmaya konu olan durumların belirlenmesi ve incelenmesi aşamasında anlaşmaya varılan şartlar göz önüne alınarak söz konusu olan yük için tek sefer veya toplam miktar baz alınarak peş peşe seferler yapılmasına imkan veren kiralama türü olan sefer bazlı kiralama baz alınmıştır.

Gemi kiralama:

Gemi kiralama konusunda bu bölümde kuru yük deniz taşımacılığında bulunan oyuncular arasında yer alan brokerlik mesleğinin tanımı yapılarak görevleri anlatılmıştır. Brokerler tarafından başlatılan, yürütülen ve sonlandırılan kuru yük gemisi kiralama ve operasyon süreci detaylarına yer verilerek tespit edilen problemler ile ilişki kurulabilmesi amaçlanacaktır.

2.7.1. Sefer maliyeti

Maliyet muhasebesinde, “Sipariş Maliyeti Sistemi; çoğu kez müşterilerin özel talepleri üzerine oluşan siparişlerle üretimi gerçekleştiren işletmelerde her bir ürün veya ürün grubunun ayrı ayrı izlendiği sistem olarak tanımlanır. Bu sistem gerçekçi bir fiyatlandırma imkanı sağlar [44].

Deniz taşımacılığında yapılan her sefer ayrı bir iş emri olarak kabul edilir. Bu süreçte oluşan maliyetler hizmet süreci çıktısına yüklenerek birim maliyetler hesaplanır. Deniz taşımacılığında da sipariş maliyeti sistemi daha uygun bir yöntem olarak belirmektedir. Bu firmalarda her sefer için bir dosya numarası verilerek konu sefer ile ilgili ortaya çıkan detaylandırılmış maliyetler olan faturalar bu dosyada yer alır. Sefer sonunda bakılan toplam maliyet ise sefer maliyetini ortaya çıkartır (Erdoğan, Şaban, 2006 : 234).

Bir sefer maliyeti, gerçekleşmiş sabit maliyetler ile sefere özel oluşan değişken ve genel idari giderlerin toplamına denir. Bir maliyet sistemin iyi işleyebilmesi için giderlerin sabit ve değişken giderler olarak ayrılması gereklidir.

Deniz taşımacılığı işletmesinde bütün gider ve gelir kalemleri ait oldukları sefer ve gemisine göre ayrılır ve dosyalanır. Gemi yönetimi, geminin günlük giderleri ve yönetim idaresinin giderlerini kapsamaktadır. Amaçsız olarak yapılan bir faaliyet düşünülemez.

Armatör açısından seferlik olan giderler;

- Yükleme limanı masrafları - tahliye limanı masrafları
- Boğazların giriş çıkış masrafları
- Yakıt masrafları (dolu ve boş iken)- limanda harcanan yakıt masrafı
- Navlun üzerinden broker komisyonu
- Günlük gemi işletim maliyeti * Toplam sefer süresi olarak belirlenir (Esmer, Yılmazel, 2005: 202).

2.7.2. Demuraj

Türkçe de sürastarya olarak bulunan bu sözcük ile daha önceden belirlenmiş operasyon süresinin aşıldığı zaman taşıtanın taşıyana ödemeyi kabul ettiği ücret anlamına gelir (Akdoğan, 1988: 99-100).

2.7.3. Dispeç

Türkçe de dispeç olarak bulunan bu sözcük yukarıda bulunan demuraj- sürastarya'nın tam tersidir. Taşıtanlar operasyonu hızlıca sonlandırıp izin verilen yükleme - tahliye sürelerinin altında tamamlarsa gemi sahipleri olan taşıyanlardan talep etmek haklarına sahip olurlar.

Dispeç ücreti çoğunlukla demuraj'ın yarısı olarak kabul edildiği gibi " Free Despatch" de denilerek adı geçen taşımada dispeç ödenmeyeceği anlamına gelen kullanıma da sahiptir.

Fazla olarak yazılan veya yazılması planlanan astarya günleri navlunu arttırabileceği gibi gün sayısının düşürülmesi de navlunu azaltabilir (Akdoğan, 1988: 99-100).

2.8. Kiralanmış Gemi Operasyon Süreci

Gemi kiralama süreci bittiği andan itibaren operasyonel sürece geçiş başlar. Gemi kiralama süreci bitiminde konu sefer ile alakalı operasyonda ki taraflarla iletişime geçerek gerekli hazırlıkların başlatılması için anlık ve günlük düzenli bilgilendirmelerin yapılarak verimliliğin optimum düzeyde tutulması amaçlanır (Şendur, 2015: 37-39).

Yapılan araştırma sonucu elde edilen verilere göre bu süreçte bulunan firmalar açısından gemi kiralanması yapıldıktan sonra operasyon sürecinde yürütülmesi gereken ana faaliyetler ise aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Gemi kaptanının bilgilendirilmesi
- Alıcı ve satıcı firmaların bilgilendirilmesi
- Acentelerin atanması ve bilgilendirilmesi
- Yakıt ve kumanyaların nerelerde tedarik edileceği programının yapılması
- Survey belirleme işlemi
- Günlük bilgilendirmelerin yapılması
- Limanlarda operasyonel hazırlık yapılması ilgili kuruluşların bilgilendirilmesi
- Yükleme - Tahliye operasyonlarının takip edilmesi
- Navlun ödemelerinin takip edilmesi
- P&I konularının yürütülmesi
- Gümrükleme için gerekli evrak işlemleri takibi
- Liman içi kara nakliyesini sağlayacak araçların programlanması ve hazırlanması
- Personel değişikliği işlemleri takibi, insan kaynakları departmanı ile koordineli çalışma (Şendur, 2015: 37-39).

2.8.1. Önemli yük ve operasyon evrakları özellikleri

Konşimento:

Latince olarak ‘‘ cognescere ‘‘ kelimesinden gelen tanımak – kabul etmek fiilinden gelmektedir. Kısaca (B/L) olarak yazılır (MDTO, 2016: 99).

Kıymetli evraktır. Yükün hangi koşullarda tahliye edileceğini belirtir. En önemli özelliği ciro edilebilir olmasıdır. Yük miktarı ve cinsi, satıcı, alıcı, ihbar adresi, tarih gibi önemli bilgileri içerir (Akdoğan, 1988: 151).

Bir taşıma senedi/taşıma belgesi olarak ta tanımlanabilir. Uluslararası yapılan bir ticarete konu olan yükler ile ilgili satılma, taşınma, sevk etme ve diğer şartları Milletlerarası Ticaret Odası tarafından belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde; bir maddenin amaçlarına dönük olarak konu ticarete taraf olan kurumların talep ve talimatları üzerine veya bazı durumlarda kendi adına işlem yapan ‘‘ Amir Banka’’ nın akreditif şartlarına bağlanan vesaik karşılığında yapılmaktadır (MDTO, 2016: 99).

Konşimento, gönderici firmanın talimat beyanına ve gemi kaptanı tarafından onaylanmış olan yükleme ordinosuna veya ‘‘ mate’ receipt ‘‘ e göre düzenlenir (MDTO, 2016: 99).

Konşimento üzerinde aşağıdaki bilgiler bulunur:

- Kaptanın adı ve soyadı,
- Geminin adı ve tabiiyeti,
- Yüklemenin adı ve soyadı /Ticaret unvanı,
- Gönderilenin adı ve soyadı /Ticaret unvanı,
- Yüklemenin yapılacağı liman,
- Tahliyenin yapılacağı liman veya buna dair talimat alınacak yeri,
- Gemiye yüklenen veya taşınmak üzere teslim alınan malların;
 - Cinsi,
 - Ölçüsü
 - Sayı, tartı veya adeti,
 - Markaları,
 - Haricen belli olan hal ve maliyeti,

- Navluna ait şartlar,
- Tanzim olunan nüshalar (Şendur, 2015: 46).

Konşimentolar düzenlenme şekillerine göre tesellüm ve yükleme konşimentoları olarak ikiye ayrılır.

1- Tesellüm Konşimentoları:

Yükün taşıyan tarafından bizzat teslimi, kontrol ve sorumluluğu altına alınmasını gösteren ve konu gemiye yüklenmek üzere düzenlenen, daha sonra göndericiye teslim edilen konşimento türüdür. Bu tür konşimentolar planlanan yük ve gemi detayına göre hazırlanır. Kesinlik kazanmadığı için pek güvenli evrak olarak görülmemektedir. Evrak üzerinde ‘‘ On Board ‘‘ ibaresi bulunmaması yani yükün gemide olduğunun kanıtlanması bilgisi olmadığından armatörler tarafından tercih edilmemekle birlikte günümüzde kullanılmamaktadır.

2- Yükleme Konşimentoları:

Konu yükün belirlenmiş sefer sayısı ile konu gemiye yüklendiğinin detaylarını içeren, üzerinde ‘‘ On Board’’ ibaresi bulunan ve tarihi yer alan konşimento türüdür. Günümüzde kullanılan ve itibar edilen konşimento türüdür. Çoğunlukla yükleme kaydı akreditiflerde ‘‘ Clean on Board’’ olarak yer alır (MDTO, 2016: 102).

Resim 2.27.'de Konşimento örneği gösterilmektedir.

CODE NAME: "CONGENBILL". EDITION 1994		BILL OF LADING	B/L No	Page 2
Shipper				
Consignee				
Notify				
Vessel	Port of loading			
Port of discharge				
Shipper's description of goods		NET WEIGHT		
SAID TO BE				
SHIPPED		Freight payable at	Place and date of issue	
		Number of originals		

Resim 2.27. Konşimento Örneği

Yükleme Talimatı:

Hem yükleyici hem de donatan ve taşıyıcı acente açısından her anlamda değerli bir belgedir; yükleyici ile malı taşıyan arasındaki taşıma sözleşmesinin başlangıcıdır. Bu talimat, ilgili malı ihraç eden şirketin antetli kağıdına yazılmalı, firmanın kaşe ve imzası mutlaka üzerinde bulunmalıdır [45].

Resim 2.28.'de Yükleme talimatı örneği gösterilmektedir.

Referansımız / Our Reference		
Referansınız / Your Reference		
Gideceği Yer / To		
Gönderen/From		
Dikkatine/Attention		Fax No
SHIPPER		
CONSIGNEE		
NOTIFY		
DESTINATION		
THE AGENT OF DELIVERY		
CTR NO		
Shippment No		
SHIPPING MARKS		
PACKING		
DESCRIPTION OF GOODS :		
NR OF CASES	WEIGHT	ROSS WEIGHT
FREIGHT PREPAID -		
DELIVERY ADRES		
NOTE :		
Harmonised Code Nr		
Açıklama		

Resim 2.28. Yükleme Talimatı Örneği

Mate's Receipt (2.Kaptan Makbuzu):

Mate receipt yüklerin gemiye yüklendiğini gösteren belgedir. Kıymetli evrak niteliğinde değildir. Her günün sonunda yüklenen miktar 2.kaptan tarafından imzalanarak belirtilir (Şendur, 2015: 48).

Resim 2.29.'da Mate receipt örneği gösterilmektedir.

YÜKLEME ORDİNO SU MATE'S RECEIPT		
SHIPPER		
CONSIGNEE		
NOTIFY		
VESSEL		
PORT OF LOADING		
PORT OF DISCHARGE		
MARKA VE NUMARALAR (MARKS AND NOS.	KAPLARIN ADEDİ, NEV'İ VE MUHTEVAS	DARALI AĞIRLIK (GROSS WEIGHT)
TARİH :..... 2.KAPTAN	DATE CHIEF MATE	
MEŞRUHAT :	REMARKS:	

Resim 2.29. Mate Receipt Örneği

Manifesto:

Geminin varış limanlarına göre gemideki yükün tüm özelliklerinin yazıldığı bir dokümandır. Yükleme limanında ki acente tarafından konşimento içeriğine göre hazırlanır (Şendur, 2015: 49).

Manifestonun üst kısmında; gemi adı, yükleme limanı ve hareket tarihi, tahliye limanı yazılıdır. Alttaki çeşitli kolonlarda ise konşimento numarası, paketlerin markaları, paket sayısı, yükleyici ve gönderilen adlan, varsa bildirim adresleri, ağırlık, ölçü, gibi bilgiler bulunur.

Resim 2.30.'da Manifesto örneği gösterilmektedir.

TY SHIPPING AGENCY		M/V	From				
MERSIN-TURKEY		VOY	To				
MANIFEST OF CARGO		ON					
B/L No	Shippers	Consignees	Notify	GOODS Mark Nos. Packaces	Contents	Gross weight	FREIGHT

Resim 2.30. Manifesto Örneği

Boşaltma Ordinosu:

Tahliye limanında en son konşimento hamiline, konşimentoyu taşıyanın acentesine ibrazı üzerine, gümrük işlemlerini ayarlayıp konu yükün limandan çekilebilmesi verilen belgeye denir (Şendur, 2015: 49).

Resim 2.31.'de Boşaltma Ordinosu örneği gösterilmektedir.

№	
ACENTE ADI :	GEMİ ADI :
ÖZET BEYAN TARİH :	SEFER NO/BAYRAĞI:
ÖZET BEYAN NO:	İŞBU KONŞIMENTO ALICI NÜSHASI OLUP, BU BELGİNİN NİTELİKLERİ BELİRTİLMİŞ EŞYANIN; TESLİMİNDE BİR SAKINCA BULUNMAMAKTADIR. GÜMRÜK İŞLEMLERİ TAMAMLANMIŞTIR. AMBAR MEMURU/KOLCU/...../20.....
ÖZET BEYAN SIRA NO:	
ANA KONŞIMENTO NO:	
ARA KONŞIMENTO NO.	
TOPLAM KAP ADEDİ :	
TOPLAM AĞIRLIK :	
TESLİM ALAN /...../20.....	LİMAN AMBAR MEMURU /...../20.....

Resim 2.31. Boşaltma Ordinosu

Teminat Mektubu:

Konu gemi ile taşınan yük için düzenlenen konşimento tahliye limanına ulaşmadığı zaman malın gönderici firması tarafından hazırlanan içerisinde gönderici firmanın antetli kağıdına hazırlanarak;

- Tarih, gemi, sefer, yük detayları, konşimento tarihi ve numarası detaylarını içerir.

Konu yükün göndericisi tarafından alıcı firmaya konşimento olmadan teslimi için garanti verdiğini belirten ve armatörü de bilgilendiren bir belgedir [46].



Olaylar Çizelgesi – Statement of Facts (SOF) :

Konu geminin limana varışından limandan ayrılışına kadar geçen sürede ve yükleme -boşaltma sırasında geçen bütün olayların yazıldığı (operasyonun başlaması, bitimi, hava durumu etkileri vb.) evraktır.

Resim 2.32.'de Olaylar Çizelgesi örneği gösterilmektedir.

STATEMENT OF FACTS							PAGE 1	
1-Agents			STANDARD STATEMENT OF FACTS (SHORT FORM) B: THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE (BIMCO) AND THE FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF THE SHIP BROKERS AND AGENTS (FONASRA)					
2-Vessel's Name :			3-Port					
4-Owners / Disponent Owners:			5-Vessel berthed					
8 - Cargo			6-Loading commenced		7-Loading completed			
13-Charter Party			9-Discharging commenced		10-Discharging completed			
15-Bill of Lading weight.			16-Outturn weight		11-Cargo documents on board		12-Vessel sailed	
17-Vessel arrived on roads			N/A		N/A			
19- Notice of readiness tendered			14-Working hours / meal hours of the port					
21.- Next tide available			18.Vessel Anchored.					
			20. Customs clearance (arr.)					
			22.Pilot onboard for berthing					
DETAILS OF DAILY WORKING								
Date	Day	Hours worked		Hours stopped		No. of Gangs	Quantity load / disch.	Remarks
16.06.2019	SUN			02:00	02:00			NOR TENDERED
17.06.2019	MON			00:00	24:00			WAITING FOR BERTHING
18.06.2019	TUE			00:00	10:15			WAITING FOR BERTHING
				15:15	10:50			P.O.B AND ALL FAST
				10:50	15:40			WAITING FOR LOADING DUE TO HOSE CONNECTION
								AND INITAL DRAFT SURVEY
19.06.2019	WED	15:40	24:00					LOADING COMMENCED / CONTINUED
20.06.2019	THU	00:00	12:15					CONTINUED LOADING
				12:15	13:15			CONTINUED LOADING / COMPLETED
								FINAL DRAFT SURVEY
Remarks :								
Place and Date:			Name and signature (Master)					
Name and Signature (Agents)			Name and signature (for the Charterers/Shippers/Receivers)					

Resim 2.32. Olaylar Çizelgesi

Bu evraktan yola çıkılarak konu geminin konu limanda geçirdiği operasyonel süre hesaplanır ve armatör – kiracı arasında imzalanmış kiralama sözleşmesi maddelerine göre oluşmuş olabilecek demuraj veya dispeç miktar hesapları yapılır (Şendur, 2015: 138).

Hazırlık Mektubu – Notice of Readiness (NOR) :

Konu gemi kaptanının, kiracıya imza karşılığı verdiği ve geminin geliş gün ve saatinin, yük detaylarının, liman detaylarının yer aldığı ve geminin bütün imkanları ile yükleme veya boşaltmaya hazır olduğunu bildiren bir evraktır.

Resim 2.33.'te Hazırlık Mektubu örneği gösterilmektedir.

M/V	PORT: _____
	DATE: _____
TO WHOM IT MAY CONCERN	
NOTICE OF READINESS	
DEAR SIRs,	
THIS IS TO INFORM YOU THAT M/V	
UNDER MY COMMAND ARRIVED ON ROAD OF THE PORT	
TODAY 16 OF JUNE 2019 AT 02:00 HRS LT AND IS	
IN ALL RESPECT READY TO LOADING CARGO	
TO BE ACCEPTED	
AS PER TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF THE	
RELEVANT CHARTER PARTY.	
MASTER OF M/V"	NOTICE ACCEPTED:
	BY:.....
	AT:.....

Resim 2.33. Hazırlık Mektubu

Bu belgenin detayları ve yapılan kiralama sözleşmesinde ki hazırlık mektubu ve zaman sayımı ile ilgili maddeler dikkate alınarak konu olan operasyonun zaman sayımı başlatılmaktadır.

Belge kiracı tarafından alındığı zaman kaşe ve imza yapılarak sunulan bu hazırlık mektubunun geçerliliği kabul edilmiş olmaktadır [47].

Broker Komisyon Faturası:

Brokerler konu taşıma için söz konusu olan üzerinde anlaşılmış kiralama sözleşmesinde hangi tarafın brokeri olduğunu veya tek bir kloz ile konu bağlantı üzerinden komisyon oranını hangi taraftan alacağını belirtir.

Resim 2.34.'te Broker Komisyon Faturası örneği gösterilmektedir.

		TY SHIPPING AGENCY CO.	
		TY GEMİ ACENTELİĞİ	
		Turan YAKICI	
BROKERAGE INVOICE NO. 0003/27.06.19			
TO			
VESSEL	MV		
CP DD	02/06/19		
FREIGHT	3090,000 MT X 12,50 USD	USD 38.625,00	
+++++		+++++	
TTL		USD 38.625,00	
COMMISSION 3.75 %		USD 1448,43	
TOTAL IN OUR FAVOUR USD 1448,43			
PLEASE REMIT THE AMOUNT OF USD 1448,73 ONLY TO THE FOLL BANK ACCT:			
BANK	:		
BRANCH	:		
ACCOUNT	:		
IBAN No	:		
BENEFICIARY	:		
<hr/>			
<small>Pirreis Mah.1112 Sk. Sağdıç Apt. No.: 14/B 33110 MERSİN / TÜRKİYE Phone: +90 324 328 92 16 - Fax: +90 324328 92 27 - Mobile: + 90 533 619 49 12 - Web Site: www.tyshipping.com.tr</small>			

Resim 2.34. Broker Komisyon Faturası

Bu ücret için firma kendi antetli kağıdına konu sefer detaylarını ve komisyon miktarını içeren bir fatura hazırlayıp ödemeyi yapacak olan firmaya gönderir (Şendur, 2015: 32).

Komisyon oranları genellikle toplam navlun üzerinden % 1,25 veya % 2,50 oranına kadar yazılabilir (Şişmanyazıcı, 2011).

Navlun Faturasası:

Armatör (donatan) tarafından konu sefer için hazırlanan bir faturadır. Kiralama sözleşmesinde belirtilen zaman içerisinde navlun ödemesinin yapılması için kiracı firmaya gönderilir (Şendur, 2015: 140).

Resim 2.35.'te Navlun Faturası örneği gösterilmektedir.

COMMERCIAL INVOICE	
FM	Date
TO	
Description :	
<i>Descriptions</i>	<i>USD.</i>
- B/L figure:	USD
AMOUNTS TO PAID:	
US dollars only	
Bank details:	
Beneficiary:	
BANK	
Address:	
Swift :	
Bank account No	
IBAN:	
INTERMEDIATE BANK :	
With the best regards	

Resim 2.35. Navlun Faturası

Zaman Sayımı Hesabı Belgesi:

Konu sefer ait olan kiralama sözleşmesinde yer alan birkaç kloz kullanılarak, daha önceden belirlenmiş yükleme ve tahliye zamanları üzerinden konu geminin operasyon yaptığı limanda o operasyona ait belirlenen süreleri aşp aşmadığını anlamak için yapılır (Şendur, 2015: 138).

Resim 2.36.'da Zaman Sayımı Hesabı Belgesi örneği gösterilmektedir.

Working table

Vessel's name:	acorus	Port of discharging:	
Port of loading:	kherson	Cargo quantity:	5 675,418 Mts
Cargo:	Ammonium Sulphate in bulk	Berthed:	
Vessel Arrived:	21:45 24.01.2015	NOR Accepted:	As Per C/P
NOR Tendered:	21:45 24.01.2015	Loadiing Completed	
Loading Commenced:	08:00 26.01.2015	Laytime Allowed:	1,41885 Days
Laytime Commenced:	14:00 28.01.2015	Despatch:	\$1 000,00 PDPR
Loading Rate:	4000 mts/d		
Load/Disch Rate:	wvds		
Demurrage:	\$2 000,00 PDPR		

Date	Day of week	From	To	Time used (hrs)	In-dex	Remarks/details	Calculated end of laytime	TTC this date	TTL TTC
24.01.15	Sat	21:45	24:00:00	2:15:00		vsl arrived. Nor tendered	26.01.2015 10:03	0,000	0,000
25.01.15	Sun	00:00	13:50:00	13:50:00		passage to kherson	26.01.2015 23:53	0,000	0,000
25.01.15	Sun	13:50	24:00:00	10:10:00		Kherson road. Waiting for berthing	27.01.2015 10:03	0,000	0,000
26.01.15	Mon	08:00	19:30:00	11:30:00	*	L/T START to count. Awa berthing	27.01.2015 18:03	0,479	0,479
26.01.15	Mon	19:30	24:00:00	4:30:00		rain. NTC	27.01.2015 22:33	0,000	0,479
27.01.15	Tue	00:00	2:00:00	2:00:00		rain. NTC	28.01.2015 00:33	0,000	0,479
27.01.15	Tue	02:00	16:30:00	14:30:00	*	awa berth	28.01.2015 00:33	0,604	1,083
27.01.15	Tue	16:30	17:15:00	0:45:00		berthing. All fast. NTC	28.01.2015 01:18	0,000	1,083
27.01.15	Tue	17:15	19:15:00	2:00:00		Draft Survey. NTC	28.01.2015 03:18	0,000	1,083
27.01.15	Tue	19:15	20:00:00	0:45:00	*	awa loading	28.01.2015 03:18	0,031	1,115
27.01.15	Tue	20:00	24:00:00	4:00:00	*	LOADING	28.01.2015 03:18	0,167	1,281
28.01.15	Wed	00:00	1:40:00	1:40:00	*	LOADING	28.01.2015 03:18	0,069	1,351
28.01.15	Wed	01:40	4:40:00	3:00:00		rain. NTC	28.01.2015 06:18	0,000	1,351
28.01.15	Wed	04:40	15:00:00	10:20:00	*	LOADING	28.01.2015 06:18	0,431	1,781
28.01.15	Wed	15:00	17:40:00	2:40:00		drft Survey.Cargo dcos on board. NT	28.01.2015 06:18	0,000	1,781
T O T A L S:				83:55:00	Hours			1,781	
Demurrage		0,3624 days		Demurrage to be paid:		\$724,79			
Despatch		No Despatch days		Despatch to be paid:		Not applicable			

Page 1

Resim 2.36. Zaman Sayımı Hesabı Belgesi

Demuraj ve Dispeç Faturası:

Belirlenmiş olan yükleme ve tahliye operasyon süresinin aşılması veya daha erken sürede operasyonun bitmesi durumunda tarafların birbirlerine hazırladıkları faturalardır (Akdoğan, 1988: 99-100).

Resim 2.37.'de Demuraj ve Dispeç Faturası örneği gösterilmektedir.

COMMERCIAL INVOICE	
FM:	Date:
TO: Mssrs.	
Description	
<i>Descriptions</i>	<i>USD.</i>
-----	-----
DEMURRAGE : LOADING AND DISCHARGING OPERATION	USD
AMOUNTS TO PAID	USD DOLLAR only
Bank details:	
Beneficiary:	
BANK :	
Address:	
SWIFT :	
Bank account No:	
BAN:	
INTERMEDIATE BANK :	
<i>With the best regards</i>	
Company email	
email	
Site:	

Resim 2.37. Demuraj ve Dispeç Faturası

Sörvey Raporu:

Resim 2.38.'de Sörvey Raporu örneği gösterilmektedir.

VESSEL :		DATE :	
CARGO :	RUSSIAN MILL.WHEAT IN BULK	PORT :	SAMPOR-SANAYI-
B/L QUANTITY :	3 070,005 MT		SAMSUN

DRAUGHT SURVEY REPORT

<u>INITIAL SURVEY</u>	<u>FINAL SURVEY</u>
DATE & TIME :	DATE & TIME :
WEATHER (SEA CONDITION)	WEATHER (SEA CONDITION)
MCT +50 : 104,15 MCT -50	MCT +50 : 89,05 MCT -50
LIGHT SHIP	LIGHT SHIP
SEA WATER DENSITY	SEA WATER DENSITY
<u>DEDUCTABLE WEIGHTS</u>	<u>DEDUCTABLE WEIGHTS</u>
BALLAST WATER	BALLAST WATER
FRESH WATER	FRESH WATER
FUEL OIL	FUEL OIL
DIESEL OIL	DIESEL OIL
LUB OIL	LUB OIL
OTHER	OTHER
TOTAL LIQUID	TOTAL LIQUID

	<u>DRAUGHTS</u>			
	FORE	MIDSHIP	AFT	
PORT				PORT
STBD				STBD
MEAN				MEAN
CORR				CORR
CORR'D				CORR'D
MEAN CORR'D FORE / AFT :				MEAN CORR'D FORE / AFT :
MEAN OF MEANS :				MEAN OF MEANS :
MEAN CORR'D FOR DEP.				MEAN CORR'D FOR DEP.
CORRESPONDING DISP.				CORRESPONDING DISP.
APPERANT TRIM :				APPERANT TRIM :
CORR'D TRIM :				CORR'D TRIM :
TPC :				TPC :
LCF :				LCF :
MZ (MTC+50)-(MTC-50) :				MZ (MTC+50)-(MTC-50) :
LBP :				LBP :
1 ST TRIM CORR. :				1 ST TRIM CORR. :
2 ND TRIM CORR. :				2 ND TRIM CORR. :
TOTAL TRIM CORR. :				TOTAL TRIM CORR. :
CORR'D DISPLACEMENT :				CORR'D DISPLACEMENT :
DISP. CORR'D FOR DENSITY :				DISP. CORR'D FOR DENSITY :
DEDUCTABLE WEIGHTS :				DEDUCTABLE WEIGHTS :
NET DISPLACEMENT :				NET DISPLACEMENT :
NET DISPLACEMENT LOADED :				
NET DISPLACEMENT LIGHT :				
TOTAL WEIGHT OF CARGO :				MT

Resim 2.38. Sörvey Raporu

2.9. Kiralanmış Geminin Operasyon Sürecinde Ki Oyuncuları

Armatör:

Bir gemi satın alarak deniz ticareti yapmaya girişen ve gemi sahibi olarak ticarete rol alan kişilere denir. Donatan olarak ta bilinir. Türk Ticaret Kanununda yasanın 946. Maddesinde donatan için şu tanım yer alır.

“Madde 946 : Donatan gemisini deniz ticaretinde kullanan gemi sahibine denir. “

Kendisine ait olmayan bir gemiyi ismine deniz ticaretinde kaptan marifeti ile veya bizzat kendisi kullanan kimseler, üçüncü partilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır. Bu tanım için uluslararası ticarete “ Disponent Owners “ kullanılır.

Armatörlerin belli başlıklar altında toplanan sorumlulukları vardır. Bunlar;

- Kredi ve faiz ödeme sorumlulukları
- Personele karşı sorumluluklar
- Geminin donatılması ile ilgili ulusal ve uluslararası sorumluluklar
- Taşınan yüke karşı sorumluluklar
- Üçüncü şahıslara karşı sorumluluklar

Gemi sahipleri gemilerini ya kendileri işletir ya da kiraya vererek çalıştırabilirler.

Armatörler kendi ülkelerinin yasalarını bilmek zorundadırlar. Bunların dışında da Uluslararası Denizcilik Örgütlerinin almış olduğu kararları takip etmeli ve bunları uygulamalıdır.

Armatörler imzalamış oldukları taşıma sözleşmeleri ve konşimento üzerinde ki maddelerde belirtildiği gibi taşıdığı yüke ve sahibine karşı sorumluluklarını detaylı şekilde belirtirler.

Armatörlerin ilişkide oldukları kuruluşlar arasında aşağıdaki kuruluşlar bulunmaktadır.

- Bayrak Devleti
- Klas kuruluşları
- Sigorta kuruluşları (Koruma ve Tanzim - Tekne ve Makine)

- Uluslararası Denizcilik Örgütü
- Baltık Denizi ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (Akdoğan, 1988: 175-176).

Yükleyici (Satıcı) – Alıcı Kurumlar:

Ticaret iki taraf arasında değişimi konu olan mal veya para ile yapılan mal ve hizmet alışverişi olarak tanımlanmaktadır. Paranın keşfi ile bu operasyon daha kolay hale gelmiş ve yaygınlaşmıştır. Taşımacılığında gelişmesi ve yaygınlaşması ile ticareti düzenleyen kanunlar çerçevesinde ticaret günümüzde ekonominin merkezinde yer almaktadır.

Ticarete konu olan durumlarda mal veya mal gruplarının gönderici(satıcı) ve alıcı firmaları rol almaktadır. Bu taraflar ticaret başlamadan önde bir satış sözleşmesi hazırlayıp imzalayarak bu ticarete taraflara ait rolleri ve sorumlulukları belirtmekte ve resmiyet kazandırmaktadırlar.

Dış ticaret satış sözleşmelerinde ise Milletlerarası Ticaret Odası standart teslim şekillerini ifade eden ve ticari sözleşmelerde kullanılabilen bir dizi kavram gelişmiştir. Uluslararası ticaret te en çok incoterms' ten yararlanılmaktadır.

Satıcı firma yükleme limanı, alıcı firma ise tahliye limanı lojistik operasyon organizasyonlarından sorumludur (M.E.B, 2011).

Yukarı da ki gibi belirtildiği üzere satıcı ve alıcı sözleşme yaptıkları zaman ticaret başlamış kabul edilir. Yüklerin taşınmasında hangi tarafın ne sorumluluğu olduğu, bu sorumluluklar gerçekleştirilmedi takdirde uygulanacak adımlar, risklerin ve operasyonların nasıl bölüşüleceği açıkça yazılmalıdır.

Basit bir sözleşmede aşağıda ki maddeler yer almaktadır;

- Yükün cinsi ve kalitesi
- Yükün miktarı
- Yükün fiyatı
- Yükün teslim yeri ve zamanı
- Ödeme şekli
- Ödeme yeri ve zamanı
- Anlaşmazlıkların çözümü

Uluslararası ticari sözleşmelerde bulunması gereken ana maddeler ise;

- Tarafların isimleri ve adresleri
- Sözleşmenin konusu ve kapsamı
- Sözleşmedeki tanımlar
- Sözleşme konusu malın miktarı
- Sözleşme konusu malın satış bedeli
- Masrafların ve giderlerin taraflar arasında nasıl paylaşılacağı
- Ödeme şekli
- Teslim şekli
- Sevk tarihi
- Gecikme cezası
- Ambalajlama ve taşıma şekli
- Gözetim raporu
- Mücbir sebep, beklenmeyen hal şartlarının belirlenmesi
- Sözleşmedeki hukuk seçimi
- Sözleşmede sorunlar oluşması halinde anlaşmazlıkların çözümü
- Satış sözleşmesi dışında varsa yardımcı sözleşmeler
- Taraflarca onaylanması [48], (Duman, 2019).

Bu bilgilerden yola çıkılarak;

Taraflar arasında yapılan satış sözleşmesine bağlı olarak oluşacak giderlerin hangi taraflara paylaşılacağı belirtildikten sonra roller belirlenir. Denizcilik sektöründe kuru yük taşımalarında yapılan satış sözleşmelerinin önemi ise gemi navlunu ödemesinin yükün alıcı firması tarafından mı yoksa satıcı firması tarafından mı yapılacağına belirlenmesidir.

Incoterms:

Uluslararası Ticaret Odası tarafından düzenlenen, konu yükün taşınması ile teslimi sırasında ki sorumlulukların ve ödemelerin hangi taraflar arasında dağılımının olacağını belirleyen kurallardır [49].

Tüm Taşıma Şekillerinde Kullanılan Teslim Şekilleri:

EXW- Ex Works:

İhracatçı firmanın işyerinde teslim; Bütün giderler ve rizikolar ithalatçı firmaya ait olarak yükün ihracatçının depo ya da fabrikası gibi belirlenmiş yerlerinde teslim edilmesidir [49].

FCA- Free Carrier:

Taşıyıcıya teslim anlamına gelir. Konu yükün ithalat firmasının belirlediği taşıyıcıya ihracat firmasının ülkesinde belirlenen yerde teslim edilmesidir [49].

CIP- Carriage and Insurance Paid to:

Taşıma ücreti ve sigorta ödenmiş olarak teslim anlamına gelir. İhracatçı firmanın taşıma ücreti ve sigorta masrafını ithalatçı firmanın ülkesinde belirlenmiş yere kadar öder [49].

CPT- Carriage Paid To:

Taşıma ücreti ödenmiş teslim anlamına gelir. İhracatçı firmanın taşıma ücretini öder, sigorta ve diğer masrafların ithalatçı firmaya ait olur [49].

DAT- Delivered at Terminal:

Terminalde teslim anlamına gelir. Bütün masraflar ve rizikolar ihracatçı firmaya aittir, konu yükün ithalatçı firmanın ülkesinde belirlenen liman/terminalde araçtan tahliye edilerek teslim edilir [49].

DAP – Delivered at Place:

Belirlenen yerde teslim anlamına gelir. Konu yük ithalatçı firmanın ülkesinde belirlenen adrese vergiler hariç bütün masraflar ödenmiş olarak teslim edilir [49].

DDP – Delivered Duty Paid:

Gümrük vergileri ödenmiş halde teslim anlamına gelir. Konu yükün ithalatçı firmanın ülkesinde bütün masraflar ve gümrük vergileri ödenmiş olarak teslim edilmesidir [49].

Deniz ve İç Sular da Kullanılan Teslim Şekilleri:

FAS - Free Alongside Ship:

Gemi yanında teslim anlamına gelir. Konu yükün belirlenen deniz taşıma aracına yüklenmek üzere rıhtım veya yükleme alanına teslim edilmesidir [49].

FOB - Free on Board:

Gemi bordasında teslim anlamına gelir. Konu yükün belirlenmiş deniz taşıma aracına yüklenerek ithalatçı firmaya taşıma, sigorta gibi maliyetleri ve sorumlulukları devredilmesidir [49].

CFR – Cost and Freight:

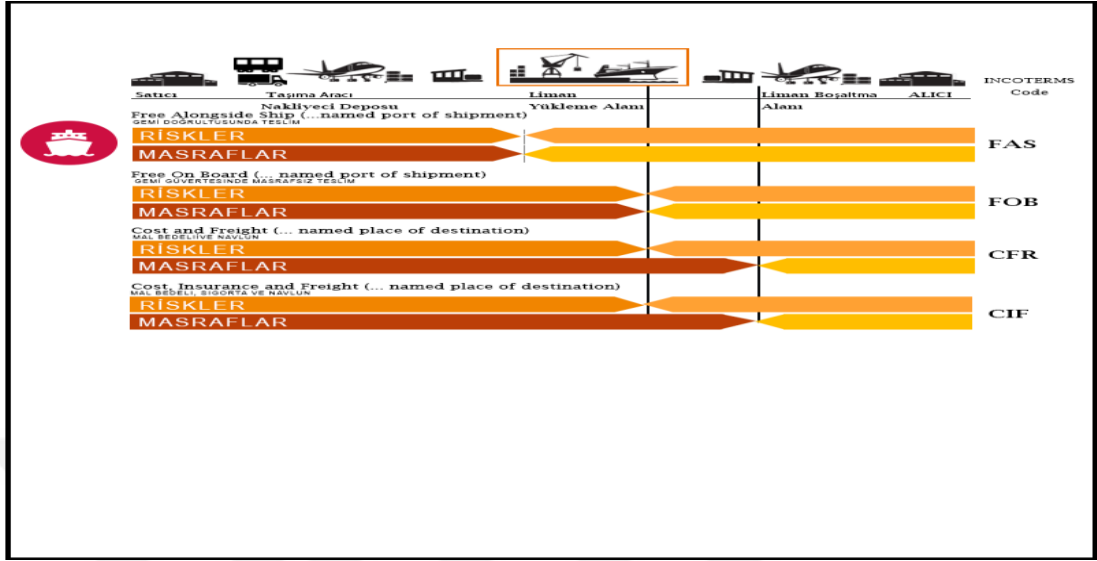
Navlun ödenmiş halde teslim anlamına gelir. Konu yükün belirlenen deniz taşıma aracına ait taşıma bedelinin (navlun) ihracatçı firma tarafından, sigorta ve diğer giderlerin ithalatçı firma tarafından ödenmesidir [49].

CIF - Cost, Insurance and Freight:

Masraflar, navlun ve sigorta ödenmiş olarak teslim anlamına gelir. Yükleme masrafları ile konu yükün ithalatçı firmanın ülkesinde belirlenmiş teslim alanına kadar taşıma masrafı ve sigorta masrafının ihracatçı firma tarafından ödenmesidir [49].

Çizelge 2.10.'da Incoterms gösterilmiştir.

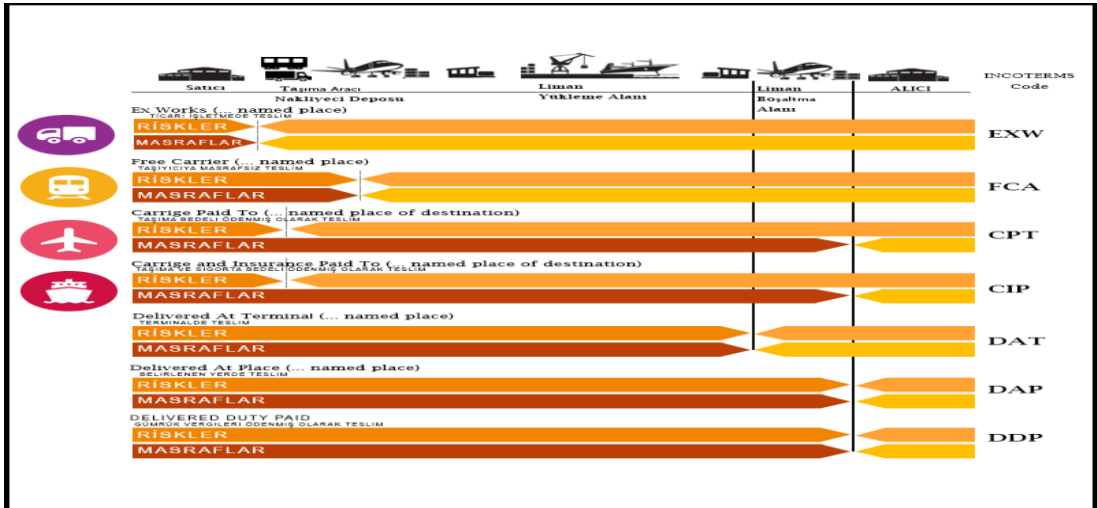
Çizelge 2.10. Incoterms



KAYNAK: [49]

Çizelge 2.11.'de Incoterms gösterilmiştir.

Çizelge 2.11. Incoterms



KAYNAK: [49]

Gemi Broker Firmaları:

Taraflar arasında yoğun bir müzakere, yazışma ve pazarlık süreci gerçekleştirerek mutabakat sağlaması sonucu hazırda bulunan taşıma maddelerini neticeye bağlayan kişi veya kişilere denir.

Dünya deniz ticaretinde yaklaşık 150 sene önce kurulmuş olan bu meslek dalı Batı da son derece gelişmiş, deneyim kazanmış ve uzmanlaşmıştır. Bu sayede dünya çapında itibar kazanmıştır.

Günümüze kadar olan dönemde gemi brokerleri deneyimlerinin yanında geniş bir istihbarat ağına sahip olmuş ve güncel teknolojiyi de konu iş kolunda kullanarak uzmanlaşmıştır. Aynı zamanda bu kuruluşlar kendi ülkelerinde ki kanunlarla düzene girmiş ve faaliyetleri kontrol altına alınmıştır.

Yetkilerine ve verdikleri hizmete göre üç grupta incelenebilir;

➤ **Tek Yetkili (Exclusive) Brokerlik:**

Yük ve/veya gemi sahibinin tek broker firması ile anlaşması ve yetkili kılması sonucu onunla çalışmasına denir.

➤ **Yarı Yetkili (Semi - Exclusive) Brokerlik:**

Yük ve/veya gemi sahibinin birkaç broker firmasını yetkilendirerek onlar ile çalışmasına denir.

➤ **Rekabete Dayalı (Competitive) Brokerlik:**

Bu brokerlik türünde genel anlamda yetkilendirilme yoktur. Brokerlar mevcut yük ve gemi durumlarını takip ederek uygun eşleşmelerde olanları bir araya getirerek bağlantı yapmaya çalışır (Şendur, 2015: 34).

İvedi şekilde düşünüp karar verme, denizcilik sektöründe deneyim sahibi olma, gemilere dair teknik donanım bilgisine sahip olma, deniz hukuku ve ticareti ile ilgili bilgi ve deneyime sahip olma sonucunda brokerlik faaliyeti gerçekleştirilebilir. Yani uzmanlık gerektiren bu alanda sorumluluklar aşağıda ki gibi sıralanabilir.

Brokerin sorumlukları:

- Gemiye yük yüke gemi bulmak, bu bir brokerin asli görevidir
- Bilgi kaynağı olmak, istenildiğinde gerekli bilgiyi müşterilerine sunmak
- Temsil ettiği Armatör ve Kiracıya Piyasa'nın gidişatı hakkında bilgi vermek. Geleceğe dönük kestirmeler ve piyasa analizi yapmak.
- Kiralama Müzakerelerinde kullanılan terim ve maddeler hakkında temsil ettiği taraflara bilgi sağlamak.
- Taraflar arasında ortaya çıkan problemlerin çözülmesinde aracılık etmek ve katkı sağlamak.
- Sözleşme yapılabilmesi ve hazırlanabilmesi için yeterli yabancı dil seviyesinde olmak (Şişmanyazıcı, 2014).

Gemi Acenteleri:

Gemi acenteleri, deniz taşıt ve araçları ile yolcu ve yük taşımalarında, gemi sahibi, kaptanı, işleticisi ve/veya kiracısı nam ve hesabına üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı hak ve menfaatlerini tayin edilen bölge içinde koruyan ve bunun karşılığında ücret alan kişi ve kuruluşlardır. Aynı zamanda temsilci anlamına da gelir.

Hizmetlerine bakıldığı zaman gemiye verilen hizmetler beş ana başlık altında toplanır:

- Gemi acentelik teklifi ve acente olarak atanma aşaması
- Kurallara göre gemi limana gelmeden önce yapılan ihbarlar
- Geminin limana gelişinde yapılması gereken işlemler
- Gemi limana geldikten sonra yapılması gereken işlemler
- Geminin kalkış işlemlerini gerçekleştirmekle meşguldür.

Yüke ilişkin hizmetleri ise:

- Taşıyan ve taşıtan adına yükün teslim alınması ve teslim edilmesinde hizmet vermekle meşguldür (MDTO, 2016: 12-13).

Gemi Acentelerini sınıflandırırken temsil yetkisi, hizmet bölgesi ve verilen hizmetler gibi ölçütler baz alınır.

Temsil ettikleri tarafa göre; armatör, kiracı ve koruyucu acente olarak, yaptıkları işin hizmeti ve bölgesi olarak ise; rezervasyon, liman, genel, ve tali acente olarak ayrılır (MDTO, 2016: 25).

Liman Acentesi (Port Agent):

Tüm ticaretin merkezinde bulunan liman acentesi tüm organizasyondan sorumludur. Bu sorumluluğun kapsadığı konular arasında geminin konu limana yanaşma bildirimleri ve işlemleri, günlük olarak olay çizelgesinin yazılması, gemi sahibi ve kiracını taleplerine cevap verilmesi, yükleme – tahliye operasyonunun takip edilmesi, operasyon bitiminde geminin konu limandan çıkış bildirimlerinin ve işlemlerinin yapılması yer almaktadır [50].

Gemi Acentelerinin Sınıflandırılması:

Kuru yük taşımacılığında gemi acenteliği türleri aşağıda ki gibi sınıflandırılır.

- Armatör acentesi
- Kiracı acentesi
- Koruyucu acente [51]

Armatör Acentesi:

Gemi sahibi tarafından navlun sözleşmesine göre atanır ve geminin gittiği limanda acentelik işlemlerini yapar. Armatör tarafından gemi acentesi, geminin limana gelişinden gidişine kadar ki zaman diliminde oluşan bütün olayları anlık olarak armatöre bildirir, günlük olarak raporunu tutar, yanaşma ve kalkış için gerekli bildirimleri vb. gibi operasyonel işlemleri gerçekleştirir [51].

Kiracı Acentesi:

Anlaşmaya varılan navlun sözleşmesine göre belirlenmiş ve kiracı firma tarafından atanan acente olarak adı geçen acentedir. Genellikle yapılan sözleşmeye göre kiracı firma acenteyi belirler ve armatörde bu acenteyi konu olan limanda ki acentelik işlemleri için atar.

Kiracının acente atamasının nedenleri arasında:

- Acente hakkında armatöre göre daha çok bilgi sahibi olması
- Konu olan yükün sahibi taraf oldukları için gerekli operasyonlarda ki oluşabilecek sorunların hızlı çözülmesi ve acentenin sektörde ki deneyimlerinden yararlanma isteği olabilir [51].

Bu durumda gemi sahibi kiracının acentesini tanımıyor ya da güvenmiyorsa konu limanda geminin haklarını korumak için koruyucu acente tayin edebilir [51].

Koruyucu Acente (Protecting Agent):

Navlun sözleşmesinde kiracı tarafından belirlenmesi öngörülen ve anlaşılmış olan kiracı acentesi atamasından sonra armatörün kendi haklarını koruyamadığını düşündüğü durumlarda atadığı acenteye koruyucu acente denir [51].

Gemi Acentesinin İlişkide Olduğu Kurumlar:

Gemi acenteleri bu operasyonları gerçekleştirirken hazırlanmış olan yasalar gereğince birçok kurum ile irtibata geçmek ve işbirliği yapmakla ve gereklilikleri yerine getirmekle yükümlüdür.

Uluslararası sözleşmelerle belirlenmiş kurallar ile ulusal kanunlarımızdan, 6102 Sayılı TTK, 4458 Sayılı Gümrük Kanunu, 5682 Sayılı Pasaport Kanunu, 2548 Sayılı Sağlık Resmi Kanunu, 618 Sayılı Limanlar Kanunu, 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ve 2872 Sayılı Çevre Kanunu ve bu kanunlara dayanılarak çıkartılan tüzük, genelge, tebliğ hükümlerine göre işlemleri yürütürler.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü'nden ‘ ‘ Gemi Acenteliği Yetki Belgesi’ ’ almadan gemi acenteliği hizmeti verilemez.

Bu hizmet gerçekleştirilirken ilişkide olunan kurumlar aşağıda ki gibidir;

- Liman Başkanlığı
- Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği
- Emniyet Müdürlüğü, Deniz Limanı Şube Müdürlüğü
- Gümrük ve Muhafaza Müdürlüğü
- Liman İşletmeleri
- Kılavuz ve Römorkör İşletmesi
- Kıyı Emniyeti İşletmesi
- Deniz Ticaret Odası ve Şubeleri
- İl Çevre Koruma Müdürlüğü
- Konsolosluk İlişkileri

Liman Başkanlığı:

Türkiye limanlarına gelen ve ayrılan tüm deniz taşıtlarının liman işlemleri, 618 sayılı Limanlar Kanunu hükümlerine göre yapılır. Bu kanunun uygulanmasının sorumluluğu ise bakanlıkça liman başkanlıklarına verilmiştir.

Gemi acenteleri gemiler limana geliş yapmadan 24 saat önce liman başkanlığına geminin gelişini, yükü, yanaşacağı rıhtım ve iskele detaylarını bildirir.

Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği:

Yabancı limanlardan Türk limanlarına giriş yapan deniz taşıtlarının, 2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu ve buna bağlı Uygulama Yönetmeliği ile Uluslararası Sağlık Tüzüğü hükümlerine göre kontrol işlemleri gerçekleştirilir.

Gemi acenteleri armatöründen veya kaptanından gelen bilgilere göre gemi varışının 24 saat öncesinden bildirimleri yapar. Bu operasyonun amacı ise tehlikeli olabilecek bulaşıcı hastalıkların, deniz ötesi seferlerde başka ülke sınırları içerisinde bulunan insan veya hayvanlara bulaşmasını önlemektir.

Emniyet Müdürlüğü, Deniz Limanı Şube Müdürlüğü:

Yabancı ülke limanlarından Türk limanlarına gelen gemilerin yolcu veya tayfalarının ülkeye giriş-çıkış işlemleri için 5682 sayılı Pasaport Kanunu ve bu Kanunun Uygulama Yönetmeliği hükümlerine göre kaçak insan giriş-çıkışının engellenmesi amacıyla Deniz Limanı Şube Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilir.

Gemi varışından 24 saat önce kontrol için gemi acentesi tarafından güncel tayfa listesi ve pasaportları veya gemi adamı cüzdanları teslim edilir.

Gümrük ve Muhafaza Müdürlüğü:

4458 Sayılı Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği hükümlerine göre gümrük giriş ve çıkış kapılarında gemiler kontrole tabidir. Gemi gelmeden 24 saat ve en geç 3 saat öncesinden gemi acentesi tarafından bildirim yapılır.

Burada amaç ise kayıt dışı veya yasak yüklerin ülkeye girişlerinin engellenmesidir.

Liman İşletmeleri:

Gemi acenteleri yapmış olduğu bildirimler ile geliş kontrolünü tamamladıktan sonra liman başkanlığı ve gümrük idarelerinden izin alarak liman işletmesi rıhtımına / iskelesine kılavuz kaptan önderliğinde römorkörle geminin yanaşmasını ve yükleme- tahliye için hazır halde bulunmasını sağlar.

Kılavuz ve Römorkör İşletmesi:

Liman acenteleri, operasyonunu yürüttükleri geminin limana yanaşması ile alakalı alınan ordino ile gerekli formu doldurarak yanaşma için kılavuz ve römorkör(ler) talep ederler. Bu işlemin masrafı ise armatör/kiracı adınadır.

Kıyı Emniyeti İşletmesi:

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından kurulmuştur. Amacı Türk ve yabancı bayraklı gemilerin sefer güvenliğini sağlamak, deniz fenerlerini işletmek, can, mal ve gemi kurtarma hizmetleri vermektir.

Acentelerin kurum ile ilişkisi;

- Gemi acenteleri temsil ettikleri gemilerin giriş – çıkış fener ücretlerini yatırır.
- Türk Bayraklı gemilerde kurallar gereği telsiz cihazı bulundurmalarına yönelik Yük Gemisi Telsiz Emniyet Sertifikasını, Deniz Haberleşme İstasyonu'ndan alırlar.
- Yabancı bayraklı olan gemilerin Yük Gemisi Telsiz Emniyet Sertifikası kullanım tarihi bitmiş ise gerekli kontrolleri yaparak yenileme işlemlerini gerçekleştirirler.
- Türk Boğazlarından geçen, Haydarpaşa, Salıpazarı veya Sarayburnu'na yanaşan veya demirleyen gemilere kılavuz / römorkör hizmeti sağlarlar.

Deniz Ticaret Odası ve Şubeleri:

Deniz Ticaret Odalarının gelir kaynağının en büyük bölümünü gemi acentelerinin faaliyetleri oluşturmaktadır. Yabancı bayraklı olan gemilerin Türk limanlarına getirdiği veya limanlarımızdan yükledikleri yük üzerinden;

- Navlun Oda Payı
- Liman Hizmet Ücreti alırlar.

5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanunu gereğince, gemi acentelik mesleğini uygulayan her kurum ve kişi, Deniz Ticaret Odası'na kayıt yaptırmak zorundadır.

Türkiye genelinde İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Mersin Deniz Ticaret Odası olmak üzere iki ayrı Deniz Ticaret Odası bulunmaktadır.

İlk olarak 26 Ağustos 1982 yılında İstanbul Deniz Ticaret Odası adıyla kurulan ve daha sonra faaliyet alanını Ege, Marmara, Akdeniz ve Karadeniz kıyı bölgelerini de içine alacak şekilde genişletmiş ve adını İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası olarak güncellemiştir.

İMEAK DTO' nun merkezi İstanbul'da bulunmaktadır [52].

İl Çevre Koruma İdaresi:

Denizlerin gemiler tarafından kirlenmesini önlemek amacıyla Marpol 73/78 Uluslararası Sözleşme maddeleri gereğince, gemi atıklarının alınması, 2872 Sayılı Çevre Kanunu ve bu kanuna dayanarak çıkarılmış yönetmelik hükümleri gereğince İl Çevre Koruma İdaresi'ne verilmiştir.

Gemi acenteleri hizmet verdikleri gemilerle alakalı işlem yapabilmek için bu kurumdan şifre almalıdır.

Konsolosluk İlişkileri:

Gemi acenteleri hizmet verdikleri gemilerin bayrak devletlerinin ulusal mevzuatlarına göre Türk limanlarından yükleme yapmış oldukları veya tahliye edecekleri yüklerle ilgili, konu gemi ve personeliyle ilgili işlemler yapabilmek için bayrak devleti konsolosluklarıyla ilişkiye geçer (MDTO, 2016: 56-79).

Kara Yolu Nakliye Firmaları:

Kara yolu ile yapılacak eşya taşımacılığında; yükün temin edilmesi, fiyat anlaşmasına varılması, yüke uygun araç temini, en uygun yüklemenin yapılması ve bütün bu işlemlerin en kısa zamanda yerine getirilebilmesi hem müşteri memnuniyeti açısından hem de ürünlerin güvenliği açısından önem taşımaktadır (M.E.B, 2011).

Bu tanımdan yola çıkarak liman operasyonlarında gemiye yüklenecek yükün limana getirilmesi ve gemiden tahliye edilen yükün belirtilen alana taşınması işlemini karayolu ile yapılabileceği görülmektedir.

Karayolu Taşıma Yönetmeliğine göre yetki belgesi alma zorunluluğu:

Madde 5- (1): Bu Yönetmelik kapsamına giren taşımacılık, acentelik, taşıma işleri komisyonculuğu, taşıma işleri organizatörlüğü, nakliyat ambarı işletmeciliği, kargo işletmeciliği, lojistik işletmeciliği, dağıtım işletmeciliği, terminal işletmeciliği ve benzeri faaliyetlerde bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin yapacakları faaliyetlere uygun olan yetki belgesini/belgelerini Bakanlıktan almaları zorunludur. Limanlarda operasyon yapabilmek amacıyla alınması gereken yetki belgesi K1 yetki belgesidir.

K1 yetki belgesi:

Ticari amaçla eşya taşımacılığı yapacaklar için gerekli belgedir [53].

Uluslararası Kara Yolu Taşıma Birliği (IRU) Uluslararası Kara Yolu Taşıma Birliği (IRU: International Road Transport Union):

Dünya genelinde kara yolu taşımacılığında faaliyet gösteren nakliye operatörleri, taşıma şirket sahipleri ve araçlar olmak üzere tüm sektörü temsil eden bir organizasyondur. İtalya'da 1948 yılında kurulmuştur. Şuan da 68 ülkede, 151 üyesi bulunmaktadır.

Kuruluşun amacı ise çevreyi korumak, taşınan yük ve yolcuların emniyetini sağlamak, mesleki standartları yükseltmek olarak belirtilebilir. En önemli uygulamalarının başında uluslararası yük taşınmasında TIR sisteminin garantörlüğünü yapması gelmektedir [54].

Gümrük Müşavir Firmaları:

Gümrük Müşaviri: Eşyanın gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulmasına ilişkin gümrük işlemlerini, dolaylı temsil yoluyla takip eden ve sonuçlandıran ve kendilerine Gümrük ve Ticaret Bakanlığınca gümrük müşavirliği izin belgesi verilen serbest meslek sahiplerine denilir.

Gümrük Müşavirleri, gümrük işlemlerinin takibini gümrük mevzuatı uyarınca, hesabına hareket edilen (dolaylı temsil) gerçek ve tüzel kişiler tarafından verilen noter onaylı vekaletname ile yapabilirler.

- Gümrük Müşavirleri mesleki faaliyetlerini,
- Bir tüzel kişiliği doğrudan temsil yoluyla,
- Serbest meslek erbabı olarak,
- Tüzel kişilik ortağı olarak yürütürler [55].

Gümrük işlemleri ticarete konu olan yükün yüklendiği yerden geleceği ülke sınırlarına girmeden başlamakta ve detaylı bilgiler müşavir firmaları tarafından gümrük idaresine bildirilmekte ve beyan edilmektedir. Konu yükün ülke sınırlarına giriş ve çıkış işlemleri için beyan ve bildirim türleri ise aşağıda ki gibi ayrılır:

- Elektronik Özet Beyan
- Giriş Özet Beyanı
- Varış Bildirimi
- Çıkış Özet Beyanı
- Çıkış Bildirimi

Elektronik Özet Beyan:

Türkiye Gümrük Bölgesi'ne getirilen ve çıkışı yapılacak olan yük için verilmesi gereken bir beyandır. Türkiye Gümrük Bölgesi kara ve hava sahasında durmaksızın ilerleyen taşıt ve eşya için ise verilmez.

Giriş Özet Beyanı:

Türkiye Gümrük Bölgesi'ne giriş yapacak yükün güvenlik açısından risk analizi yapılabilmesi amacıyla gümrük idaresine varışından önce, temsilci tarafından her taşıma şekli için özel olarak belirlenmiş olan zamanlar içerisinde elektronik yol ile taşıma aracı ve yüke dair genel bilgilerin yer aldığı beyandır.

Varış Bildirimi:

Türkiye Gümrük Bölgesi'ne girişte taşıma aracı olarak kullanılan aracın sahibi veya işletmecisi tarafından tahliye edilecek eşya için düzenlenen, özet beyanların tespiti için gerekli olan bilgileri elektronik yolla yapılan bildirimdir.

Çıkış Özet Beyanı:

Gümrük yönetmeliği ile belirlenmiş özet beyana gerek olmayan durumlar ve gümrük beyannamesine gerek olan durumlar dışında, gümrük bölgesini terk edecek yük için taşıma aracı sahibi, işletmecisi veya temsilcileri tarafından verilen beyandır.

Çıkış Bildirimi:

Konu taşıtın işletici veya temsilci tarafından yükün tüm detaylarını kapsamış şekilde çıkış işlemleri için çıkış gümrük idaresine yapılan bildirimdir. Daha düzenlenen beyanname veya yerine geçen belgelerin tespiti için tüm bilgilerin yer alması gereklidir [56].

Gözetim Firmaları - Sörveyörler:

Gözetim; ticareti yapılan bir yükün alıcıya tesliminin, satış sözleşmesinde önceden belirlenen miktar, kalite, ambalaj, etiket, yükleme, taşıma, teslim zamanı gibi şartlara uyulup uyulmadığını derecelendirip bir gözetim firması aracılığıyla, alıcı veya satıcı tarafından tespit ettirilmesi işlemidir.

Gözetim firmaları uluslararası ticari kurallar gereği konu yüklerin analizini, tartımını zorunlu şartlar altında gerçekleştiren, raporlayan ve düzenleyen, bu işlemler sonucunda da ihracat ve ithalat işlemlerinde koordinasyonu sağlayan tarafsız kuruluşlardır [57].

Gözetim Şirketlerinin Sorumluluğu:

Tarafsız olarak operasyon gerçekleştiren bu firmalar verecekleri rapor ve belgelerden doğrudan sorumludurlar.

Gözetim firmaları, ihmal ve/veya profesyonel yetersizliklerinden dolayı verdikleri hizmetlerin yarattığı maddi zarardan ve yaptıkları yasadışı işlemlerden ‘ Borçlar Kanunu’ ve ‘ Türk Ticaret Kanunu’ kapsamında sorumludurlar [57].

Gözetim firmaları klas sörveyörleri, liman sörveyörleri, kaza sörveyörleri ve yük sörveyörleri olarak çalışmalarını sürdürürler (MDTO, 2016: 196-197).

Liman:

Limanlar gemilerin demirleyerek ya da yanaşarak yükleme veya tahliye işlemini gerçekleştirdikleri yerlerdir. Gemiler getirdikleri ya da götürecekleri yükleri yanaştığı yerde rıhtıma tahliye edip, ya da rıhtımdan alabileceği gibi limanlarda demirleyerek de aynı işi bordasına yanaşmış bulunan küçük deniz araçlarından yaparlar. Genel bir anlatımla limanlarda iş yapan gemiler buralarda zaman kaybederler. Yükleme ya da tahliye operasyonu hızlı ilerleyen bir limanda geminin kaybedeceği zaman az olur.

Ayrıca tahıl, buğday, kömür, krom, petrol gibi özel yüklere uygulanan hızlı operasyon yöntemleri limanların tercih edilmesi ihtimallerini artırır ve bu durumda ödenecek olan gemi navlununu önemli derecede azaltabilir.

Limanların buldukları alanların yapıları liman operasyonlarını da etkilemektedir. Operasyona tabii olan işlemlerin hızı geminin zaman kazanması ve ya kaybetmesi durumunu ortaya çıkartır. Bu durumda ihracat - ithalat yapılırken malın satış ve alış fiyatının etkilenmesine yol açacaktır (Akdoğan, 1988: 346-349).

Verilen bu bilgilerden yola çıkarak operasyona konu olan limanın coğrafi konumunun, ekipmanlarının durumunun, çalışan personel ve idari kadrosunun deneyim ve tecrübesinin operasyona önemli oranda etki ettiği anlaşılmaktadır.

Stivedor Firmalar (Yükleme Boşaltma Firmaları/Yükleme Boşaltma Müteahhidi) :

Yükleme ve tahliye müteahhitliği karşılığı olan bu firmaların asıl isim kökeni latince “stipare “ ve İspanyolca “Estivador” kelimelerinden gelmektedir.

Bu firmalar yükleme ve tahliye operasyonlarında konu olan organizasyonların kontrolü işlevini gören bu işlem için yeterli bilgi ve tecrübeye sahip olması gereken tüzel ve gerçek kişileri ifade eder. Liman işletmecilik hizmet kuruluşları arasındadır.

Yükleme ve tahliye müteahhitlerinin verdiği hizmetler aşağıda ki gibi sıralanabilir;

- Rıhtım ve araç işlerini temin etmek
- Gemi ambarlarını temizlemek
- Gemi adamlarını temin etmek
- Ağır yükler için vinç donatımı
- Yükleme ve tahliye ekipmanı tedarik etmek
- Vinç operatörü, puantör, kontrolör ve tamircileri temin etmek (Kubilay, 2001: 12-13).

Stivedorlukta yeterlilik, bilgi ve deneyimin en üst düzeyde olması gerekmektedir. Yük ve gemi arasında olan operasyonun devamlılığı sağlanmalıdır çünkü bir harekette yaşanan gecikme sonrasında tekrar kazanılması mümkün olmayan bir zaman kaybı oluşur.

Stivedorluk, bütün hava koşullarında operasyonu devam ettirir. Operasyonların 24 saati aşan zamanlarında devamlılığı sağlamak için en iyi çözüm planı planlanmalı ve en kısa sürede uygulanmalıdır.

Denizcilik sektöründe en eski mesleklerden biri olan stivedorluk hızlı kararlar alma yeteneğine, yaratıcılı bir akıla ve pratik çözümler üretmeye ihtiyaç duyar. Yükleme ve boşaltma methodlarını, gemi ekipmanlarını ve kullanılan araç gereçleri iyi bilmesi gereklidir (Altınçubuk, 1989: 111-112).

2.9.1. Süreçte yer alan kuruluşlar

Sigortalar ve Kapsamları

Risk:

Risk ileri zamanlarda belirli bi dönem içerisinde belirli bir tehlikenin, bu tehlikeye maruz varlıklar üzerinde ki ve etki altına alabileceklerine bağlı olarak verebileceği kayıpları ifade eder [58].

Sigorta:

Kişilerin bazı şartlar altında karşılaşacakları, zarara ve gelir kaybına yol açan olayların ekonomik sonuçlarından kendilerini korumak için belli bir prim karşılığında risklerini devrettiği anlaşmadır [59].

Deniz sigortalarını kısaca incelersek; Koruma ve Tanzim Sigortası ve Tekne ve Makine Sigortası olarak iki grupta sınıflandırırız. Koruma ve Tanzim Sigortası Tekne ve Makine Sigortaları tarafından kapsanmayan gemi sahiplerinin yükümlülüklerini kapsar ve koruma altına alır. Tekne ve Makine Sigortaları ise geminin donanımlarını ve makine bölümünü koruma altına alır.

Yük sigortası ise taşınan yükün ziya ve hasarına karşı yük sahibinin finansal risklerini beyan edilen değer için korur [60].

Tekne ve Makine Sigortası:

Geminin teknesi makine ve donanımlarını koruma altına alan sigorta çeşididir. Tekne ve makine sigortası güvenli taşımaların anahtarı olmakla birlikte, yükün güvenli teslimatını da destekler. Tekne ve makine sigortası bir gemiyi veya filoyu transit suların dışında oluşabilecek fiziksel zararlara karşı korur.

Okyanuslarda veya yakın denizlerde görev yapan gemiler en fazla bu sigortadan yararlananlardır. Tekne ve makine sigortası römorkör, barç, yüzen makineler, hatta yağ segmanı gibi türleri de kapsar.

Sözleşmelerinde kapsama alınan gemi ya da gemiler, armatör firmaları ve diğer detaylar yazılmış olmalıdır [61].

Bu sigorta ile ticari amaçla yük taşımacılığında kullanılan teknelere, aşağıda belirtilen rizikolara karşı teminat sağlanmaktadır [62];

- Deniz, nehir ve göl gibi sularda batma, oturma, çatışma vb. rizikolar
- Denizde ve karada hırsızlık durumları, yangın oluşumu, yıldırım düşmesi, deprem
Rıhtım ve liman tesisleriyle, kara ya da hava araçlarıyla temas ya da bunlardan düşen cisimlerin verdiği hasarlar
- Başka bir tekne ile çarpışması (Çatışma) sonucunda diğer gemiye karşı yasal sorumlulukları
- Kaptan ve gemi personelinin hatası sonucu sigortalı gemiye gelebilecek zararlar
- Şaftların kırılması, kazanların patlaması, gizli kusur sonucu sigortalı geminin zarar görmesi [62].

Tekne Harp ve Grev Sigortası Teminatı:

İsteğe bağılı olarak talep edilen ve temini sağılanan bu teminat seferde bulunan gemiyi olası savaş, grev, korsanlık, terör gibi risklere karşı koruma altına alır [63].

Çatışma Sorumluluğı Teminatı:

Sigortalı bir geminin diğeri bir gemi ile çatışması neticesinde oluşan 3. şahıslara karşı sorumluluktur. Karşı gemi sahibi, karşı gemide bulunan yükün sahibi, karşı gemide bulunanlar veya bu çatma sebebiyle oluşan çevre kirliliğı gibi nedenlerle zarar gören taraflar 3. şahıs kapsamında değerlendirilmektedir [64].

Koruma ve Tazmin Sigortası (P&I):

Armatörler için bir sorumluluk sigortasıdır. Bu sigorta şekli gemi sahiplerinin oluşturduğu birliklerden meydana gelen kulüpler tarafından hayata geçirilir. Bir gemi sahibi bu kulüplerden yararlanmak istediğı takdirde bu kulüplerden birine üye olmalıdır. Kulüp sigortaları yabancı sularda en önemli işlevi liman tesislerine, diğeri gemilere, çalışan insanlara vb. durumlarda konu olanlara karşı verilmiş olan hasar, zarar, ziyan durumlarında ve özellikle deniz kirlenmesinde liman yetkilileri tarafından ceza kesilerek bu ceza ödenene kadar gemiye el koymalarında tespitlerde bulunup, adilce saptamalar yapması vakit alacak zor işlemler olduğu için gemilerin özgürce limandan ayrılmaları adına gerekli teminatları gemi adına taraflara verir.

Ayrıca bu kulüpler oluşabilecek davalarda armatörler adına avukat ataması ve dava takibi yapılması işleminde gerçekleştirir (Akdoğan, 1988: 189-191).

Yük Sigortası ve Risk:

Taşımaya konu olan yük veya yüklerin konu taşımaya taraf olan firmalar arasında belirlenmiş anlaşma maddelerince sigorta işleminin yapılması gerekmektedir. Sigorta işlemi yapılmamış ürünlerin taşıma işlemi söz konusu olamayacağı gibi diğeri ticari işlemlerinin de gerçekleşmesi zor görünmektedir. Bu sebeplerden dolayı yük sigortası yaptırmak konu taşıma içerisinde bulunan taraflar arasında güven ortamı sağlamakla birlikte konu yükü belirli risk gruplarına karşı koruma altına almaktadır (Koban Keser, 2008: 94).

Taşıma sırasında karşı karşıya kalınan riskler:

- Yükleme, taşıma ve tahliye operasyonlarında konu tarafların kendilerine ait olan sorumluluklarını eksik olarak yerine getirmesi ve bununla bağlantılı olarak oluşan sonuçlar
- Taşıma işlemini gerçekleştiren firmanın elinde olmayan sebeplerden dolayı oluşan kayıplar.

Ticari riskler:

- Alıcı firmanın konu yükün hepsini veya bir kısmını alma işleminden vazgeçme durumu
- Ekonomik sebeplerden kaynaklanan ve buna bağlı olarak ta alıcı firmanın konu ödemeleri yapamayacak duruma gelmesi veya iflas durumu
- Gönderici ve alıcı arasında yapılan sözleşmeye uygun olarak konu yükün kalite ve miktarının uyuşmaması ve bu halde gönderilmesi
- Konu ticarete taraf olan firmaların ülkelerinde ki yasal düzenlemelerden dolayı oluşan problemler ve anlaşmazlıklar

Politik Riskler:

Konu seferin yapılacağı ülke limanlarında veya seyirde iken oluşabilecek savaş, grev, yasal müdahale gibi durumlarda karşı karşıya kalınabilecek risklerdir [65].

Uluslararası Denizcilik Örgütü:

Kapsamlı olarak bakıldığında deniz güvenliği için gerekli teknik ve hukuki önlemleri belirleyerek bunlara göre kanun ve kural hazırlayan, bu kuralların hayata geçirilmesinde etkin bir rol alarak yaptırım uygulama amacıyla kurulan bir örgüttür. Taraf devletlerin katılımıyla çalışan uluslararası bir organizasyon olarak tanımlanır (Çevik, 2010: 2.1).

Birleşmiş milletler himayesi altında olan resmi bir toplantı sonucunda 17 Mart 1948’ de kurulmuş ve ilk toplantısı Ocak 1959’ da yapılmıştır [66].

Teknik bir örgüt olarak geçer ve bağımsız bir kuruluş olmasıyla beraber devlet ya da kuruluşa aitliği bulunmaz. Çalışmalar ‘‘Komite’’ ve ‘‘Alt Komiteler’’ tarafından yürütülür [66].

Temel Organları:

- Genel Kurul
- Konsey
- Sekreteryaya

Ana Komiteler:

- Deniz Güvenliği Komitesi(MSC)
- Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC)
- Kolaylaştırma Komitesi (FAL)
- Hukuk Komitesi (LEG)
- Teknik İşbirliği Komitesi(TC)
- Londra Konvansiyonu 1972 (LC 72)

Alt Komiteler:

- Dökme Sıvılar ve Gazlar Alt Komitesi (BLG)
- Bayrak Devleti Uygulamaları Alt Komitesi (FSI)
- Stabilite ve Yük Hadleri ve Balıkçı Teknelerinin Güvenliği Alt Komitesi(SLF)
- Gemi Dizayn ve Ekipman Alt Komitesi (DE)
- Seyir Güvenliği Alt Komitesi (NAV)
- Haberleşme ve Arama – Kurtarma Alt Komitesi(COMSAR)
- Eğitim ve Vardiya Tutma Standartları Alt Komitesi (STW)
- Tehlikeli Maddeler Katı Kargo ve Konteynerler Alt Komitesi(DSC)
- Yangından Korunma Alt Komitesi (FP) (MDTO, 2016: 241).

Neden Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne ihtiyaç duyulur?

Çünkü bilindiği üzere gemicilik uluslararası bir endüstridir. Eğer her ülke kendi kanununu hazırlamış olsaydı çok fazla farklılık olurdu ve çoğunlukla bu kurallar birbirleriyle çelişirdi. Bazı taraflar can botlarının çelikten yapılmasını isteyebilir, diğerleri ise cam ile güçlendirilmiş plastikten yapılmasını isteyebilir, bazı ülkeler çok yüksek standartların uygulanmasını ister ve bazıları ise düşük standartları kabul edebilir. Bu şekilde ortaya çıkan çok başlılık veya farklı standartların önüne geçilmesi sebebiyle Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün faaliyetlerine ihtiyaç duyulur [66].

Kuruluşun sorumluluğunda olan konular arasında uygulanan kuralların yaptırımı, gemiler tarafından oluşan deniz kirliliğini önlemek, deniz ticaretinde herhangi bir ayrımı önlemek ve deniz işletmeciliğinin verimli olmasını teşvik etmek amacı bulunmaktadır [66].

Klas Kuruluşları:

Gemilerin Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün istemiş olduğu standartlarda faaliyet göstermeleri adına gemilerin inşaat aşamasından seyirlerine devam ettikleri süreye kadar etkinliklerini sürdürebilmeleri için denetleme işlemini üstlenen kuruluşlardır. Bir geminin sınıfı olması zorunlu değildir ve aynı zamanda gemi sahibi istediği klas kuruluşuna gemisini kaydettirmekte ve klasını yaptırmakta serbesttir. Klas kuruluşuna kayıt işlemi gemi inşaatı aşaması bitmiş ve seyirde olan gemiler için ve henüz inşaatına başlanılmamış gemiler için de kolay bir işlem değildir.

Klas kuruluşları birden fazla olmakla birlikte her birinin kendisine ait mevzuat ve kuralları vardır. Yeni bir gemi yaptırmak ve bir klas kuruluşuna kaydını yaptırmak isteyen gemi sahipleri o kuruluşun zorunlu kıldığı şekilde gemisinin inşaatını yapmak zorundadır. İnşaatı bitmiş ve seyirde olan gemilerin klas kuruluşunu değiştirmek isteyen sahipler ise geçiş yapmak istedikleri kuruluşun kurallarına göre gemilerinde değişiklik yapmak zorundadırlar.

Klası olmayan gemiler uluslararası deniz taşımacılığında iş yapamayacağı gibi satışı esnasında da müşteri bulması düşük ihtimallidir. Klas kuruluşları gemiye ait ve kendi kuruluşlarına ait olan belgeleri de gemiye vererek istenildiği takdirde müşterilere tedarik etmeyi amaçlar. Bu durum yük sahibine teminat ve bilgi verme amacı taşır.

Klas Kurumları (Classification Societies):

International Association of Classification Societies (IACS) 'e üye olanlar (Members):

<u>Ad</u>	<u>Rümuzu</u>
➤ LLloyd's Register of Shipping	LR
➤ American Bureau of Shipping	AB
➤ Det Norske Veritas	NV
➤ Bureau Veritas	BV
➤ Germanisher Lloyd	GL
➤ Nippon Kaiki Kyokai	NK
➤ Registro Italiano Navale	RI
➤ Polski Rejestr Statkow	PR
➤ Register of Shipping of the USSR	RS
➤ -----	

Associates:

➤ Jugoslavenski Registar Brodova	JR
➤ Korean Register of Shipping	KR
➤ DDR Schiffs Revision und Klassifikation	DSKR
➤ -----	

Diğerleri:

➤ Bulgarian Register of Shipping	BR
➤ Hellenic Register of Shipping	HR
➤ Indian Register of Shipping	IRS
➤ Klasifikasi Indonesia	KI
➤ Registro Naval Roman	RNR
➤ Zianlian Chuen (Çin Halk Cumhuriyeti)	ZC

(Akdoğan, 1988: 189-191).

Bayrak Devleti:

IMO konvansiyonlarının ilgili maddeleri gereği, gemi adamı donatımı, kirliliğin önlenmesi, denizde can, mal ve yangın emniyetinin sağlanması gibi konulardan yani genel olarak geminin ve personelinin denize ve yola elverişli olmasından sorumludur.

Aşağıda ki esaslara göre bayrağı taşıma hakkına sahip gemiler için gerekli tedbirler alınmalıdır.

- Gemilerin inşası, teçhizatı ve işletilmesi
- Gemilerin azami yükleme sınırlarına ilişkin prensip ve kurallar
- Deniz çevresi kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrolü
- Seyir güvenliği
- Bayrağı taşıyan gemilerin denetlenmesi, kuralların uygulanması ve yaptırımını için mevzuatlar çıkarılması

Gemi sicili kurulması ve bayrağını taşıyan gemilerin sicil kayıtlarının tutulması için yasal temeli sağlayan kanunların çıkarılması (MDTO, 2016: 244).

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi[1][1] (UNCLOS 82) düzenlemektedir. UNCLOS Madde 94, bayrak devletinin görevlerini düzenler ve her bir devletin, kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde idari, teknik ve sosyal konularda kontrolünü ve yargı hakkını etkili bir şekilde uygulamak zorunda olduğunu belirtmektedir [67].

Liman Devleti Kontrolü (Port State Control):

Kelime anlamı liman devleti kontrolü olan bu tanım milli limanlara gelen yabancı bayrak taşıyan gemilerin denetlenmesi anlamında olan liman devletinin kontrol yükümlülüğü denizde güvenliğin sağlanmasında son halkadır. Aslında bu kuruluş bayrak devletleri ve klas kuruluşlarının da en üstünde bulunur ve bayrak devletinin yaptırımlarını uygulatıp uygulamadığını denetler.

Liman Devleti Kontrolü;

- Gemi sahipleri
- Klas kuruluşları
- Sigortacılar veya bayrak devletlerinin, şu ya da bu şekilde görevlerini ihmal ettikleri ölçüde gündeme gelen bir kavramdır. Varılan neticede standart dışı olan gemilerin tasfiye edilmesi mümkün olabilmektedir.

Liman Devleti Kontrolü sisteminin bölgesel bazda uygulandığında çok daha etkili olduğu görülmüştür. 1982 yılında Avrupa ülkelerinin katılımıyla oluşturulan “ Paris Memorandumu” bölgesel liman devleti kontrolü sözleşmesidir. Liman Devleti Kontrolünün sonuçları neticesinde oluşan istatistiki bilgiler konu ülkelerin denizcilikteki durumu hakkında da bilgi verir. Kara listeye düşen ülke gemileri en çok sıkı denetim altına alınan ve limanlarda sıklıkla tutulma riskine sahip bayrak kategorisine girmektedir (MDTO, 2016: 246).

İncelendiği zaman denizcilikte kontrol sistemi zinciri şu şekilde görülebilir;

- Liman Devleti Kontrolü - bayrak devletini, bayrak devleti - klas kuruluşlarını, klas kuruluşları ise gemileri denetlerler.

Bimco:

Kısa yazılışı “Bimco” olan “ The Baltic and International Maritime Council” 1901 yılında Baltık ve Beyaz Deniz bölgesinde meydana gelen ekonomik durgunluğu gidermek amacıyla kurulmuştur. Daha sonra İngiliz Thomas Cairn’ in girişimi ile Kopenhag’ ta bir araya gelen Kuzey Avrupa ülkelerinin armatörleri tarafından navlunların makul bir düzeyde tespit edilmesi amacıyla Baltık ve Beyaz Deniz Konferansı adıyla bir konferans oluşturulmuştur.

Bu kuruluşun amaçları;

- Deniz ticareti ile ilgili tarafları bir araya getirerek gerektiği takdirde girişimlerde bulunmak
- Haksız şikayetler, suçlamalar, kabul edilmeyen uygulamalar, navlun spekülasyonlarını üyelere duyurmak
- Kiracılar, yükleyiciler, tüccarlar, alıcılar, armatörler ve bu iş kolu ile ilgili diğer taraflar arasında dostça konferanslar düzenlemek
- Çarter parti ve diğer yükleme evraklarını geliştirmek, armatörlerin kullanacağı formlar hazırlamak

Bimco Üyelikleri:

- Armatör Üyeler: Gemi işleten ya da sahip olanlar, donatanlar
- Broker Üyeler: Gemi Acentası, Kiracı Acentası, ya da Gemi Aracısı olan üyeler
- Kulüp Üyeler: Pand I, Navlun, Sürastarya, Denizcilik federasyonları, Armatör birlikleri ve diğer armatörlerden oluşan örgütler (Akdoğan, 1988: 383).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KARŞILAŞILAN OPERASYON SORUNLARI ve ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

3. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA OPERASYONEL SORUNLAR: KURU YÜK GEMİLERİ TAŞIMALARINDA PROBLEM GRUPLARI ve ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Bu bölümde, Denizyolu taşımacılığı sektöründe, Türkiye’de Mersin Deniz Ticaret Odası’na kayıtlı gemi brokeri ve navlun komisyoncusu firmalar tarafından kiralanması yapılmış olan kuru yük gemilerinde navlun ödemesinin gecikmesi ve Mersin Uluslararası Limanı’nda karşı karşıya kalınan problem gruplarının tespitine ve çözüm önerilerine yer verilmiştir.

3.1. Araştırmanın Amacı, Önemi ve Sınırlılıkları

Denizyolu taşımacılığı sektöründe, Türkiye’de Mersin Deniz Ticaret Odası’na kayıtlı gemi brokeri ve navlun komisyoncusu firmalar tarafından kiralanması yapılmış olan kuru yük gemilerinde navlun ödemesinin gecikmesi ve Mersin Uluslararası Limanı’nda karşı karşıya kalınan problem gruplarının tespiti ve çözüm önerilerini belirlemeye çalışmaktır.

Literatür de bakıldığı zaman lojistik sektörü deniz taşımacılığı alanında bu konu ile ilgili çalışma yapılmamıştır. Konu durum sektörde taraflara ciddi zaman, para ve kaynak kayıplarına yol açmakta ve sektöre zarar vermektedir. Bu alanda çalışma yapılması bir katma değer üretmiş olup sektöre fayda sağlayacaktır.

Lojistik; Operasyona konu olan kişi veya kurumların taleplerine göre ürün veya ürün grupları ile alakalı fiziksel ve bilgi faaliyetlerinin bütünü kapsayan geniş bir stok ve teslim uygulamasıdır (Küçük, 2016: 33).

Sipariş talebinden müşteriye teslim kade kadar geçen bu süreç içerisinde depolama, ambalajlama, taşıma gibi aşamaları kapsayan lojistik süreci başarılı olarak yönetilmesi gereken bir süreçtir (Küçük, 2016: 60).

Bu çerçevede günümüzde değişkenlik gösteren müşteri taleplerini en üst seviyede cevaplayabilmek için lojistik sektöründe deniz yolu taşımacılığı en fazla odak noktası haline gelen taşıma türü olmuştur (Koban Keser, 2008: 121).

2017 yılında dünya deniz ticareti gelişimi % 4.1 oranında artış göstermiş, 11.6 milyar tona ulaşmıştır. Kuru yük taşımalarında ki olumlu gelişmeler bu durumun itici gücü olmuştur.

2018 yılında dünya deniz ticaretinde 8080,- milyon ton kuru yük taşımacılığı yapılmış ve bunların 6163,- milyon tonu kuru yük gemileri ile taşınmıştır [68].

Belirtilen bu oranlara istinaden deniz yolu taşımacılığında ki önemli payından dolayı araştırmamızda kuru yük taşımacılığı esas alınmıştır.

Araştırmanın sınırlılıkları; ulaşım sektöründe, deniz yolu taşımacılığı alanında, sadece kuru yük taşımacılığında, charter sözleşmesi ile Mersin Deniz Ticaret Odası'na kayıtlı gemi brokerleri ve navlun komisyoncusu firmaları tarafından kiralanmış kuru yük gemilerinin navlun ödemesinin gecikmesinden kaynaklı ve Mersin'de liman operasyonlarında bulunan tarafların maruz kaldığı sorunların tespiti ve çözüm önerilerine yönelik olmasıdır.

3.2. Araştırmanın Yöntemi

Araştırma iki bölümde gerçekleştirilmiş olup, birinci bölümde; kuru yük gemisi kiralaması sonrası konu seferlerin navlunlarının tedarik edilmesinde ve sefere konu olan Mersin Uluslararası Limanı'nda ki karşılaşılan genel sorunların tespitine yönelik araştırma yapılmış, verilen çözüm önerileri raporlanmış ve yöntem olarak birebir görüşme kullanılmıştır.

Oda kaydı bulunan toplam sayıları 50 olmakla birlikte aktif olarak faaliyet gösteren 34 firma bulunmaktadır. Yapılan görüşmeler sonucunda karşılaşılan genel sorunların en sık olanları tespit edilmiş ve yer verilmiştir. Sonuçlar değerlendirildiği zaman toplam olarak 47 adet problem tespitine ulaşılmıştır. Bu problemlerin 9 adedi navlun ödemelerinde ki sorunlar, 38 adedi ise liman operasyonunda karşı karşıya kalınan sorunlardan oluşmaktadır.

Araştırmanın ikinci bölümünde ise elde edilen veriler ile raporlanmış çözüm önerilerinin işlevselliğini belirlemek için likert ölçeği kullanılarak anket hazırlanmıştır. Toplam 81 kişi sayısı üzerinden kabul edilen evrenden 71 kişinin katılım gösterdiği bu ankete verilen yanıtlar arasında paralellik ve farklılıklar saptanmıştır.

Likert ölçeği; konu ile alakalı tespit edilen bilgilere katılımcıların ne derece katılıp katılmadıklarını saptayan ve dolayısı ile tutumları belirleyen bir ölçektir. Bu çalışma esnasında elde edilen olumlu ve olumsuz bilgiler hiçbir değişikliğe uğramadan kullanılır. Kullanılan beş noktalı bir ölçek vardır (Kurtuluş, 2010: 105).

Araştırmanın birinci ve ikinci bölümlerinde bilgilere erişme yöntemi olarak ‘‘ Görüşme’’ yöntemi seçilmiş ve kullanılmıştır. Bilgilerin elde edileceği işletmelerin belirlenmesinde ise kolayda örnekleme metodundan yararlanılmıştır.

Yapılan bu araştırma sektörde ki problemlerin tespiti ve çözüm önerilerine ulaşma odaklı olduğu için keşfedici bir araştırma niteliğinde olmaktadır (Kurtuluş, 2010: 19).

Stewart ve Cash (1985) tarafından görüşme’’ önceden belirlenmiş ve ciddi bir amaç için yapılan, soru sorma ve yanıtlama tarzına dayalı karşılıklı ve etkileşimli bir iletişim süreci ‘‘ olarak tanımlamıştır [69].

Literatürde yapılandırılmış, yapılandırılmamış ve yarı yapılandırılmış olan görüşme türlerinden söz edilir. Çalışmamızda yapılandırılmamış görüşme türü kullanılmıştır. Bu görüşme türü çeşitli ve değerli bilgiler elde etmeye yardımcı güçlü bir tekniktir [70].

Araştırma bağlamında ana kütleyi Türkiye’de Mersin Deniz Ticaret Odası’na kayıtlı gemi brokerleri ve navlun komisyoncusu firmaların charter sözleşmesi kullanımı ile kuru yük gemileri kiralayan ve bu gemiler kiralandıktan sonra sefer ve liman operasyonlarında faaliyet gösteren firmaları seçilmiştir. Bu firmaların tamamı aktif olarak faaliyet göstermediğinden dolayı örnekleme yapılması gerekliliği doğmuş ve Kolayda Örnekleme Yöntemine başvurulmuştur.

Kuru yük gemisi kiralama, işletme ve liman operasyonlarında bulunan ve bu operasyona taraf olan firmaların da problemlerini içeren bu çalışmada, konu odaya kayıtlı ve aktif olarak hizmet veren 34 (otuz dört) adet firma tespit edilmiştir. Görüşmeler yapılarak konu tez başlığı adı altında en sık karşı karşıya kalınan sorunların tespiti yapılmış ve bu

sorunlar için sunulan çözüm önerileri raporlanmıştır. Söz konusu olan araştırma için en doğru ve gerçekçi bilgilere ulaşabilmek adına konu alanda aktif olarak faaliyet gösteren firmaların bulunmasına özen gösterilmiştir.

Araştırma da kullanılan bu yöntem gerçekçi ve ciddi sonuçlar elde etmek için seçilmiş olmakla birlikte, amacı bu süreç içerisinde alanında aktif olarak faaliyet gösteren, uzmanlaşmış kişi ve firmalardan yararlanmaktır.

Söz konusu çözüm önerileri navlun ödemesinde ve liman operasyonlarında yaşanan tespit edilmiş problemlere karşılık olarak verilmiştir.

3.3. Oluşan Problemlerin Tespitlerine ve Çözüm Önerilerine Yönelik Katılımcı Firmaların Vermiş Oldukları Yanıtlar

Yapılan görüşmeler sonucunda denizyolu taşımacılığı sektöründe, Türkiye’de Mersin Deniz Ticaret Odası’na kayıtlı gemi brokerleri ve navlun komisyoncusu firmaları tarafından kiralanması yapılmış kuru yük gemilerinde; birinci grupta incelenen ‘ ‘ **Kiralanması yapılan gemilerin navlun ödemesinin gecikmesinden kaynaklı oluşan problemler ve çözüm önerileri** ’ ’ ve ikinci grupta incelenen ‘ ‘ **Operasyonel konularda ki aksamalardan kaynaklı söz konusu iş kolunda bulunan tarafların limanlarda yaşadıkları problemlerin tespiti ve çözüm önerileri** ’ ’ konu başlıklarında firmaların vermiş oldukları yanıtlar aşağıda ki gibidir.

3.3.1. Birinci grupta yer alan kiralanması yapılan gemilerin navlun ödemesinin gecikmesinden kaynaklı oluşan problemler ve verilen yanıtları

Problem 1:

Konu gemi armatörüne konu sefere ait yapılan charter sözleşmesi maddesi gereğince navlun ödemesi yapılmış ve dekont armatör firmaya gönderilmiştir. Ancak konu gemi tahliye limanına varış yapana kadar geçen sürede navlun armatör firma banka hesabına giriş yapmamıştır. Konu liman operasyonları alıcı firmanın tahliye operasyonuna başlamak istemesi sebebiyle alakalı taraflarca gerekli işlemlere başlanılarak tahliye operasyonu için hazırlıklar tamamlanmıştır. Yapılan charter sözleşmesine istinaden navlun hesaba girmeden tahliye operasyonuna başlamama hakkı bulunmakta olan armatör firma sefer navlunu banka hesabına giriş yapmadığı halde risk alarak tahliye operasyonuna başlamıştır. Üç gün süren tahliye operasyonu sonunda gemi üzerinde yük kalmamış ve armatör tamamen riskli konumda olmuştur. Ancak konu sefer navlunu operasyon bitiminde geminin limandan ayrılması gerekli olduğu zaman aralığında armatörün banka hesabına giriş yapmıştır. Büyük risk içeren bu durumda konu sefer navlununun hesaba giriş yapmamış olma ihtimali gemi armatörüne liman fuzuli işgal ücretleri, geminin günlük giderleri gibi ekstra masraflar olarak doğuracaktır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Böyle bir durum ile karşı karşıya kalmak operasyona konu olan bütün tarafları olumsuz etkileyecektir. Konu sefere ait navlun ödemesi yapılırken ödemeyi yapacak olan tarafın yükleme limanında operasyonunu tamamlayıp çıkış yapacak olan geminin üzerinde bulunan yüke dair evrakların düzenlendikten ve yükün konşimentoda yer alan miktarı da baz alındıktan sonra konu navlun ödemesinin aynı gün valörlü yapılmasının talep edilmesi gerçekleşebilecek olan bu riski en az seviyeye indirerek problemlerin çözümü olabilir.

Problem 2:

Konu sefere ait gemi navlunu kiracı firma yapılan charter sözleşmesi maddesi gereğince zamanında ödenmiş ancak para transferi Amerika bankasında incelemeye takılmıştır. Ödemeyi yapan firma referans alanına konu gemi adını yazarken yanlış yazmış ve Amerika listelerinde yasaklı olan gemi ismi ile karıştırılmıştır. Bu durumda ödemeye bloke yapılmış ve para transferi konu geminin armatörünün banka hesabına giriş yapmamıştır. Bu durumdan haberdar olmayan armatör firmanın konu gemisi tahliye limanına varış yapmış, operasyona başlamış ve limandan ayrılmıştır. Daha sonra durumun farkına varan armatör firma ödemenin hangi gemiye ait olduğunu kanıtlayan navlun faturasını, geminin sicil belgesini ve bunları destekleyen diğer sertifikaları Amerika da bulunan muhabir bankaya iletmiş ve blokajı kaldırtmıştır. Sonuç olarak armatör firma hesabına navlun girişi yapılmadan seferi tamamlamış ve büyük bir zararla karşı karşıya kalma ihtimalini yaşamıştır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Bu gibi durum ile tekrar karşı karşıya kalmamak için öncelikle armatör firma tarafından hazırlanan navlun faturasının eksiksiz ve hatasız oluşturulması, ödemeyi yapacak olan kiracı firma tarafından da gerekli onayların alınarak eksiksiz ve hatasız banka transfer emri oluşturulmasının sağlanması gereklidir.

Problem 3:

Söz konusu olan yüke dair gerekli olan charter sözleşmesi taraflarca yapılmış, gemi kiralanmış ve yükleme operasyonu için yükleme limanında varmıştır. Konu yükleme operasyonu tamamlanmış ve gemi armatörü tarafından sefer navlun faturası hazırlanmış, kiracı firmaya gönderilmiştir. Gemi tahliye limanına varış yapmış ancak armatör firma bu süreç içerisinde sefer navlununu banka hesabında görememiştir. Ödemeye dair dekont veya teyit gelmemiştir. Durum ile alakalı tahliye limanında yükü teslim almak için bekleyen alıcı firmanın armatör firma ile iletişime geçmesiyle konu kiralamaya aracılık yapan broker firmasının navlun faturası üzerinde değişiklikler yaparak sefer navlununu kendi hesabına geçirdiği ve ortadan kaybolduğu öğrenilmiştir. Bu durumdan dolayı limanda operasyonel

sorunların devamının önüne geçilmesi ve armatörün mağdur olmaması için kiracı firma bir kez daha armatör firmaya sefer navlunu ödemesi yapmıştır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Kiralama işlemleri sırasında gemi armatör firmaları ve kiracı konumunda bulunan yük sahibi firmalarının sektörde belirli referanslara sahip olan ve tanınmış broker firmaları ile çalışmayı tercih etmeleri sorunun çözümü için önerilebilir. Eğer tanınmamış henüz sektörde yeni olan firmalar ile çalışmayı düşünüyorlar ise firma ile ilgili gerekli finans bilgileri talep edilebilir ve belirli depozit alımı uygulamaları uygulanabilir.

Problem 4:

Alıcı ve satıcı firma arasında yapılan satış sözleşmesine istinaden konu deniz navlununu ödeyen taraf satıcı firmadır. Alıcı firma konu yükün navlun bedelini ödemiştir. Bu ödemeyi yaptığı halde yükü taşıyan geminin armatörüne deniz taşıma navlununun ödenmesi satıcı firma tarafından yapılmamıştır. Bu bilgi konu gemi tahliye limanına ulaşmadan 1 gün önce acenteye verilmiş ve mal sahibi olan alıcı firma da bilgiyi edinmiştir. Bu durum yükün tahliyesi için yapılan bütün liman hazırlıklarını olumsuz etkilemiş ve gecikme ihtimalini oluşturmuştur. Acentenin konu geminin armatörü ile iyi ilişkilere sahip olmasından dolayı mağdur firma adına garantörlük yapılmış ve durumun mağdur firma tarafından gerçekleştirmediği ve satıcı firmanın da gemi navlununu ödeyeceği konusunda bilgi verilmiştir. Ayrıca mağdur firmanın gerekli yaptırımını uygulayacağı konusunda da ikna edilmiştir. Mağdur firma konu yükü satın aldığı yükleyici firma ile bu durumu birkaç kere daha yaşamış ve birtakım sorunlar oluşmuştur.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Bu ve benzer durumların önüne geçilmesi için, konu gemi navlununun armatör firma hesabına geminin tahliye limanına varışından en geç 2 gün önce ödenmiş ve gerekli belgelerin armatöre sunulmuş olmasında fayda vardır. Yükün alıcı firması yapılan charter sözleşmesinde taşıtan olmadığı için, kendisinin armatör nezdinde bir yaptırım söz konusu olamaz. Armatör/taşıyanın alıcıya karşı müteselsil sorumluluğu mevcut olup, navlundan kaynaklı bir sorumluluğu yoktur. Alıcı firmanın bir sonraki seferlerinde konu geminin navlununu ödeyen taraf konumuna geçmeyi düşünmesi böyle bir sorunun daha sonra yaşanmasının önüne geçebilir.

Problem 5:

Cuma günü yükleme limanından ayrılan konu gemi tahliye limanına doğru yola çıkmıştır. Gemi navlununu ödemek ile yükümlü olan kiracı firması charter sözleşmesinde yer alan “ Freight will be paid before breaking bulk” yani tahliye başlamadan önce navlun ödenmiş olmalı anlamına gelen maddenin varlığı ve kiracı firmanın kurumsal bir yapıya sahip olması gemi navlunu ödemesinin yapılmasını vakit alacak bir işlem haline getirmiştir. Geminin tahliye limanına varışı da yaklaşık iki günlük mesafede olduğundan ve hafta sonu banka işlemleri yapılamadığından dolayı konu gemi navlununu ödemek için yeterli süre oluşmamış ve gemi tahliye limanında navlunu alana kadar beklemiş taşıdığı yükün tahliyesi yapılmamıştır. Bu durumda oluşan geminin beklemesi armatör açısından maddi zararlara yol açmıştır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Oluşan problem genellikle konu liman ile yapılan entegre operasyona bağlı olduğundan dolayı yükleme operasyonunun ne zaman biteceğine yönelik uzun bir süre öncesinden net bir zaman verilememektedir. Anlık oluşan bir durumun sonucu olduğu için ve ayrıca yapılan charter sözleşmesine göre gemiye yüklenen yük miktarı net bir şekilde belli olduktan, bu miktar konşimento evrağı üzerinde yer aldıktan sonra gemi navlun ödemesi yapılacağından dolayı yükleme operasyonu bitiminden önce de navlun ödemesi

gerçekleşmemektedir. Bu sebeplerden yola çıkarak konu gemi armatörünün bekleme yaşanamaması açısından kiracı firmadan gelen **bank instruction**, brokerden gelen garantörlük mektubu veya üçüncü bir firma tarafından verilen garantörlüğün gemi armatörü tarafından kabul edilmesi önerilebilir. Ayrıca charter sözleşmesi esnasında bu gibi durumların oluşabileceği ihtimalleri düşünülerek kiracı firmaya ait detaylı bilgiler ve sektörde ki referans işleri gemi armatörüne sunulabilir.

Problem 6:

Yabancı Varlıklar Kontrol Ofisi tarafından yapılan kontrollerde daha önce yapılan tespitlerde teröre yardım veya yasaklı operasyonlarda yer alan firmalar ile navlun ödeme operasyonunda yer alan temiz firmanın isim benzerliğinden dolayı havaleye engel konulması ve çözüm için sürecin gemi varışına kadar yeterli olmaması.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Konu ile alakalı olarak kiracı firmanın yapmış olduğu navlun ödemenin swift belgesini gemi armatör firmasına göndererek erkenden bilgi verilmesi ve havale engelini kaldırmak için talep edilen bilgileri konu taraflara hızlıca temin etmek çözüm için uygulanacak adımlar olarak düşünülebilir.

Problem 7:

Operasyon süreci dışında bir firma veya kişinin tarafların e-mail detaylarını bularak operasyona dahil olması ve gemi armatörü tarafından yazılmış gibi bir e-mail içinde banka hesap detaylarını değiştirerek yapılacak navlun ödemesini alakasız bir hesaba çekmek istemesi sonucunda konu tahliye operasyonunda gecikmeler yaşanması.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Konu ile alakalı gemi armatör firmasına ulaşarak durum hakkında bilgi kontrolü yapılması ve yapılan kiralama sözleşmesinde gemi armatör firmasının teyidi ile detaylı banka ve hesap numara bilgilerine yer verilmesi konu problemin çözümü için uygulanabilir.

Problem 8:

Yapılan kiralama sözleşmesi ile navlun ödemesi için gerekli yük evraklarının hazırlanması ve imzalanmasından beş gün içerisinde verilen süre aşımı yapılması ve gemi varışına istinaden armatör firma hesabına konu navlunun giriş yapmaması sonucunda liman operasyonunda bekleme ve armatör firmanın gemisinin günlük maddi zarara uğraması.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Geminin tahliye limanı varışından en az iki gün öncesinde kiracı firmadan ödeme ile alakalı son durum kontrollerini yapması ve ödeme yapılmışsa belgesinin talep edilmesi, ayrıca kiralama sözleşmesinde yer alan navlun ödeme maddesine uyulmadığı zaman kayıp zamanın kiracı firma hesabına olduğunun belirtilmesi problemin çözümü için önerilebilir.

Problem 9:

Yapılan kiralama sözleşmesine göre toplam navlunun yüzde doksan beşinin ödenmesi yüklenme operasyonu tamamlandıktan sonra, kalan yüzde beş miktarının ise kiracı firmaya ya da armatör firmasına ödenmesi konusunda karara varılması için gerekli evraklar ile yapılan zaman sayımı hesabı sonucunda anlaşma sağlanamadığı için tahliye limanında oluşan demuraj ve kalan navlun miktarının armatör firma tarafından temin edilememesi.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Yapılan kiralama sözleşmelerine durum ile alakalı mutabık kalınmadığı zaman başvurulacak bir hukuk maddesi eklenmesi veya mahkeme yolu tercih edilmeden taraflara orta yol bulunması için öneride bulunması yöntemleri kullanılabilir.

3.3.2. İkinci grupta yer alan operasyonel konularda ki aksamalardan kaynaklı söz konusu iş kolunda bulunan tarafların limanlarda yaşadıkları problemler ve verilen yanıtları

Problem 1:

Konu geminin rıhtım talebi yapıldığı ve limanda ki gerekli lojistik operasyon birimleri (liman tahliye-yükleme vinçleri, nakliye araçları) hazırlanıldığı halde, gemi limana yanaşırken motor arızası vermiştir. Arıza giderilmiş fakat 3 gün boyunca aralıklı olarak tekrar etmiştir. Konu gemi kaptanı sorunun tamamen giderilmesi ile ilgili kesin bir zaman dilimi belirtmediği için firmanın yapmış olduğu lojistik hazırlıklar konusunda ki taraflar arasında problem yaşamıştır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Öncelikle gemide arıza durumu olmaması mümkün değildir. Her ne kadar bakım ve kontrolleri zamanında yapılsa da arızanın oluşması muhtemeldir. Burada yapılabilecek olan, geminin yanaşma manevrası için çok daha erken bilgilendirilip, ana makinesinin hazırlığının sağlanmasıdır. Örneğin, konu geminin pilot mevkiine gelip yanaşması iki saat sürüyor ise altı saat öncesinden hazır olması istenir ve gemi demir atmadan bekletilir. Eğer herhangi bir arıza meydana gelirse arızanın giderilmesi ve tahmil tahliye hazırlıklarının düzenlenmesi için yeterli bir süre oluşturulabilir.

Problem 2:

Konu yükün alıcı firmaya teslimi orijinal konşimento karşılığında olacak şekilde anlaşma yapılmış fakat orijinal konşimento tahliye limanına gemiden önce gelmemiştir. Ve konu gemiye de orijinal konşimento yükleyici firma tarafından verilmemiştir. Bu durum alıcı firmaya tahliye limanında operasyonel problem ve zaman kaybı yaşatmaktadır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Kopya konşimento ile tahliye işlemlerinin yapılmasında gümrük açısından bir sorun yoktur. Bundan dolayı armatör firmadan da orijinal konşimento olmadan tahliye izni alınırsa, böyle bir konudan dolayı bekleme ve gecikme yaşanmasının önüne geçilebilir.

Problem 3:

Kırılabilir ve hasar görebilecek yüklerin limanda gemiye yüklenmesi sırasında stivedorlar tarafından yapılan yanlış operasyondan kaynaklı kırılma veya hasarlar oluşmaktadır. Bu durum yükleyici firmaya operasyonda zaman kaybı yaratmakta ve armatöre karşı taahhüt ettiği sürenin aşılmasına neden olmaktadır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Konu yükleme operasyonu uluslararası akreditasyona sahip bir gözetim firması yönetiminde yapılır ise operasyon daha sağlıklı ilerler. Bu şekilde oluşabilecek hasarlar, zaman kayıpları ve aksamaların önüne geçilebilir.

Problem 4:

Konu gemi ve konu yük arasında yapılan kiralama sözleşmesinde yer alan maddeler navlunu ödeyecek olan(satıcı veya alıcı firma) ve gemi sahibi firması arasında belirtilmiş, üzerlerinde anlaşma sağlanmış ve konu sefer bir ay içerisinde 3 kez peş peşe toplamda dört ay kontratlı olacak şekilde başlamıştır. Sözleşme tarafları birbirleri ile ilk defa iş yapacak olmalarından kaynaklı olarak kontratın devamını yapılacak ilk seferin performansına ve konu geminin armatörünün ambar yapısının tahliye operasyonu sırasında sorun teşkil edip etmeyeceğine vabeste anlaşmıştır. Konu gemi ilk seferine çıkmış ve yükleme limanında yükü yükledikten sonra tahliye limanına gelmiştir. Tahliye limanında konu geminin ambar yapısından kaynaklı bir sorun oluşmamış, navlunu ödeyecek olan firmanın operasyonlarında da bir problem oluşmamıştır. Ancak konu geminin armatörü kontratın ikinci seferine çıkmak

için kiracı firmanın onayına karşılık bir tepki vermeden, habersizce gemisini başka bir işe bağlamış ve kiracıyı mağdur durumda bırakmıştır. Sonuç olarak durumdan habersiz olan kiracı firma bir sonraki sevkiyat için konu yükün ticari işlemlerini ayarlamış ve dolayısı ile maddi zarara uğramıştır. İlk sefer ait olan demuraj ödemesini de bu olaydan kaynaklı ödemeyeceğini belirtmişlerdir.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Böyle bir durumla karşı karşıya kalındığı vakit kiralama sözleşmesinde yer alan hukuki dayanak klozuna bakılmalı ve derhal yetkili avukatlar harekete geçirilmelidir. Bir sonraki seferlerde benzer durumlar ile karşılaşmamak için kiralama sözleşmesi maddeleri üzerinde pazarlık yapılırken aşağıda ki maddeler eklenebilir;

- Konu tahliye operasyonu bitimine 1 gün kala taraflardan kontrata devam edip etmeyeceklerine yönelik yazılı onaylarını içeren firma antetli kağıtlarına kaşe ve imzalı şekilde yazılmış bir belge temin edilecek ve bu belgeye istinaden konu seferi aksatacak bir hamlede bulunan taraf hukuki yükümlülük altına girecektir. Aksi takdirde kontratın feshi söz konusu olacaktır.
- Her limana ait olan demuraj veya dispeç ödemeleri liman operasyonu bitiminde belirtilen süre içinde taraflara yapılacaktır.
- Eğer konu geminin armatörü anlaşma maddelerine uygun bir durum olmadığı halde konu gemiyi başka bir iş için bağlarsa, kiracı firma avukatları tarafından konu geminin ilk yanaştığı limanda tutuklanması için gerekli işlemleri başlatacaktır. Konu sorumluluk ve masraflar armatör firmasına ait olarak yansıtılacaktır.

Problem 5:

Konu sefer kiralama sözleşmesi yapılırken konu geminin yükleme limanında hazır halde bulunması için zaman aralığı belirtilmiştir. Armatör firması düzenli olarak tahmini varış bildiriminde bulunmuş ve konu taraflar broker aracılığıyla bilgilendirilmiştir. Konu gemi bir önceki liman operasyonunda yaşanan problemlerden kaynaklı belirtilen süre aralığına yetişemeyeceğini belirten bir e-mail göndermiş ve kiracı firmadan konu yükleme tarih aralığı için uzatma talep etmiştir. Kiracı firma bunu yazılı olarak değil sözlü olarak onaylamış ve yapılan kiralama sözleşmesine istinaden her gün gemi armatör firmasının yapmış olduğu tahmini varış bildirimine itirazda bulunmamıştır. Konu gemi yükleme limanına varış yapmış, yükleme limanı acentesi tarafından gemi varışına istinaden rıhtıma yanaşacaktır diye bilgi verilmiş ancak konu gemi limanda 2 gün bekletilmiştir. Bu bekletilme liman yanaşma programında yer almayan bir gemi öne alındığı için oluşmuştur. Armatör firma bu durum için anlaşma maddeleri gereği oluşan demuraj ödemesini talep etmiş ancak kiracı firma konu gemi armatörünün belirtilen yükleme zaman aralığında yükleme limanına gelmediğini öne sürerek demuraj ödemesini yapmayı reddetmiştir.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Oluşan bu durum konu kiracı firmanın sektörde tecrübesi ve operasyonel anlamda bilgisinin yetersiz olduğunu göstermiş ve kiralama sözleşme maddeleri hazırlanırken gecikme durumunda uzatılma istenmesine karşılık olumsuz yazılı bir bildiri yapılmazsa bu süre uzatma durumunun otomatik olarak kabul edildiğini bilmemelerinden kaynaklanmıştır. Bu durum ile tekrar karşı karşıya kalınmaması için yapılacak olan kiralama sözleşmelerine eklenecek maddelerde bu durum için özel bir madde oluşturulup eklenmelidir. Konu gemi armatörü ve konu kiracı firmanın armatör firmanın yapmış olduğu yazılı talebe karşılık olarak yanıt vermesi için bir zaman aralığı belirtilmeli ve bu aralıkta olumsuz cevap verilmez ise kiracı firmanın uzatmayı otomatik olarak kabul ettiği, konu masraflar ve zaman kiracı hesabına olacağı belirtilmelidir. Ayrıca yukarıda ki oluşan durumun çözümü için konu geminin armatörüne gemisine yüklenmiş olan yükün taşıma navlun bedeli ve yükleme limanında oluşan demuraj bedelini kiracı firmadan almadan yükü tahliye limanına ulaştırmamasını ve tahliye etmemesi de önerilebilir.

Problem 6:

Konu sefer için yapılan kiralama sözleşmesinde yükün tahliyesinin sadece cirolanmış orijinal konşimento karşılığında olacağı konusunda anlaşmaya varılmış ancak orijinal konşimentolar gemi varışına yetişmemiş ve kargo süreci yüzünden alıcı firmanın eline geç gelmiştir. Bu durumda bankada kontrolde olan konşimentolar yüzünden gemi tahliye operasyonuna başlamayı beklemiş ve demuraj oluşmaması için alıcı firma loi(letter of indemnity) ile tahliye edilmesi için işleme başlanmasını talep etmiştir. Konu gemi armatörü ise reddetmiş ve anlaşmaya uyacağını belirtmiştir. Konu durum alıcı, satıcı, ve broker firmayı zor durumda bırakmıştır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Böyle bir sorunun operasyonda bulunan taraflara yaşatacağı önemli derecede problemler olacağından konu geminin kiralanması aşamasında navlunu ödeyecek olan tarafın eğer orijinal konşimentolar tahliye limanına gemiden önce ulaşmaz ise gemi armatörünün konu yükün tahliyesini loi ile yapmayı kabul ettiğini ve bu loi içerisinde bulunması gereken detayları konu sözleşmeye madde olarak eklemelidir. Ayrıca bu gibi durumlarla karşı karşıya kalınmaması için orijinal konşimentolardan en az bir tanesinin gemide bırakılması gereklidir. Bu şekilde tahliye limanında konşimento için yapılan operasyonlardan kaynaklı oluşan bekleme süresi azaltılır ve ortadan kaldırılabilir.

Problem 7:

Konu gemi konu limana varış yapmadan önce geminin acentesi tarafından yapılan bildirimlerde yer alan gemi draft (su seviyesi altında kalan derinlik) bilgisini vermiştir. Bu verilen draft bilgisine istinaden konu limanda ki rıhtımların uygunluğuna bakılarak konu gemiye liman gemi trafiği ve yanaşma planlamalarına göre bir yer belirlenmiş ve ayarlanmıştır. Bu draft bilgisine uygun tahliye- yükleme ekipmanları getirilmiş ve hazır halde bekletilmiştir. Konu gemi yanaşma operasyonundan önce acentesine verdiği bilginin yanlış olduğunu fark etmiş ve durumu bildirmiştir. Bu yeni gelen draft bilgisi ile liman'ı bilgilendiren acentenin işlemleri rıhtım planlamasını değiştirmiş ve limanda ayarlanmış

programın değişmesine neden olmuştur. Bu durum liman organizasyon ve operasyonuna zarar vermiş ve ekstra maliyet yaratmıştır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Öncelikle konu liman ve rıhtımları ile alakalı derinlik bilgileri konu gemi acentesi aracılığıyla konu gemi kaptanlarına bildirilmeli ve bu draft bilgisine istinaden konu geminin taşıdığı yük miktar ve özellikleri, geminin diğer ekipman ve özellikleri de göz önüne alınarak geminin draft seviyesini konu liman draft sınırlarına göre ayarlaması talep edilmelidir. Bu öneriye rağmen konu liman sınırlarına gelmiş ve draft sorunu oluşmuşsa konu gemi kaptanına draft seviyesini azaltmak için kullanılan rıhtıma yanaşması ve daha sonra uygun draft seviyesine geldiği zaman konu geminin rıhtım değiştireceği bilgisi verilip sorun çözülebilir. Konu gemi acentesi aracılığıyla konu geminin limana varışından kısa bir süre önce tekrar draft seviyesinin güncellenmesi ve limanın bu doğrultuda bilgilendirilmesi önerilebilir.

Problem 8:

Konu gemi konu limana yanaştıktan sonra tahliye planlamasını yapmış olarak acentesi aracılığıyla stivedor çalışanları ile irtibata geçmekte ve tahliye planlarını aktarmaktadır. Limanın tahliye ekipman vinç ve draft gibi özellikleri göz önüne alınmadan bir plan yapıldığı ve uygulanmasının istendiği anlaşılmaktadır. Gemi tarafından hazırlanan ve stivedorlar tarafından uygulanamayan bu plan limanda ekipmanların işgaline, ekipmanların gemi ambarları arasında yer değiştirmesine, maliyet oluşmasına, zaman kaybına ve operasyonda bulunan diğer gemilerin acil ekipman ihtiyacının karşılanamamasına neden olmaktadır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Konu gemi kaptanına konu liman - stivedor işletmesinin operasyonu gerçekleştirmek için kullandığı ekipmanların özellikleri ve durumları bildirilir, bu ekipmanların hareket

kabiliyetlerine göre liman - stivedor işletmesi tarafından düşünölen operasyon programı anlatılır. Konu geminin güvenliği tehlikeye atılmayacak şekilde gemi kaptanı ile ortak bir operasyon programı belirlenir.

Problem 9:

Konu gemi konu limanda tahliye operasyonuna başlamış ve operasyonda kullanılacak liman tahliye ekipmanları stivedor işletmesi tarafından temin edilmiştir. Konu gemide ki yükün alıcı firması depolama sahasında ki lojistik operasyonu ile yük tahliye edilmesi için kullanılan kara yolu nakliye araçlarının operasyonu entegre şekilde ilerler iken konu yükün alıcı firması operasyonun hızlanması için bir adet daha tahliye ekipman vinci talep etmiş ve stivedor işletmesi bunu temin etmiştir. Ancak kara yolu nakliye araç sayısında ki azalma ve karayolu nakliye firmasının 2 adet vinç ile yapılan tahliye için yeterli sayıda araç tedarikini sağlayamaması operasyonun hızını azaltmış, limanda kullanılan ekipmanların işgaline yol açmış ve limanın 2. tahliye vincini geri çekmesine ve konu geminin de limanda kalış süresinin uzamasına neden olmuştur.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Yükün sahibi olan firma ile iletişime geçilmesi, yükün depolanacağı alanın özelliklerinin öğrenilmesi ve bu özelliklere göre kara yolu nakliye araçlarının liman ile konu depolama alanı arasında ki geçireceği sürenin tahmini olarak belirlenmesi ve sonuca göre ekipman tedarikinin yapılması sorunun çözümü için kullanılabilir. Ayrıca yükün sahibi olan firmaya operasyon sürecinin daha hızlı ilerleyebilmesi için depolama alanlarının değiştirilmesi bu durumda da talep edilen sayıda ekipmanların konu liman tarafından tedarik edilebileceği önerilebilir. Bu yöntemin entegre lojistik operasyonuna dahil olarak tedarik edilen liman ekipmanlarının meşguliyetinin azaltılmasında olumlu etkisi olacaktır.

Problem 10:

Konu gemi konu limana varışından sonra acentesi aracılığıyla yanaşacağı rıhtımın ayarlanması ve operasyonun başlaması için gerekli ayarlamaları yaptırmaktadır. Konu liman demir alanı sınırlarında demir atmış olan gemiyi yanaştırmak için gemi acentesinin talebinden sonra liman römorkörleri konu gemi ile irtibata geçerek gemi yanaştırılması için zaman aralığı belirtmekte ve gemi motorunu çalıştırarak hazır hale gelmesini istemektedir. Bütün ayarlamalar yapıldığı halde gemi motorunda oluşan arızadan dolayı bu işlem askıya alınmış ve liman bilgilendirilmiştir. Konu tamirat yapıldıktan sonra yeniden bilgi verilmiş, ayarlamalar yapılmış fakat yeniden motorun arızası oluşmuştur. Konu geminin kaptanı bu tamirat için kesin bir zaman aralığı verememiş, sorunun çözülmesi 2 gün civarı sürmüş, sürekli problemin çözüldüğü bilgisi verilmiş ve kısa bir süre sonra tekrar arıza yaşanmış ve konu gemi kaptanı gemi acentesine de yanaşmanın iptal edilmesi için bir bildiride bulunmadan tarafları muallakta bırakmıştır. Bu durum ise limanda gemi yanaşma planlamasını olumsuz etkilemiş, limanda gemi giriş ve çıkış trafiğinde bekleyen diğer gemilerinde operasyonlarını aksatmıştır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Plansız oluşan ve mekanik ile alakalı bir durum olduğundan dolayı kesin bir çözüm bulunamamaktadır. Ancak konu geminin acentesi ile anlık olarak gelişmeler hakkında irtibat halinde olunması, talep edilen ve konu gemi için tedarik edilen posta saatine göre gemi kaptanından gelen güncel bilgi ile geminin yanaşması belirtilen zamana kadar gerçekleşmeyecek ise liman yanaşma programının değiştirilip yeniden düzenlenmesi ve arızası bulunan konu geminin talep ettiği yeni zaman bilgisine göre yanaşma talebi yapılmasının önerilmesi bu gibi plansız oluşan durumların çözümü için uygulanabilir.

Problem 11:

Konu geminin konu limanda tahliye operasyonu sırasında stivedorlar tarafından kullanılan tahliye ekipmanı konu gemi ambarına hasar vermiştir. Konu gemi kaptanı bu durumu gemi acentesine bildirmiş ve hasarın giderilmesini talep etmiştir. Bu olay gece geç

saatlerde yaşandığından dolayı ve havanın yağmurlu olmasından da etkilenilerek konu tamirat karanlık ve yağışlı ortamda zor ve yavaş bir süreçte işleyişinden ötürü süresi uzamış, tamirat bitiminde gemi kaptanının onayı beklendiği için geminin tahliye operasyonunda da aksama yaşanmıştır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Oluşan bu durum ile alakalı gemi kaptanının taleplerine ve zararın durumuna istinaden uzman firmalardan alınan tamir ve tadilat masrafları konusunda gemi kaptanı ile müzakere yapılması sonucunda orta yol bulunmasıyla anlaşmaya varılması en pratik olarak uygulanan yöntem olabilir. Bu şekilde konu gemi limandan ayrılmadan gerekli operasyonlar ivedilikle gerçekleştirilebilir. Hava şartları elverişsiz olduğu ve acil olarak operasyonun yapılmasının zorunlu olduğu durumlarda ise konu gemi kaptanının memnuniyeti ve geminin güvenliği açısından fiyat konusunda müzakere yapılmadan konu liman işletmesi tarafından anında müdahalede bulunulması, yağışlı hava altında yapılacak olan operasyonlarda brandaların tedarik edilmesi ve kullanılması, gece saatlerinde operasyon yapılıyor ise ışıklandırma sisteminin ayarlanması yapılarak sorun çözülebilir.

Problem 12:

Konu gemide draft survey operasyonun ilk aşamalarından olan balast tank ölçüm işlemlerinde konu gemide ki usta gemiciler ile birlikte çalışılmaktadır. Usta gemicilerin konu ile alakalı deneyim ve bilgi yetersizliklerinden dolayı bu operasyon sürecinde yarım saat ve bir saat aralığında gecikmeler oluşmakta ve zaman kaybı yaşanmaktadır. Bu durum konu geminin tahliye operasyonunun başlamasını geciktirmekte ve limanda hazır halde bekleyen stivedor firmasının ekipmanlarının, kara nakliye araçlarının ve diğer entegre lojistiğe konu olan firmaların fuzuli işgallerine yol açmaktadır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Konu gemide çalışan usta gemicinin tank boylarını iyi bilmesi ve konuya hakim olması gereklidir. Günlük olarak balast tankı ölçümlerinin programlı ve düzenli şekilde yapılmalıdır. Ayrıca bu ölçümler için kullanılan bir takım renk değiştiren kremler gibi ekipmanların da ölçümlerde kullanımı ile sağlıklı ve doğru sonuçlara ulaşılarak konu balast tankının su seviyesinin tespiti yapılabilir ve balast raporu hazır hale getirilebilir. Konu gemi yanaşmasından yaklaşık iki saat önce yapılan balast ölçümleri değişmediğinden dolayı da bu raporun draft survey operasyonu başlamadan önce hazır halde bulundurulması konu problemin çözümü için yeterli olacaktır.

Problem 13:

Konu gemide gerçekleşen ilk ve son draft survey raporları inceleme ve okuma konusunda konu geminin ikinci kaptanı ile mutabık olunamaması operasyonu olumsuz etkilemekte ve zaman kaybına yol açmaktadır. Bu zaman kaybı da liman operasyonlarında gecikmelere ve entegre olarak ilerleyen lojistik operasyonların aksamasına neden olmaktadır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

İlk ve son draft survey operasyonu gerçekleştirilirken konu geminin ikinci kaptanı ile mal sahibinin surveyoru arasında raporlara ilişkin anlaşma sağlanamadığı zaman konu geminin liman rıhtımını tahliye operasyonunu bitirmesine rağmen füzuli şekilde işgalini önlemesi için konu gemi kaptanından konu anlaşmazlığın çözümü adına konu geminin p&i surveyorunu çağırması veya optimum şekilde anlaşma sağlanması istenebilir.

Problem 14:

Konu gemide yapılan draft Survey operasyonlarında surveyor ile iletişimde olan ve operasyonu gerçekleştiren konu gemide ki yetkili kişi olan ikinci kaptanın meşgul edilmesinden kaynaklı konu operasyonun başlamasında gecikmeler yaşanmakta ve bu oluşan gecikmeler tahliye operasyonunun başlamasını da ertelemektedir. Bu durum liman içi planlanmış olan entegre lojistik operasyonlarını da olumsuz etkilemektedir.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Konu gemide gemi acentesi aracılığıyla gerçekleştirilen gümrük, sahil sağlık gibi kurumların kontrollerinden sonra ikinci kaptanın direkt olarak survey firmasının yetkilisi ile görüşmesi gereklidir. Bu konu ile ilgili konu geminin acentesine bilgi verilerek hassasiyet bildirilebilir. Konu gemi kaptanı ile iletişim halinde olan acente özellikle liman operasyonu konusunda herhangi bir gecikmeye yol açılmaması adına ikinci kaptanın kontrollerden sonra hemen surveyor ile birlikte draft survey operasyonunu gerçekleştirmesi hususunda hassasiyet göstermesi aksi takdirde bütün gecikmelerde ki sorumluluğun gemiye ait olacağını bildirmesi istenebilir. Bu şekilde oluşan problemin önüne geçilebilir.

Problem 15:

Konu gemi konu yükü yüklemiş ve tahliye limanına doğru yola çıkmıştır. Konu geminin armatörü tahliye limanında ki acentesine tayfa değişikliği yapılacağı konusunda bilgi vermiş ve gemi acentesinden tahmini yanaşma ve operasyon süresi hakkında bilgi istemiştir. Gerekli bilgiler tedarik edilmiş ve acenteye gemi yanaştıktan ve operasyonunun bitimine tahmini olarak bir gün kaldıktan önce konu gemiye bir adet yabancı uyruklu teknisyenin katılacağı bilgisi verilmiş ve gerekli hazırlıkların yapılması istenmiştir. Bu teknisyenin katılımı için gerekli organizasyon yapılmış ve teknisyen limana giriş yaparken yanında gemi mekaniği ile alakalı teknik bir parça getirdiği anlaşılmış ve limanda muhafaza müdürleri tarafından parçaya el konulmuştur. Konu parça gelişi ile ilgili acenteye bilgi verilmemiş ve böyle bir sorun ortaya çıkmıştır. Gemi armatörü konu parçanın gemiye

alınmaması durumunda gerekli tamiratın yapılamayacağını hemen durumun çözülmesini talep etmiştir.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Böyle bir problem ile karşılaşılması ve operasyon sürecinin aksamaması için alakalı taraflara gemi limana gelmeden önce yapılan bilgilendirme belgelerinde bu detaya yer verilebilir, gemiye katılım gösterecek personelin yanında eşya getirmesi halinde bu eşyanın gerekli gümrük işlemleri yapılmadan gemiye alınmasının söz konusu olamayacağı ve konu kontrol için ise daha öncesinden gemi acentesine bilgi verilmez ve operasyon zamanında aksama olursa sorumluluğun konu geminin armatörüne ait olacağı bildirilebilir.

Oluşmuş bir problemin çözümü için ise ivedilikle konu operasyon için irtibata geçilmesi gereken kurumlara ulaşım sağlanır ve konu geminin armatörüne işlem ve masraflar ile ilgili bilgi verilip onayı istenir. Müzakereler sonucunda onay alındığı takdirde gerekli operasyona başlanır ve tamamlanır.

Problem 16:

Konu gemi kaptanı gemi acentesinin isteği üzerine tahliye limanına gelmeden önce gerekli evrakları göndermiştir. Konu geminin yanaşma operasyonu ve tahliye operasyonu için gerekli bütün lojistik hazırlıklar yapılmış ve geminin gelmesi beklenmektedir. Konu gemi belirlenmiş rıhtıma yanaştıktan sonra tahliye operasyonunun başlaması için gemi acentesi tarafından yapılan gerekli kontroller sırasında gümrük muhafaza memuru tarafından geminin jurnali istenmiş ve incelenmiştir. Konu jurnal içerisinde konu gemi kaptanı tarafından gemi acentesine yanaşma için gerekli talepler yapılması için verilen yakıt bilgileri ile uyumsuzluk tespit edilmiş ve konu geminin gümrük kontrolünde problem ortaya çıkmış ve bu problemin çözülme süreci limanda ki lojistik operasyonun gecikmesine neden olmuştur.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Gerçekleşmiş olan bu problemin tekrar yaşanmaması için limana operasyon için gelecek olan gemi armatörlerine ve gemi kaptanlarına bilgilendirme yapılır. Söz konusu olan bilgi eksikliğinin gümrük muhafaza tarafında oluşturduğu sorunlar ile ilgili konu gemi armatörünü ve gemisini tehlikeye soktuğu bildirilir. Oluşan bu sorun ile ilgili kiralama sözleşmesini yapan ve gemi acentesinin temsil ettiği kiracı firmaya durum anlatılır ve bir sonraki yapacak oldukları kiralama sözleşmelerinde bu durumun madde olarak eklenmesini, gemiden kaynaklanan bu sorunda gemi kaptanının konu yükün operasyonu için geminin her koşulda hazır olduğunu belirten sunmuş olduğu hazırlık mektubunun geçersiz sayılmasını ve tekrar verilmesi gerektiğini, ayrıca zaman sayımının da değişmesi gerektiğinin belirtilmesi önerilebilir. Lojistik operasyonda oluşan zaman kaybının ve masrafların ise armatör hesabına olması gerektiği yazılabilir.

Problem 17:

Konu gemi konu tahliye limanında operasyonunu devam ettirmektedir. Alınan son bilgilere ve yapılan analizlere istinaden konu operasyon bitiş zamanı için gemi acentesi gece yarısını öngörmüştür. Bu bilgiye istinaden konu geminin limandan operasyonunu bitirip ayrılabilmesi için gerekli talep ve bildirimleri yapmış ve operasyon evraklarını düzenlemiştir. Konu geminin operasyonunun bitimine az kala tahliye operasyonunda kullanılan vinç konu gemi ambarına hasar vermiştir. Konu gemi zaman esaslı kiralamada olduğundan ve bu sefer bitiminde gemi armatörüne anlaşma gereği temiz ve sağlam halde teslim edilmesi gerektiğinden konu gemi kaptanı bu hasarın hemen giderilmesini ve geminin ancak bu şekilde limandan ayrılacağını aksi takdirde rıhtımdan ayrılmayacağını bildirmiştir. Konu durum liman yönetimi açısından planlamalarda sorun teşkil etmiş, acente hizmet sürecinin aşılmasına neden olarak ekstra acentelik ücreti oluşmasına neden olmuş, hasarın oluştuğu saat itibari ile gerekli tamiratın yapılması için gerekli malzeme temininin geç olma ihtimali doğmuş ve gerekli operasyon yağmur altında ve gerekli ışıklandırma olmadan yapılamayacağından birçok sorun oluşmuştur.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Bu belirtilen durum geminin limandan ayrılması için gün içinde yapılmış olan taleplere istinaden hazırlanan operasyon evraklarının detaylarının değişmesine neden olmuştur. Gece yarısı operasyonu bitmesi beklenen gemi için limanda bekleme yaşanmaması adına yeni tarihli ikinci bir olay durum çizelgesi hazırlanabilir. Benzer bir sorunun yaşanması ihtimaline karşılık limanda rıhtım işgali oluşmaması için konu gemi kaptanından ‘‘ konu gemi operasyonu bitirdikten sonra liman demir sahasında gerekli tamir/tadilat operasyonunu gerçekleştirecektir ’’ şeklinde yazı onayı alınabilir. İhtimalli olarak gece yarısı böyle bir durum ile karşılaşıldığı ve hava durumunun yağmurlu olduğu zaman ise konu gemi kaptanın hasarın giderilmesi aşamasında stivedorlara gemi ekipmanları ile tam destek vereceğine dair yazı onayı alınabilir veya konu gemi bağlantı aşamasında bu durumun sözleşme maddelerinin arasına konulması önerilebilir. Böylece konu durumun taraflara yaşatacağı zaman kaybının önüne geçilebilir.

Problem 18:

Konu geminin tahliye operasyonu için konu gemi armatörü tarafından yapılan taleplere istinaden gerekli işlemler yapılmış ve limana yanaşması için bütün hazırlıklar ayarlanmıştır. Konu gemi limanda belirlenmiş rıhtıma yanaştığı zaman tahliye operasyonuna başlanması için gemi acentesi tarafından bütün kontrol operasyonları zamanında yapılmış, tahliye edilecek olan yükü alıcı firmanın belirlediği alana taşıyacak olan nakliye araçları hazır olarak yerlerini almışlardır. Liman vinç operatörünün işleme başlamasını bekleyen taraflar konu vinçte arıza meydana geldiğini öğrenmiş. Tamiri için beklenmiş fakat zaman kaybı oluşmaması için hemen ikinci vinç talep edilmiştir. İkinci vincin gelmesi ise yine zaman almıştır. Sonuç olarak operasyonun başlaması yaklaşık 3 saat kadar gecikmiştir.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Konu problemin tekrar yaşanmaması adına operasyon yapacak olan konu gemi rıhtıma yanaşmadan önce stivedor yetkililerinden hangi vincin konu operasyon için verileceği, bu vinç veya vinçlerin bakım ve çalışılabilirlik durumu hakkında bilgi alınıp konu ile alakalı taraflar bilgilendirilebilir.

Problem 19:

Kiracı acentesi olarak atanmış ve görev yapmakta olan gemi acentesi konu geminin liman operasyonunu gerçekleştirmeden önce konu gemi ile sürekli irtibatla olmuş, konu gemide yetkili kişiler tarafından doldurulması gereken varış öncesi evrakları göndermiş ve konu operasyon limanı ile ilgili genel bilgileri içeren detayları da konu gemi kaptanına iletmiş. Konu gemi operasyon için Mersin Uluslararası Limanı'na gelmekte olup konu geminin tahmini liman varışı olarak sunduğu gün ve saatten önce hazırlık mektubunu vermiştir. Gemi acentesi tarafından bu durum fark edilmiş ve konu gemi kaptanına liman demirleme sınırları içerisinde hazırlık mektubu vermesi gerektiğini bildirmiş, revize istemiştir. Konu gemi armatör firması çalışanı ise bu durumu kabul etmemiş ve konu hazırlık mektubunun onaylanması için baskı yapmıştır. Bu sürede gemi limana varmış ve tahliye operasyonu için gerekli işlemler yapılmıştır. Hazırlık mektubunun verildiği tarih konu operasyon limanında üzerinde anlaşma yapılmış olan kiralama sözleşmesine göre limanda ki izin verilen operasyon zamanının başlayacağı zamanı belirlemek için önemlidir. Bu anlaşmazlık gemi acentesine temsil ettiği kiracı firmanın haklarını koruması ve konu operasyon evraklarının hazırlanması aşamasında ciddi problemler yaratmıştır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Konu durum ile alakalı liman demir sınırlarını gösteren resmi belgenin konu liman yönetiminden tedarik edilmesi ve konu gemi armatörü ile kaptanına gönderilmesi bir ön çözüm olabilir. İkna olmayan tarafların ise ivedilikle liman yetkilileri ile görüşmesi sağlanıp durum çözüme kavuşturulabilir. Fakat konu için kalıcı bir çözüm sağlanması amacıyla konu gemi armatörü ve kaptanına gönderilen liman hakkında ki bilgilendirme evraklarının iyi incelenmesi söylenip kontrolü sağlanmalıdır. Bu anlaşmazlıktan dolayı konu operasyonu aksatan taraf olan gemi armatörünün konu gecikme masraflarını ve kayıp zaman sorumluluğunu aldığına dair kiralama sözleşmesi yapılırken madde olarak sunulabilir.

Problem 20:

Konu liman ekipmanlarının operasyon başlangıcı ve operasyon esnasında arıza vermesi, bakım sürelerinin uzunluğu ve yeni ekipmanın tedariğinde oluşan gecikmeler

gümrük müşaviri firmasının işlemlerini gecikmesine ve dolayısı ile temsil ettikleri firmanın da fazla gümrük mesai ücreti ile karşı karşıya kalmasına yol açmaktadır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Bu oluşan problemlerin önüne geçilebilmesi için konu liman işletme firmasının daha önceden yapılmış olan konu geminin rıhtım ve yanaşma talebine istinaden gerekli operasyon ekipmanlarının ve çalışanların hazır halde konu rıhtımda beklemesi önemli unsurlardır. Vardiya değişim zamanına denk gelen ve sonucunda bu tür problemleri yaşayan operasyonlarda bulunan liman – stivedor çalışanlarının konu geminin operasyon hazırlığı için yapmaları gereken sorumluluklarını bir sonraki vardiyaya bırakmadan bitirmeleri konu problemin çözümünde uygulanabilir.

Problem 21:

Konu geminin acentesinin konu limana operasyon için gelecek olan konu geminin bilgilerini, tahmini varış zamanı bilgileri ve gerekli gemi sertifikalarını zamanında gümrük müşavirliği firmasına vermemesi gümrük işlemleri için gerekli evrakların hazırlanmasında gecikmeler yaşanmasına sebebiyet vermektedir.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Bu durumun önüne geçilebilmesi açısından konu gemi acentesine belirli zaman aralıklarında ulaşım sağlanarak programda bulunan bir gemi olup olmadığının sorulması, gemi acentesinde bildirimler ile yetkili kişinin çalışmasını sağlıklı olarak yapmamasından kaynaklı oluşan problemlerin firma sahibi ile görüşülmesi ve bu durum devam edecek olursa gümrük işlemlerinde yaşanan gecikmelerin bütün sorumluluklarının ve maddi zararların konu gemi acentesine yansıtılacağına bildirilmesi çözüm için kullanılabilir.

Problem 22:

Gümrük müşavirliği firması işlemleri arasında survey raporlarını da kullanmaktadır. Satıcı firmanın gözetim firması ile alıcı firmanın gözetim firması arasında yaşanan rapor sonuç anlaşmazlıkları alıcı firmayı temsil eden gümrük müşaviri firmasının işlemlerini başlatmasını engellemekte ve maddi zararlar oluşturmaktadır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Gözetim firmaların kendi alanlarında uzman, deneyimli ve bilgili kişiler ile çalışması mevcut problemin çözümünü gerçekleştirecektir. Ayrıca konu raporda yer alan yük miktarı bilgisinin konşimento, manifesto gibi evraklarda bulunan miktar ile uyuşup uyuşmadığının kontrolünün konu geminin konu limana gelişinden önce yapılması ve onayının yazılı olarak bildirilmesi uygulanacak çözüm için önerilebilir.

Problem 23:

Gümrük müşaviri firmasına temsil ettiği yük sahibi olan firmadan konşimentonun geç teslim edilmesi operasyonların başlamasını ve süresinde bitirilmesini geciktirmektedir.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Konu gemi yükleme limanından çıkmadan önce konşimentolardan en az bir tanesinin gemiye teslim edilmesi veya evrakın konu geminin tahliye limanına varışından önce alıcı firmanın elinde olabilmesi adına hızlı bir kargo şirketi ile gönderilmesi adına gerekli müdahalelerde bulunulması oluşan bu problemi ortadan kaldıracaktır.

Problem 24:

Yükleyici firmanın kırk yaşında bir gemi ile taşımayı gerçekleştirmiş ve bunun sonucu olarak alıcı firma ekstra sigorta primi ödemek zorunda kalmıştır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Satıcı firma ve alıcı firma arasında yapılan satın alım anlaşmalarında yüklemeyi gerçekleştirecek geminin temel özelliklerinin (yaş/bayrak/sigorta/ambar tipi) açıkça belirtilmesi konu çözüm için uygulanabilir.

Problem 25:

Satıcı firma ve alıcı firma arasında yapılan satın alım anlaşmalarında astarya sayımının hangi şartlar altında hesaplanacağına belirlenmemesi sonucunda sürastarya ihtilafi oluşmuştur.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Satın alım anlaşmalarında zaman sayımının ne şartlar altında hesaplanacağına dair detaylı çalışma yapılması, gerekirse konu hakkında detaylı bilgi sahibi denizcilik firmalarından yardım alınması.

Problem 26:

Satıcı firma ve alıcı firma arasında yapılan satın alım anlaşmasından sonra limana varış yapan gemide bulunan konu yük alıcı firmanın ülkesinin gümrük mevzuatına uygun olmamasından kaynaklanan sebepten dolayı alıcı firma tarafından teslim alınamamıştır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Herhangi bir satın alım anlaşması yapılmadan önce ülke mevzuatlarının incelenmesi, ilgili bakanlıktan resmi görüş istenmesi ve/veya yetkin gümrük müşavirlik hizmeti veren firmalardan bilgi edinilmesi oluşan bu problemin çözümü için uygulanabilir.

Problem 27:

Kiracı firma ve gemi armatörü arasında yapılan charter sözleşmesinden sonra konu sefer bağlantısı yapılmıştır. Yükleme operasyonundan sonra limandan ayrılan gemi tahliye limanına doğru yola çıkmıştır. Yapılan charter sözleşmesine göre konu yükün tahliyesine başlanabilmesi için gerekli olan orijinal konşimento tahliye limanına gemi varışından önce ulaşmamıştır. Bu duruma istinaden charter sözleşmesinde yer almadığından yükün tahliyesi için loi (letter of indemnity) belgesi kullanılamamış ve armatör ikna edilerek konşimentosuz tahliyeye izin verilmiştir. Ancak her ülkenin kendine özgü olan gümrük sınırlamaları, işlemleri ve kuralları bulunduğu ve tahliye limanında da gümrüksüz saha bulunmadığı için bu işlem gerçekleşmemiştir. Sonuç olarak konu geminin armatörü yaşadığı beklemeden dolayı ciddi zaman kaybına ve maddi zarara uğramıştır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Konu geminin armatörünün bu gibi süreçleri bir tür alıkoyma olarak belirtmesi, geminin yükleme limanı çıkış tarihinden tahliye limanına varış tarihine kadar geçen sürede yapılan e-mail yazışmaları ve yapılan bildirimleri de içeren genel süreci raporlaması, geminin neden tahliye yapamadığını açıklaması ve sorumluluğun armatör tarafında olmadığını belirtmesi önerilebilir. Ayrıca bu tip problemlerin oluşmaması için gemi armatörü limanda ki gemi acentesi ve gemi brokeri ile işbirliği içerisinde olarak operasyonun gerçekleşeceği konu liman ile alakalı bütün detaylı bilgilere ulaşmalıdır. Kiracıdan direkt teslimat için LOI ya da orijinal konşimentoları bir an evvel ulaştırması istenebilir.

Problem 28:

Kiracı firmanın yapılan charter sözleşmesine istinaden konu yük evraklarından konşimento üzerinde ki yükleyici – alıcı – ihbar adres firmaları detaylarında değişiklik yapma hakkı bulunmaktadır. Konu gemi yükleme limanından ayrıldıktan sonra hafta sonu zaman aralığında kiracı firma konşimento bilgilerini yük manifesto belgesinde bulunan

bilgilerden farklı olarak düzeltereğini bildirmiştir. Ancak bu işlemin gerçekleşmesi tarafların onaylarından ve bir takım bürokrasi aşamalarından geçerek yapılabilmektedir. Bu süreç içerisinde konu gemi tahliye limanına varış yapmış ancak tahliye operasyonu için alakalı yük evrakları hazır halde olmadığından tahliye operasyonu başlayamamış ve konu gemi armatörünün gemisi bekleme yaşamış ve maddi kayıplar oluşmuştur.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Yükleyici firmanın shipping departmanı yetkilisinin konuyla alakalı yeterli bilgi ve deneyime sahip kişilerden seçilmesi önemlidir. Yükleyici firmaya bu tarz durumlar ile ilgili sefer başlangıcından önce gerekli bilgilerin verilmesi ve buna göre hazırlık yapılması önerilebilir. Ayrıca armatör firmasında da konu operasyon sürecinin tamamına hakim olan ve yeterli düzeyde deneyim ile bilgisi bulunan bir yetkilinin operasyon sürecini sürdürmesi sağlıklı olacaktır. Bu gibi durumlarda kiracı firma yetkilisi, gemi armatör firma yetkilisi ve gemi broker firma yetkilisi arasında 7/24 operasyon takibinin yapılması ve yakın temaslarda bulunularak vakit kaybetmeden yapılan anlık müzakereler ve işbirliği sonucunda çözüme ulaşılması konu problemi çözebilir.

Problem 29:

Konu liman kapılarında kara yolu nakliye araçlarının giriş ve çıkışlarında konu limanda uygulanan sistemden kaynaklı ciddi anlamda problemler oluşmaktadır. Yol boyu beş kilometreye varan uzun kuyrukların oluşması da ayrıca konu nakliye araçlarının şoförlerinin ruh ve beden sağlıkları açısından fazlaca olumsuz etkiye neden olmaktadır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Konu limanda kullanılan kapı giriş-çıkış kontrol sistemleri ve uygulanan diğer yöntemler mevcut sorunu yarattığından dolayı kartlı veya hgs (hızlı geçiş sistemi) gibi etiketli sistemler kullanılarak, limana giriş yapan araç ve şoför bilgilerinin de güncellenmesi

ve yeni kayıt gibi işlemlerin sisteme girişleri firma sahipleri tarafından yapılarak kapılarda oluşan bu yoğunluğun giderileceği düşünülmektedir.

Problem 30:

Konu limanda planlanmış ve gerçekleştirilmesi beklenen entegre lojistik operasyonlarında talep edilen karayolu nakliye araçları belirtilen rıhtımda hazır halde bulundurulmuş ve gemi acentesi, gözetim firması, gümrükçü firma tarafından yapılan bütün operasyonların tamamlanmasına müteakip konu yük operasyonuna başlamak için beklemektedir. Konu limanın kullandığı ekipmanların arıza yapması, yedek ekipmanın tedarikinde oluşan gecikme kara yolu nakliye firmasında zaman kaybına ve maliyete neden olmaktadır. Ayrıca konu gemi için çalışan liman işçilerinin zaman zaman deneyim ve bilgi yetersizliği, psikolojik olarak motive edilememiş olmaları operasyon hızının aksatılmasına ayrıca neden olmaktadır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Konu liman çalışanlarına yönelik uygulanan çalışma teşvik yönteminin değiştirilip geliştirilmesi, çalışanlara yönelik genel bir memnuniyet ve talep anketi yapılması, sonuçlarının dikkate alınması ve buna yönelik uygulamaların geliştirilmesinin çalışanların performansını arttıracacağı ve konu liman içerisinde entegre lojistik operasyonuna katılım sağlayan kara yolu firmalarının da operasyonlarının devamına olumlu etki yapacağı düşünülmektedir. Ayrıca operasyonda kullanılan konu liman ekipmanlarının zamanında tamir ve kontrollerinin yapılmasının, bakım işlemlerinin gerçekleştirilerek operasyona başlamadan belirli bir saat öncesinde ekipmanlarda bir problem olmadığına dair konu geminin acentesine bilgi verilerek acentenin entegre lojistik operasyonuna konu olan taraflara bilgi vermesinin oluşan bu problemler için çözüm olacağı düşünülmektedir.

Problem 31:

Konu araçların konu geminin operasyonu için yapılan talebe istinaden gerekli tedarikleri kara yolu nakliye firması tarafından gerçekleştirilmiş ve hazır halde

bulundurulmuştur. Buna rağmen liman tarafından konu geminin yanaşması ile ilgili verilen programa liman tarafından uyulmaması, programın değiştirilmesi araçların rıhtımda veya liman kapısında bekletilmesine yol açmıştır. Ayrıca konu geminin yük operasyonu sırasında konu liman tarafından tedarik edilen liman vinç sayısının yetersiz olması operasyon için ayarlanan araç sayısı ile uyuşmadığından ekstra bir bekleme ve maliyet yaratmıştır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Konu liman sahasında operasyona konu olan yükün sahibi firma yani limanın müşterisi olarak bulunan firma ile anlaşma yapılırken tedarik edilecek olan ekipman sayısı ile ilgili operasyonun devamlılığı açısından bir limit belirlemesi ve anlaşmasını bu detaylara göre yapmasıyla tedarik edilen kara yolu nakliye araçlarının liman ekipmanları ile entegre şekilde çalışma yaparak oluşan bekleme sürelerinin önüne geçileceği ve maddi kayıpların engellenebileceği düşünülmektedir.

Problem 32:

Konu liman içerisinde kara yolu nakliye araçlarının liman kapısından giriş yaptıktan sonra tam zamanında liman tarafında belirtilen operasyon alanlarında bulunmasına rağmen konu operasyonların süreleri uzamakta ve bu durum konu kara yolu nakliye firmasında zaman ve maddi kayıplara yol açmaktadır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Konu limanlarda kullanılan araçların yapılan planlamalara göre saat kaçta giriş yaptığı, nereye gideceği, hangi saatte hangi alanda bulunması gerektiği belirlenip bu rotasyona göre operasyon yapılmaktadır. Tüm bunlara rağmen sürekli gecikme ve aksamalar yaşanmaktadır. Bu durum ile alakalı yetkili kişilerin sistem üzerinden verilen programa göre belirtilen saat ve tarihte hangi personel bu operasyonla ilgilenmiş, hangi araç hangi sahada neden bu gecikmeyi yaşamış gibi sorulara odaklanarak sorun tespiti yapılmalıdır. Tespit

edilen problem kaynaklarına yönelik liman tarafından yapılacak çözüm odaklı bir çalışmanın yararlı olacağı düşünülmektedir.

Problem 33:

Konu gemi konu yükleme limanında bağlantısı yapılmış olan yükün yükleme operasyonu için bulunmaktadır. Yükleme operasyonu bitiminde yük evrakları hazırlandıktan sonra limandan ayrılır ve tahliye limanına doğru yola çıkar. Yükleme limanında yük evrakları düzenlenirken konşimentoda yükleyici ve alıcı firma aynı isimde yer almaktadır. Konu yükün alıcı firması bu seferden haberdar edilmediği için gerekli lojistik organizasyonu gerçekleştiremez ve yükü taşıyan gemi tahliye limanında beklemek zorunda kalır. Yükleyici ve alıcı firma arasında sorunun çözülmesi zaman almış ve konu geminin armatörü bu durumdan haberdar edilmediğinden tahliye limanında yüksek miktarda demuraj oluşmuş ve bekleme yaşamıştır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Konu yük ve sefere dair yapılan gemi kiralama aşaması sırasında eş zamanlı olarak yükün alıcı firmasının da durum ve sonuç ile ilgili bilgilendirilmesi karşılaşılan bu problemin çözümü için kullanılabilir. Bu sayede alıcı firma planlamadığı, kendilerinin onayı olmadan gerçekleştirebilecek bir seferin önlemini alabilir.

Problem 34:

Zaman esaslı kiralanması yapılan konu gemi ile tahliye limanında operasyonunu tamamlamak üzere ve bu operasyondan sonra gemi off hire olarak kiralanma süresini tamamlayıp ana armatörüne teslim edilecektir. Bu durum öncesinde tahliye operasyonu sırasında konu gemi limanda yavaşmış halde iken yan taraflarında ve bağlama halatlarında yağ kalıntıları bulunmuştur. Bu yağ kalıntılarının geminin ana armatörüne kiralama anlaşması maddeleri gereği temiz halde teslim edilmesi gerektiğinden gemi tahliyesi esnasında giderilmesi gereklidir. Tahliye limanı yönetimi ise bu temizliğin liman rıhtımında

yapılmasına izin vermemektedir. Konu yağ kalıntıları deniz ile temas ederse konu gemiye deniz kirliliğine neden olduğundan dolayı ceza kesileceğini bildirmiştir. Konu gemi tahliye operasyonunu bitirdiği zaman limandan ayrıldığında belirli bir mesafe dışında temizlik işlemini profesyonel bir firma tarafından hizmet olarak gerçekleştirecektir. Bu durumda kira bitimine denk gelen bu işlemin masrafı konusunda gemi işletmecisi ve gemi ana armatörü anlaşmazlığa düşmüştür.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Öncelikle halat gibi gemiye ait demirbaşlar listesinde yer alan kayıtlı envanterlerin bakımı gemi sahibinin yani dolayısı ile gemi personelinin sorumluluğundadır. Eğer konu gemi başka bir firmaya kiralanmış ve böyle bir durum gerçekleşiyor ise bu durum anlık olarak gemisini kiralayan firmaya bildirilmesi gereklidir ki anlık olarak çözüm yolları bulunabilsin. Eğer oluşan bu durum gemi personeli hatasından kaynaklanmış ise çözüm direkt olarak ana armatör firmasından gelmelidir. Oluşan kirlilik liman tarafından kaynaklanmış ise sorun gemiyi kiralayan firma tarafından çözümlenmelidir. Ancak bu şekilde gerekli operasyon süreci zarar görmeden gemi limandan ayrılabilir. Aksi takdirde sorun çözülene kadar gemi limandan ayrılamaz ve ana armatöre geminin teslimi yapılamaz, ya da teslimi ancak zararın bedeli gemiyi kiralayan firma tarafından ana armatöre ödenerek yapılabilir. Bu şekilde konu problem ile tekrar karşı karşıya kalınmaması için belirtilmiş gerekli adımlar uygulanabilir.

Problem 35:

Konu geminin armatörü/işletmecisi yıllık kontratlı bir yük taşıması için anlaşma imzalamıştır. Bu konu yükün seferinin içerdiği tahliye limanında alıcı firma tarafından organize edilmiş ve konu tahliye limanının gemi için ayarladığı 3 adet rıhtım bulunmaktadır. Bu rıhtımların arasında Ro-Ro gemisinin operasyon yaptığı rıhtımda vardır. Konu kontratın seferini yapan gemi tahliye limanına gelişinde bir yılda toplam 12 adet olan tahliye operasyonunun en az 8'inde Ro-Ro gemisinin operasyonunu beklemekte ve konu tahliyenin sonrasında ki seferlerine geç kalmaktadır. Oluşan demuraj ise konu geminin armatörünün/işletmecisinin zararını karşılamamaktadır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Eğer armatör firma oluşan zararını karşılayamıyor ise kiracı firmadan durum ile ilgili yeni bir rıhtım talebinde bulunabilir.

Problem 36:

Konu gemi konu limana uğramadan önce yapmış olduğu seferler esnasında gemi jurnaline yakıtlar ile ilgili yanlış yapılan hesaplamalardan dolayı yanlış bilgileri giriş yapmıştır. Bu durumun üzerinden birkaç sefer geçtikten sonra konu gemi operasyona gireceği limana gelmiş ve konu limanda ki gümrük muhafaza memuru tarafından jurnal incelenmiş ve bu hata tespit edilmiştir. Bu durum konu geminin acentesine ve geminin işletmecisi, armatörü ve kaptanına sorun yaratmıştır.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Gemide bu işlemlerin daha özenli ve düzenli ölçümlerin yapılarak kayda geçirilmesi, işlemler sırasında titizlikle çalışılması, düzenli aralıklarla yakıt kontrollerinin yapılması gibi yöntemler uygulanabilir.

Problem 37:

Konu gemi limanda operasyon esnasında mutfakta kullanılan pis suyu denize boşaltmış ve bu durum konu limanda belediye zabıta ekipleri tarafından yapılan teftiş ve kontrollerde tespit edilmiş ve konu atıktan örnek alınarak analiz yapılmıştır. Bu durumdan dolayı konu gemiye belirli bir miktarda ceza kesilmiştir. Bu oluşan sonuç gemi armatörü/işletmecisini, gemi acentesini, geminin P&I kulübünü, ve liman denet birimlerini etkileyen bir problem oluşmuştur.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Marpol kurallarına tam anlamıyla uyulması için gemi personelinin bilgilendirilmesi, gerekli intibak eğitimlerinin verilmesi ve düzenli aralıklarla geminin işletici firma tarafından denetlenmesi gibi yöntemler uygulanabilir.

Problem 38:

Konu gemi tahliyesini yapmaya giderken bir sonraki seferi için bağlantısı yapılıyor. Tahliye limanında bayram tatili zamanından dolayı ve diğer gecikmelerden ötürü bir sonraki bağlanmış seferine geç kalıyor ve bu durumda yeni bağlantı operasyonlarında aksama yaşıyor. Yeni bağlantının kiracı firmasının iyi organize edemediği yükleme ve tahliye limanlarında ki lojistik operasyonlarından dolayı gemi demuraja giriyor ve armatör sefer sonunda demuraj ödemelerini alamıyor. Ayrıca tahliye limanı acentesinin yanlış operasyon uygulamalarından dolayı gemi maddi zarara uğruyor.

Bu problemin çözümü veya önüne geçilmesi için sunulan öneri:

Öncelikle oluşan bu durum için armatör firması gemi acentesi ve kiracı firma ile yapmış olduğu yazışmaları raporlayarak hukuki olarak işlem başlatabilir. Ayrıca eğer süreç uzunluğu ile ilgilenmek istemiyor ise kiracı firmaya ortak bir miktar üzerinde anlaşma teklif edebilir.

3.4. Katılımcıların Çözüm Önerilerinin ve Yanıtlarının İşlevselliği İle İlgili Anket Sonuçları

Katılımcıların yapılan görüşmelerden sonra tespit edilen problemler ve sunulan çözüm önerilerinin uygulanabilirliği konusunda ki ankete vermiş oldukları yanıtların analizi ve değerlendirilmesi iki grup altında yapılmıştır.

İlk grupta kiralama yapılan kuru yük gemilerinin navlun ödemelerinde tespit edilen problemler ve çözüm önerilerine bakıldığında navlunun gemi armatör firmanın hesabına girmesinden önce risk olarak operasyona başlanması, verilen hesap detay bilgilerinin eksikliği ve yanlış yazılmasından kaynaklı bankalarda ödemelerin takılması, sahtekar gemi brokeri firmalar, mal bedeli ödenmiş olmasına rağmen ödenmeyen gemi sefer navlunları, hafta sonuna denk gelen ve gemi liman varışına yetişemeyen ödemeler, yasaklı firmalar ile isim benzerliğinden dolayı ödemelere engeller konulması, yapılan kiralama sözleşmelerinde navlun ödeme maddelerine uyulmaması, zaman sayımı hesabı üzerinde anlaşmazlık sonucu kalan navlun miktarının gemi armatör firması tarafından alınamaması katılımcıların aktardığı sorunlar arasında yer almıştır.

Güncel olarak dünya deniz ticaretinde aktif hizmet gösteren kuru yük gemilerinin sahipleri, işletmecileri, broker firmalarının entegre olarak yer aldığı operasyonlarda karşı karşıya kalınan bu problemlerin önüne geçilebilmesi ve çözüme kavuşturulabilmeleri için birtakım önerilerde bulunulmuştur. Bunlar ağırlıklı olarak yapılan kiralama sözleşmelerinde alakalı maddelerin bulunması, referans talepleri, operasyon süresince devam eden işbirlikleri, bankalar ile yakın temaslar, operasyon sırasında navlun ödeme takiplerinin sıkı kontrol edilmesi olarak yer almıştır.

Güncel piyasa koşullarında yapılan gemi kiralama ve operasyon süreçlerinde en önemli konulardan birisi olan gemi sefer navlun ödemeleri liman operasyonlarını da önemli derecede etkilemektedir. Zamanında ulaşmayan navlun ödemelerinden kaynaklı tahliye limanında gemilerin taşıdıkları yüklerin operasyona girmesine izin verilmemektedir. Dolayısıyla yüklerin alıcı firmalarının entegre lojistik operasyon hazırlıkları beklemek zorunda kalmakta ve bu durumda maliyet konusunda taraflara zarar vermektedir. Sürece konu olan tarafların maliyetlerini minimize etmek, faydalarını ise en yüksek seviyeye çıkarmaları ortak amaçlardandır.

Cronbach Alpha (A) Güvenilirlik Analizi:

Çizelge 3.12.'de Cronbach Alpha (A) güvenilirlik analizi gösterilmiştir.

Çizelge 3.12. Cronbach Alpha (A) güvenilirlik analizi

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
,984	,985	85

Güvenilirlik analizini saptamak amacıyla temel analiz Cronbach Alpha (α) değerini bulmak gereklidir. Tüm sorular için elde edilen α değeri o anketin toplam güvenilirliğini gösterir. Ayrıca 0,7' den büyük olması da beklenir. Bu değerden düşük α değerleri anketin zayıf güvenilirliği olduğunu gösterir. Ayrıca $\alpha > 0.8$ olması ise anketin yüksek güvenilirliğe sahip olduğunu göstermektedir.

Çizelge 3.13.'te Güvenilirlik kategorileri sınıflandırılması gösterilmiştir.

Çizelge 3.13. Güvenilirlik kategorileri sınıflandırılması

Cronbach's alpha	Güvenilirlik
$\alpha \geq .9$	Mükemmel
$.9 > \alpha \geq .8$	İyi
$.8 > \alpha \geq .7$	Kabul edilebilir
$.7 > \alpha \geq .6$	Şüpheli
$.6 > \alpha \geq .5$	Kötü
$.5 > \alpha$	Güvenilmez

Bu çalışmada Cronbach Alpha (α) değeri 0,987 çıkmıştır. Bu sonuç çalışmanın güvenilirliğinin %98,7 oranında mükemmel olduğunu göstermektedir.

Katılımcıların ankete vermiş oldukları yanıtlar sonucunda aşağıda ki gibi sonuçlara varılmıştır.

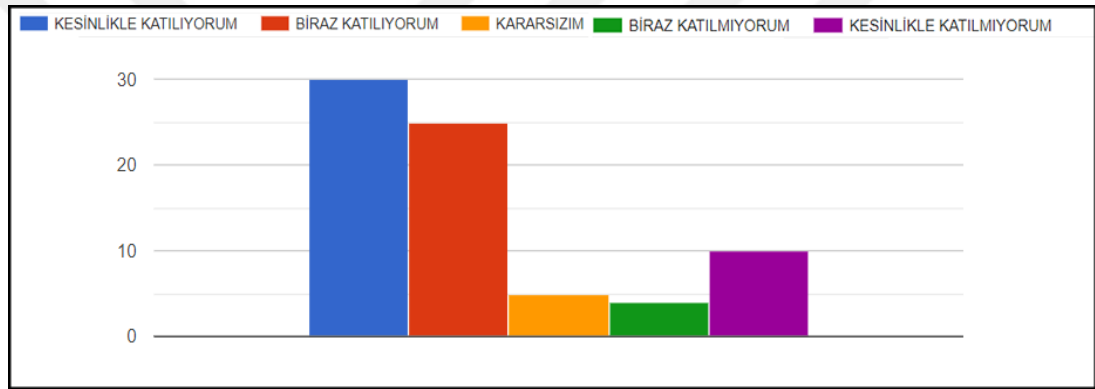
Birinci Grup Problem 1:

Navlunun armatör banka hesabına giriş yapmasından önce risk alıp tahliye operasyonuna başlanması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Aynı gün valörlü ödeme talep edilmesi.

Şekil 3.1.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.1. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 30 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 25 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 5 kişi ‘‘Kararsızım’’, 4 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 10 kişi ‘‘ Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%41 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %34 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %6 oranında ‘‘Kararsızım’’, %5 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %14 oranında ‘‘ Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

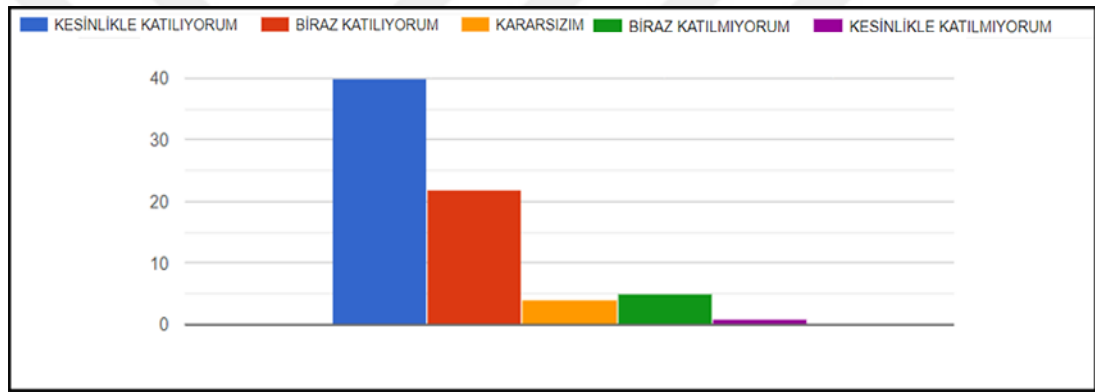
Birinci Grup Problem 2:

Navlun ödemesi için verilen hesap detay bilgilerinin yanlış ve eksik yazılmasından kaynaklı Amerikan bankasında takılıp tahliye operasyonundan önce hesaba girmeyen navlun miktarı.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Armatör firma tarafından navlun faturasının hatasız hazırlanması ve banka transfer emri oluşturulması.

Şekil 3.2.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.2. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 40 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 22 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 4 kişi ‘‘Kararsızım’’, 5 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 1 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%55.5 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %30.5 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %5.5 oranında ‘‘Kararsızım’’, %6.9 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %1.38 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

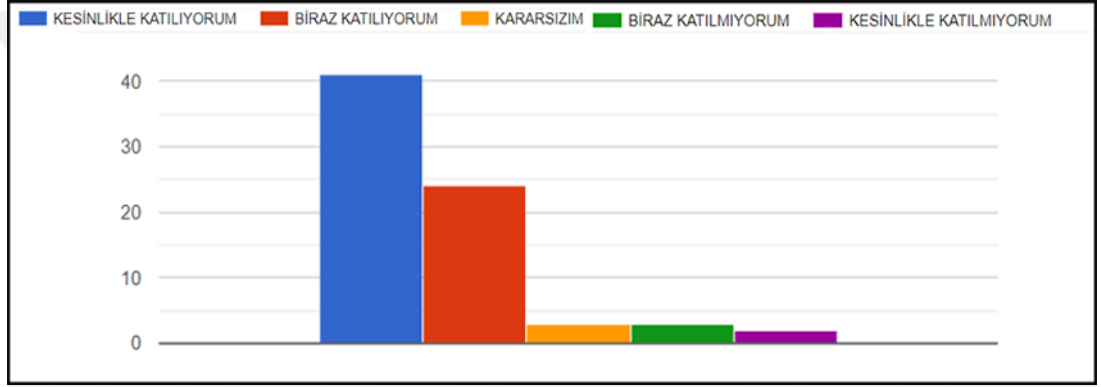
Birinci Grup Problem 3:

Broker firmasının navlun faturası üzerinde değişiklikler yaparak konu navlunu kendi hesabına geçirmesi ve armatör hesabına navlunun girmemesinden kaynaklı operasyon aksaması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Çalışmaya başlamadan önce iş yapılacak broker firmaları için referans talebinde bulunmak ve kontrolünü sağlamak.

Şekil 3.3.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.3. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 41 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 24 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 3 kişi ‘‘Kararsızım’’, 3 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 2 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%56.9 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %33.3 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %4.16 oranında ‘‘Kararsızım’’, %4.16 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

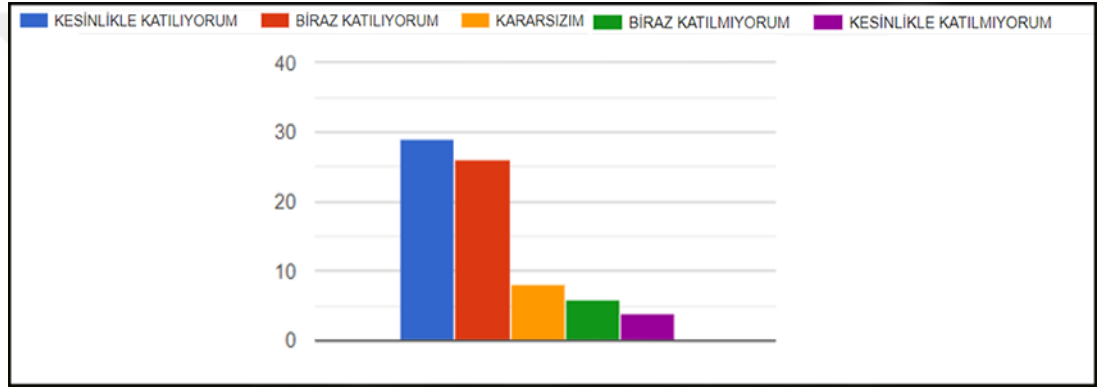
Birinci Grup Problem 4:

Alıcı firma tarafından ödenen mal bedeline rağmen kiracı firmanın gemi navlununu ödememesinden kaynaklı alıcı firmanın tahliye limanında yükünü teslim alamaması ve entegre lojistik operasyonunda kayıplar yaşanması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Navlun ödemesinin alıcı firmanın kontrolünde olması için kiracı firma rolüne geçmesi.

Şekil 3.4.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.4. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

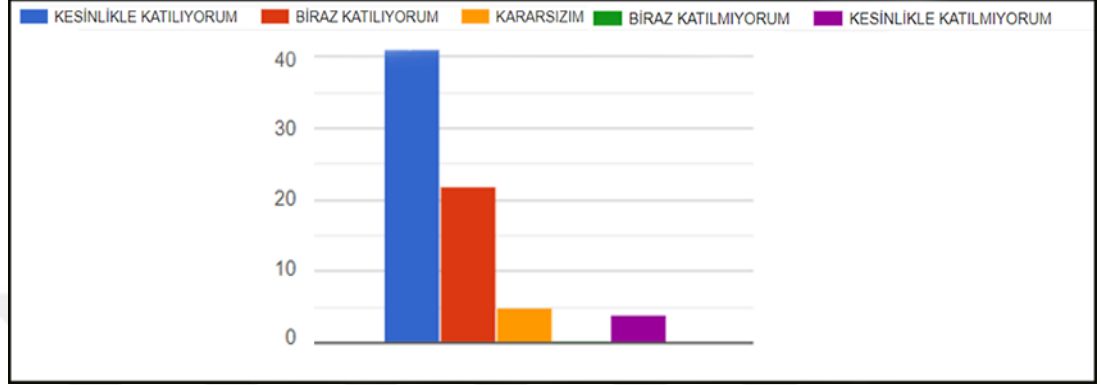
Katılımcılardan 29 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 26 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 8 kişi ‘‘Kararsızım’’, 6 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 4 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%40.27 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %36.11 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %11.11 oranında ‘‘Kararsızım’’, %8.33 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %5.55 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Gemi limana varmadan en az 2 gün önce kiracı firmayı arayarak durumun kontrolünü sağlaması.

Şekil 3.5.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.5. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 41 kişi ‘Kesinlikle Katılıyorum’, 22 kişi ‘Biraz Katılıyorum’, 5 kişi ‘Kararsızım’, 4 kişi ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerini işaretlemişler, ‘Biraz Katılmıyorum’ seçeneği ise hiç işaretlenmemiştir.

%56.9 oranında ‘Kesinlikle Katılıyorum’, %30.5 oranında ‘Biraz Katılıyorum’, %6.94 oranında ‘Kararsızım’, %0 oranında ‘Biraz Katılmıyorum’, %5.55 oranında ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

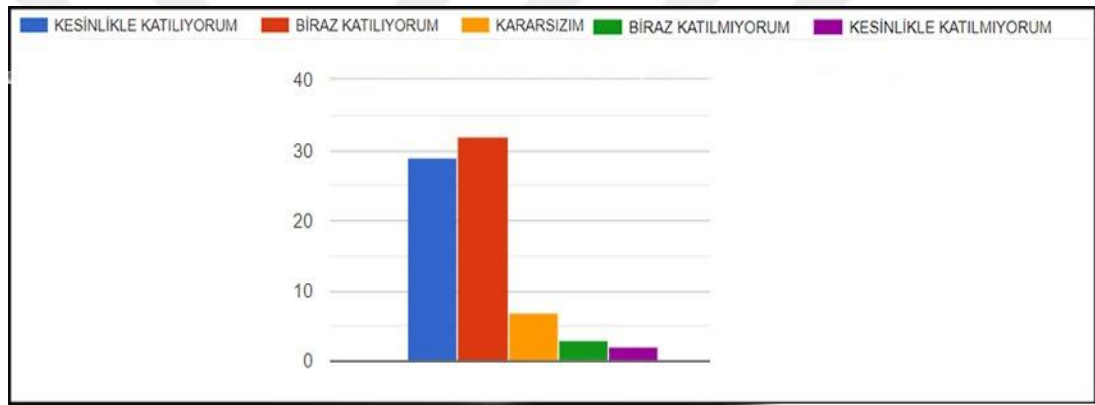
Birinci Grup Problem 5:

Geminin yükleme limanından çıkış tarihine göre hafta sonuna denk gelmesinden kaynaklı navlun ödemesinin armatör hesabına giriş yapmaması sonucunda tahliye limanında bekleme yaşanması ve armatörün zaman ve maddi kayıp yaşaması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Kiracı firma tarafından gelen banka talimatı, broker firmadan gelen garantörlük mektubu veya üçüncü bir firma tarafından verilen garantörlüğün armatör firma tarafından kabul edilmesi

Şekil 3.6.'da Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.6. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

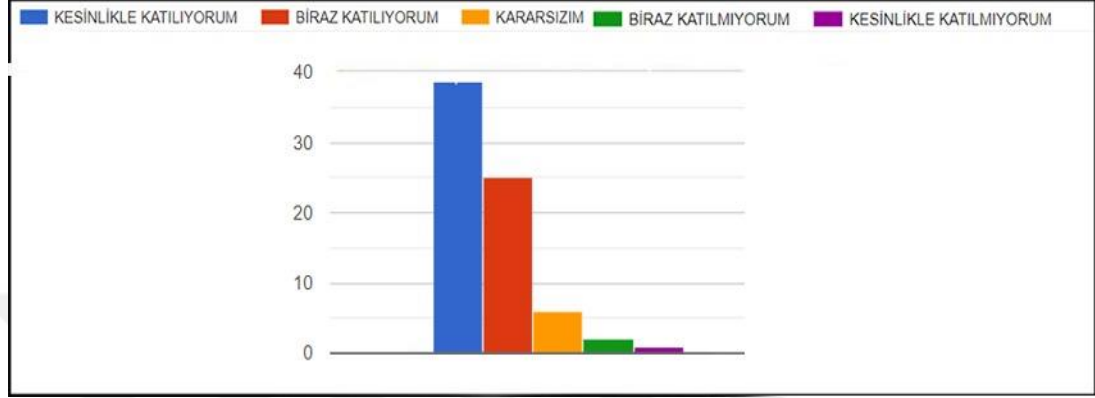
Katılımcılardan 29 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 32 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 7 kişi ‘‘Kararsızım’’, 3 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 2 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%40.27 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %44.4 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %9.72 oranında ‘‘Kararsızım’’, %4.16 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Yapılan kiralama sözleşmesinde bu durumlar düşünülerek kiracı firmaya ait detaylı bilgi ve referans verilmesi.

Şekil 3.7.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.7. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 39 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 25 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 6 kişi ‘‘Kararsızım’’, 2 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 1 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%54.1 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %34.72 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %8.33 oranında ‘‘Kararsızım’’, %2.77 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %1.38 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Birinci Grup Problem 6:

Yabancı Varlıklar Kontrol Ofisi tarafından yapılan kontrollerde daha önce yapılan tespitlerde teröre yardım veya yasaklı operasyonlarda yer alan firmalar ile navlun ödeme operasyonunda yer alan temiz firmanın isim benzerliğinden dolayı havaleye engel konulması ve çözüm için sürecin gemi varışına kadar yeterli olmaması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Kiracı firmanın yapmış olduğu ödemenin swift belgesini gemi armatör firmasına göndermek.

Şekil 3.8.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.8. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

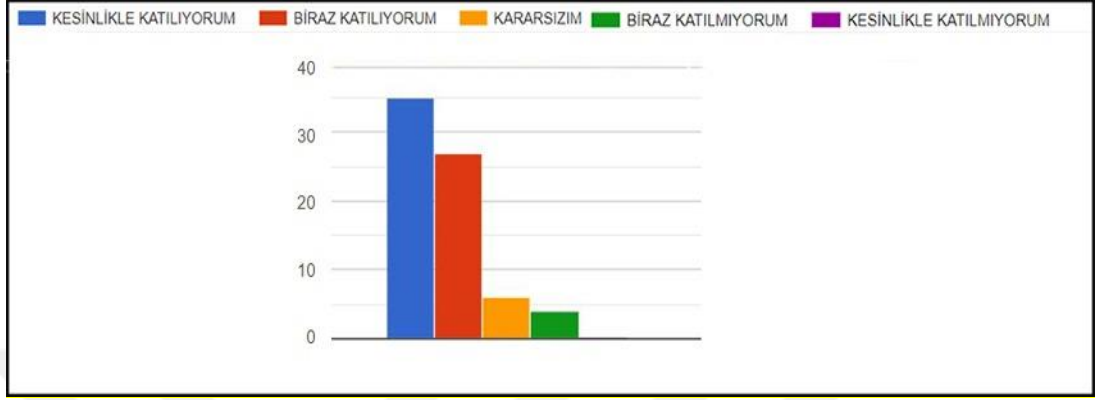
Katılımcılardan 38 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 25 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 2 kişi ‘‘Kararsızım’’, 4 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 3 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%52.7 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %34.7 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Kararsızım’’, %5.55 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %4.16 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Havale engelini kaldırmak için talep edilen bilgileri hızlıca temin etmek.

Şekil 3.9.'da Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.9. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 35 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 27 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 6 kişi ‘‘Kararsızım’’, 4 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemiş, ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneği ise hiç işaretlenmemiştir.

%48.6 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %37.5 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %8.33 oranında ‘‘Kararsızım’’, %5.55 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %0 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

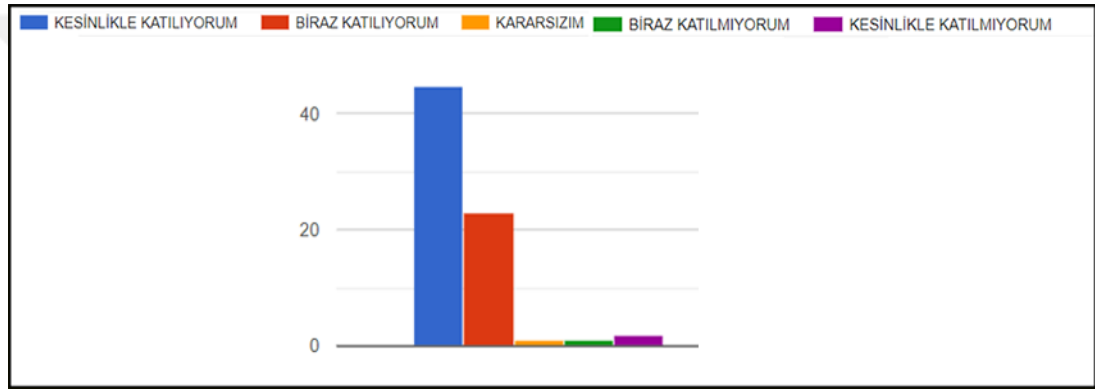
Birinci Grup Problem 7:

Operasyon süreci dışında bir firma veya kişinin tarafların e-mail detaylarını bularak operasyona dahil olması ve gemi armatör firması tarafından yazılmış gibi bir e-mail içinde banka hesap detaylarını değiştirerek yapılacak navlun ödemesini alakasız bir hesaba çekmek istemesi.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Gemi armatör firmasına ulaşarak durum hakkında bilgi kontrolü yapılması.

Şekil 3.10.'da Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.10. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

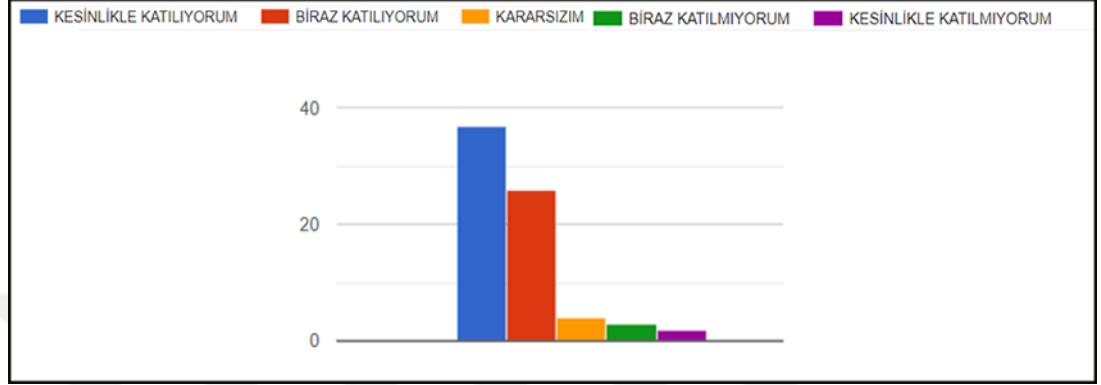
Katılımcılardan 45 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 23 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 1 kişi ‘‘Kararsızım’’, 1 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 2 kişi ‘‘ Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%62.5 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %31.9 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %1.38 oranında ‘‘Kararsızım’’, %1.38 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘ Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Yapılan kiralama sözleşmesinde gemi armatör firmasının teyidi ile detaylı banka ve hesap numara bilgilerinin yazılması.

Şekil 3.11.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.11. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 37 kişi ‘Kesinlikle Katılıyorum’, 26 kişi ‘Biraz Katılıyorum’, 4 kişi ‘Kararsızım’, 3 kişi ‘Biraz Katılmıyorum’, 2 kişi ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%51.3 oranında ‘Kesinlikle Katılıyorum’, %36.11 oranında ‘Biraz Katılıyorum’, %5.55 oranında ‘Kararsızım’, %4.16 oranında ‘Biraz Katılmıyorum’, %2.77 oranında ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

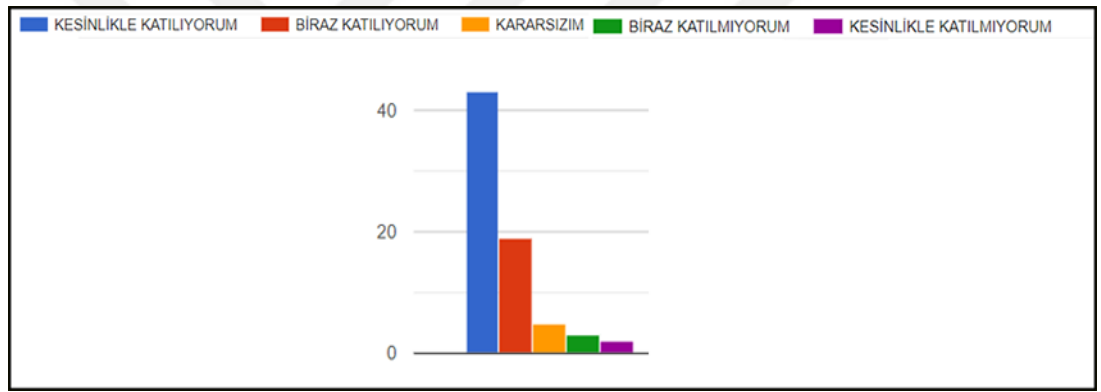
Birinci Grup Problem 8:

Yapılan kiralama sözleşmesi ile navlun ödemesi için gerekli yük evraklarının hazırlanması ve imzalanmasından beş gün içerisinde verilen süre aşımı yapılması ve gemi varışına istinaden armatör firma hesabına konu navlunun giriş yapmaması sonucunda liman operasyonunda bekleme ve armatör firmanın gemisinin günlük maddi zarara uğraması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Geminin tahliye limanı varışından en az iki gün öncesinde kiracı firmadan navlun ödemesi ile alakalı son durum kontrollerini yapması

Şekil 3.12.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.12. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

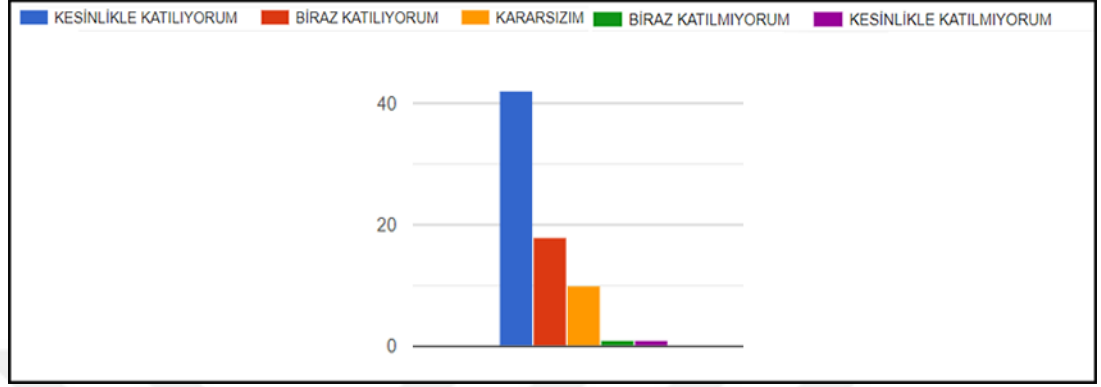
Katılımcılardan 43 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 19 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 5 kişi ‘‘Kararsızım’’, 3 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 2 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%59.7 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %26.3 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %6.94 oranında ‘‘Kararsızım’’, %4.16 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Ödeme yapılmışsa belgesinin talep edilmesi.

Şekil 3.13.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.13. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

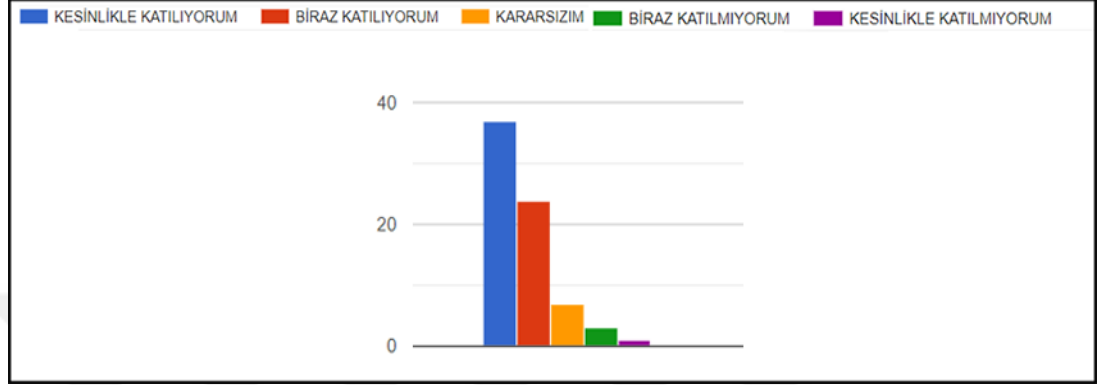
Katılımcılardan 42 kişi “Kesinlikle Katılıyorum”, 18 kişi “Biraz Katılıyorum”, 10 kişi “Kararsızım”, 1 kişi “Biraz Katılmıyorum”, 1 kişi “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%58.3 oranında “Kesinlikle Katılıyorum”, %25 oranında “Biraz Katılıyorum”, %13.8 oranında “Kararsızım”, %1.38 oranında “Biraz Katılmıyorum”, %1.38 oranında “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Kiralama sözleşmesinde yer alan navlun ödeme maddesine uyulmadığı zaman kayıp zamanın kiracı firma hesabına olduğunun belirtilmesi.

Şekil 3.14.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.14. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 37 kişi ‘Kesinlikle Katılıyorum’, 24 kişi ‘Biraz Katılıyorum’, 7 kişi ‘Kararsızım’, 3 kişi ‘Biraz Katılmıyorum’, 1 kişi ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%51.3 oranında ‘Kesinlikle Katılıyorum’, %33.3 oranında ‘Biraz Katılıyorum’, %9.72 oranında ‘Kararsızım’, %4.16 oranında ‘Biraz Katılmıyorum’, %1.38 oranında ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

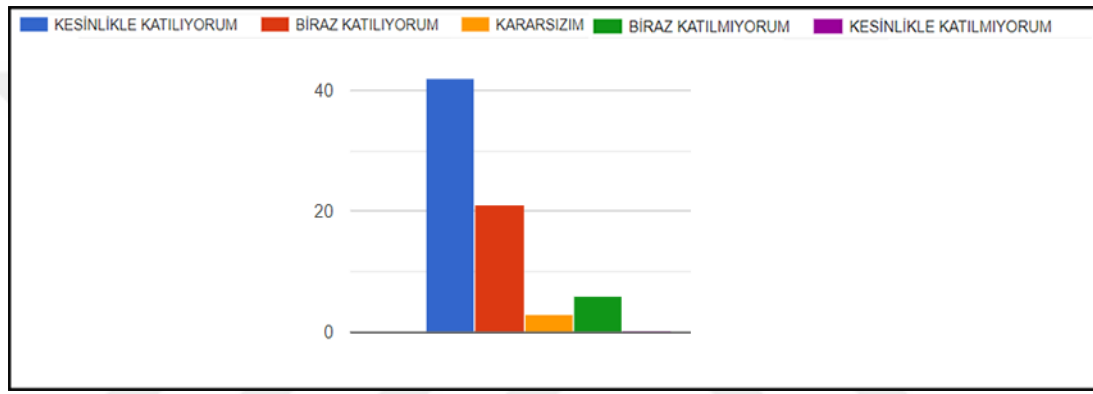
Birinci Grup Problem 9:

Gerekli evraklar ile yapılan zaman sayımı hesabı sonucunda anlaşma sağlanamadığı için tahliye limanında oluşan demuraj ve kiralama sözleşmesine göre belirlenmiş kalan navlun miktarının armatör firma tarafından temin edilememesi.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Mutabık kalınmadığı zaman başvurulacak bir hukuk maddesi eklenmesi.

Şekil 3.15.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.15. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

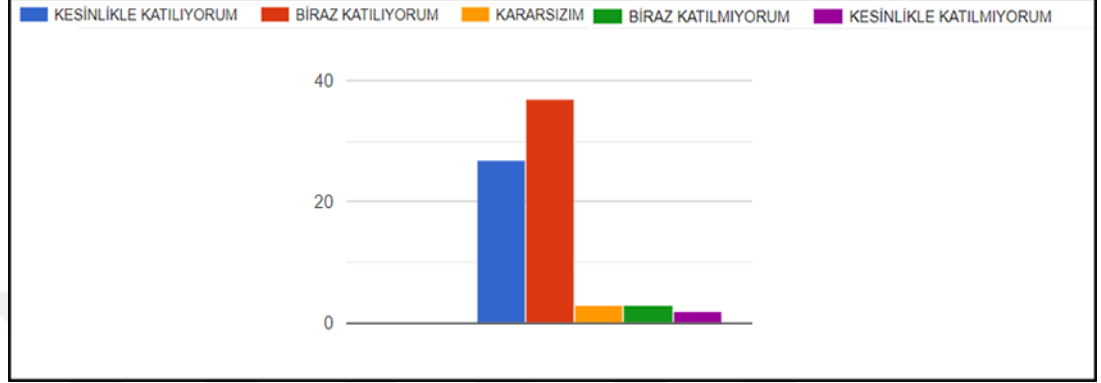
Katılımcılardan 42 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 21 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 3 kişi ‘‘Kararsızım’’, 6 kişi ‘‘ Biraz Katılmıyorum’’ şıklarını işaretlemiş, ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneği ise hiç işaretlenmemiştir.

%58.3 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %29.16 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %4.16 oranında ‘‘Kararsızım’’, %8.33 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %0 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Mahkeme yolu tercih edilmeden taraflara orta yol bulunması için öneride bulunması.

Şekil 3.16.'da Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.16. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 27 kişi ‘Kesinlikle Katılıyorum’, 37 kişi ‘Biraz Katılıyorum’, 3 kişi ‘KARARSIZIM’, 3 kişi ‘Biraz Katılmıyorum’, 2 kişi ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%37.5 oranında ‘Kesinlikle Katılıyorum’, %51.38 oranında ‘Biraz Katılıyorum’, %4.16 oranında ‘Kararsızım’, %4.16 oranında ‘Biraz Katılmıyorum’, %2.77 oranında ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

İkinci grupta kiralanması yapılan kuru yük gemilerinin Mersin Uluslararası Limanı'nda karşı karşıya kaldıkları tespit edilen problemler ve çözüm önerilerine bakıldığında kiralanmış gemilerde oluşan teknik arızaların liman operasyonuna etkileri, konşimentonun tahliye limanına yetişememesi, stivedor firması çalışanlarının gemilere verdiği hasarlar, tek taraflı kontrat iptalleri, letter of indemnity ile tahliye operasyonuna izin verilmemesi, gemi draft bilgisinin yanlış verilmesi, yükleme planlarının uyumsuzlukları, liman ekipmanlarının arızalanması, deneyim ve bilgi yetersizliği bulunan çalışanlar, gözetim rapor sonuçlarında ki anlaşmazlıklar, liman yönetmeliklerine uyulmaması, bildirilen yakıt miktarlarında ki uyumsuzluklar, gemi armatör firmaları ve gemi işletmecisi firmaları arasında ki anlaşmazlıklar, liman sınırlarına gelmeden önce verilen hazırlık mektupları, taraflar arasında evrak alışverişlerinde yaşanan gecikmeler, kiralanmış gemilerin yaş ve sigorta problemleri, sürastarya ihtilafı, gümrük mevzuatlarının dikkatli incelenmemesi, bürokratik süreçler, liman kapılarında yaşanan karayolu nakliye araçlarının beklemeleri, liman operasyon ekipmanları ile nakliye araçlarının sayı uyumsuzluğu, alıcı firmanın haberi olmadan sefere çıkan gemi, liman gemi yanaşma trafiğinde yaşanan beklemeler, gemilerde yer alan pis suların denize atılması katılımcıların aktardığı sorunlar arasında yer almıştır.

Mersin Uluslararası Limanı'nda entegre lojistik operasyonlarına katılım sağlayan gemi armatör firmaları, broker firmaları, konu yüklerin yükleyici ve alıcı firmaları, gemi acente firmaları, gümrük müşaviri firmaları, karayolu nakliyesi firmaları, gözetim firmaları, liman işletmesi ve stivedor firmasının etkilendikleri ve karşı karşıya kaldıkları, tespit edilmiş olan problemlerin tarafların önüne geçilebilmesi ve çözüme kavuşturulabilmeleri için birtakım önerilerde bulunulmuştur. Bunlar ağırlıklı olarak erken zamanda gemi kaptanına yapılacak bildirimler, gemi ana makine kontrolleri, gümrük işlemlerinde kopya konşimento kullanımı, uluslararası akreditasyona sahip firmaların kullanımı, yapılan kiralama sözleşmelerine alakalı maddeler eklenmesi, konşimentolardan bir adet gemide bırakılması, letter of indemnity kullanımı, gemi acentesi tarafından varış bildirim bilgilerinin kontrollerinin sağlanması, shifting masraflarının armatöre ait olması, liman ekipman özellikleri hakkında kaptanın bilgilendirilmesi, karayolu nakliye firması ile yük sahibi firma arasında bilgi alışverişi, taraflar arası ortak çözüm uygulanması, gemi armatör firmalarının p&i kulüplerinin destekleri, gemi acentesi firması ve gemi kaptanı arasında yapılan devamlı iletişim, uzman kişiler ile operasyon devamlılığının sağlanması, düzenli ve doğru bilgilendirmelerin yapılması, satın alım anlaşmalarında doğru ve net bilgilere yer verilmesi,

gemi armatör firmalarının gemi acente firmaları ile liman ve operasyon ile ilgili düzenli ve varış öncesinde tam bilgi tedarik etmesi, liman kapılarında kullanılan araç geçiş sistemlerinin iyileştirilmesi, personeller için motivasyon artırıcı çalışmaların yapılması, oluşan zararların sorumlu taraflara yansıtılması, marpol kurallarının uygulanması, gerekli gemi adamları eğitiminin yapılması olarak yer almıştır.

Liman operasyonlarında birden fazla firmanın katılım gösterdiği, her bir firmanın birbirleri ile sürekli irtibatta olduğu ve entegre olarak ilerleyiş gösteren bir operasyon şekli bulunmaktadır. Operasyon sürecinde karşı karşıya kalınan sorunlar taraflara ciddi maddi kayıplar yaratmaktadır. Her limanın çalışma prensipleri, uyguladığı yöntemler ve çözüm methodları farklı olmakla birlikte kuru yük gemilerinin liman operasyonlarına katılım gösteren firmaların rolleri benzerlik göstermektedir.

Operasyon sürecinde tarafların hem kendilerinden hem de ortak olarak süreçte yer aldıkları firmalardan kaynaklı problemler ilerleyen süreçlerde ticari kayıplara neden olmaktadır.

Katılımcıların ankete vermiş oldukları yanıtlar sonucunda aşağıda ki gibi sonuçlara ulaşılmıştır.

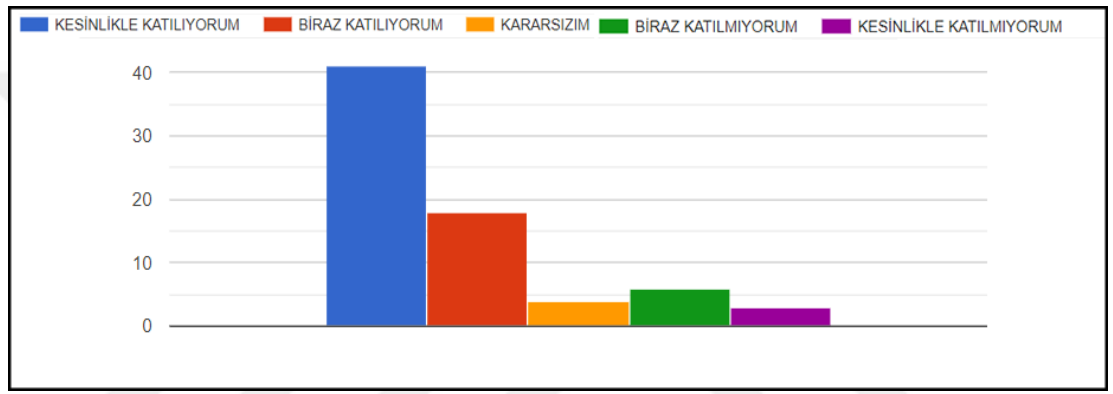
İkinci Grup Problem 1:

Ön görülemeyen bir şekilde gemiden kaynaklı oluşan arızanın liman yanaşma ve lojistik operasyonunu aksatması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Yanaşma zamanından çok daha erken vakitlerde gemiyi bilgilendirme ve ana makinenin kontrolünün sağlanmasını talep etmek.

Şekil 3.17.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.17. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 41 kişi “Kesinlikle Katılıyorum”, 18 kişi “Biraz Katılıyorum”, 4 kişi “Kararsızım”, 6 kişi “Biraz Katılmıyorum”, 3 kişi “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%56.9 oranında “Kesinlikle Katılıyorum”, %25 oranında “Biraz Katılıyorum”, %5.55 oranında “Kararsızım”, %8.33 oranında “Biraz Katılmıyorum”, %4.16 oranında “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

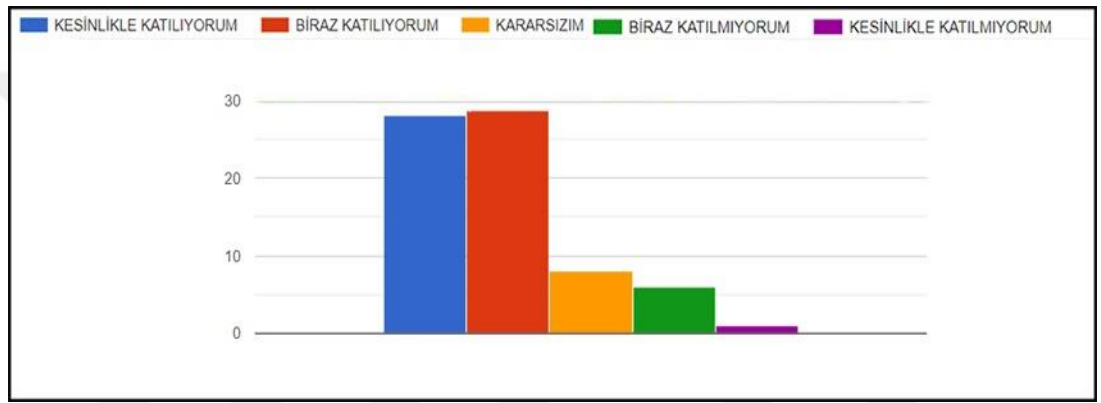
İkinci Grup Problem 2:

Yapılmış sözleşme ile tahliye operasyonunun orijinal konşimento karşılığında olmasını gerekirken bu evrakın gemi varışında tahliye operasyonuna yetişememesi.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Gümrüksel işlemlerin yapılmasında kopya konşimento kullanımı önerisi veya letter of indemnity kullanımının tercih edilmesi.

Şekil 3.18.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.18. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 28 kişi ‘Kesinlikle Katılıyorum’, 29 kişi ‘Biraz Katılıyorum’, 8 kişi ‘Kararsızım’, 6 kişi ‘Biraz Katılmıyorum’, 1 kişi ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%38.8 oranında ‘Kesinlikle Katılıyorum’, %40.27 oranında ‘Biraz Katılıyorum’, %11.11 oranında ‘Kararsızım’, %8.33 oranında ‘Biraz Katılmıyorum’, %1.38 oranında ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

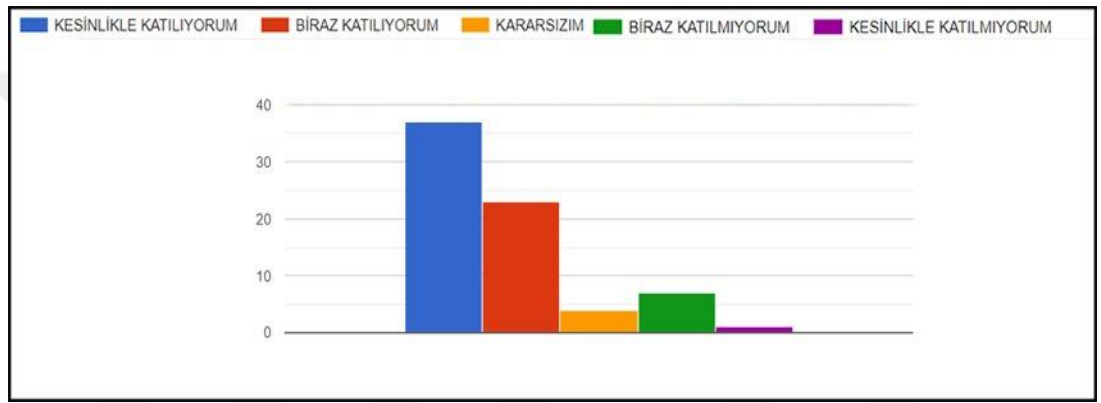
İkinci Grup Problem 3:

Stivedor işletmesi çalışanları tarafından operasyonda ki yüke verilen hasardan kaynaklı operasyonda süre artışı.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Operasyonun uluslararası akreditasyona sahip gözetim firması yönetiminde yapılması.

Şekil 3.19.'da Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.19. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 37 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 23 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 4 kişi ‘‘KARARSIZIM’’, 7 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 1 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%51.38 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %31.94 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %5.55 oranında ‘‘Kararsızım’’, %9.72 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %1.38 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

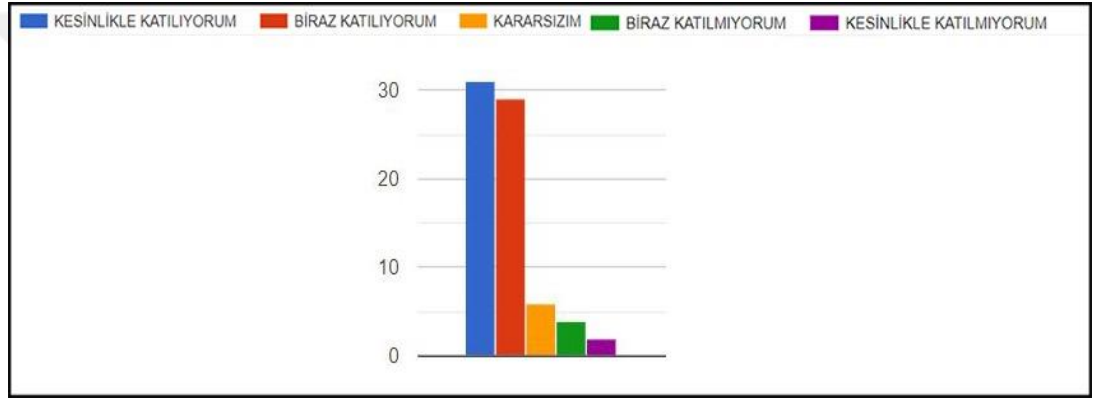
İkinci Grup Problem 4:

Yapılmış olan kiralama kontratının armatör firma tarafından tek taraflı iptal edilmesi sonucu bir önceki seferde oluşan demuraj miktarının kiracı firma tarafından ödenmemesi.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Kiralama kontratında ki hukuki klozun incelenmesi ve avukatlar aracılığı ile işlem başlatılması, ayrıca sonra ki kiralama sözleşmelerinde anlaşmaya ek maddeler eklenmesi talebinin yapılması.

Şekil 3.20.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.20. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

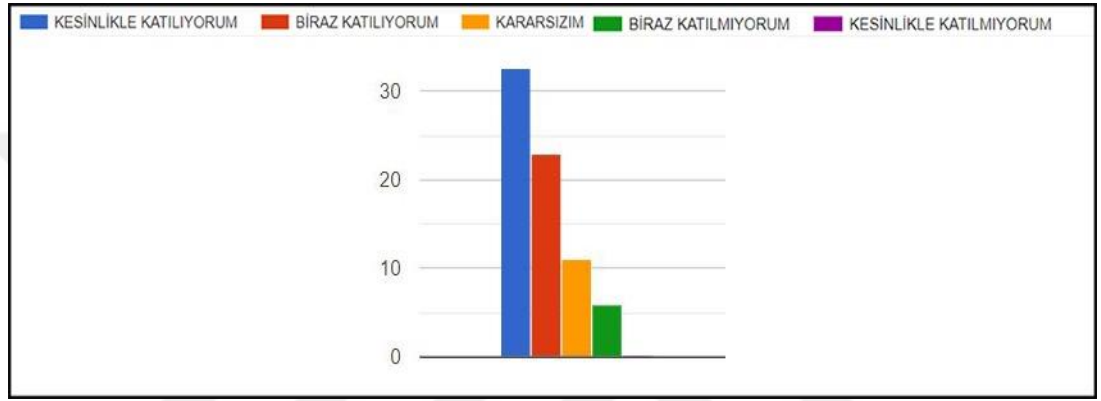
Katılımcılardan 31 kişi "Kesinlikle Katılıyorum", 29 kişi "Biraz Katılıyorum", 6 kişi "Kararsızım", 4 kişi "Biraz Katılmıyorum", 2 kişi "Kesinlikle Katılmıyorum" seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%43.05 oranında "Kesinlikle Katılıyorum", %40.27 oranında "Biraz Katılıyorum", %8.33 oranında "Kararsızım", %5.55 oranında "Biraz Katılmıyorum", %2.77 oranında "Kesinlikle Katılmıyorum" seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Konu tahliye operasyonu bitimine bir gün kala taraflardan kontrata devam edip etmeyeceklerine yönelik yazılı onaylarını içeren firma antetli kağıtlarına kaşe ve imzalı şekilde yazılmış bir belge temin edilecek ve bu belgeye istinaden konu seferi aksatacak bir hamlede bulunan taraf hukuki yükümlüklük altına girecektir. Aksi takdirde kontratın feshi söz konusu olacaktır.

Şekil 3.21.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.21. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

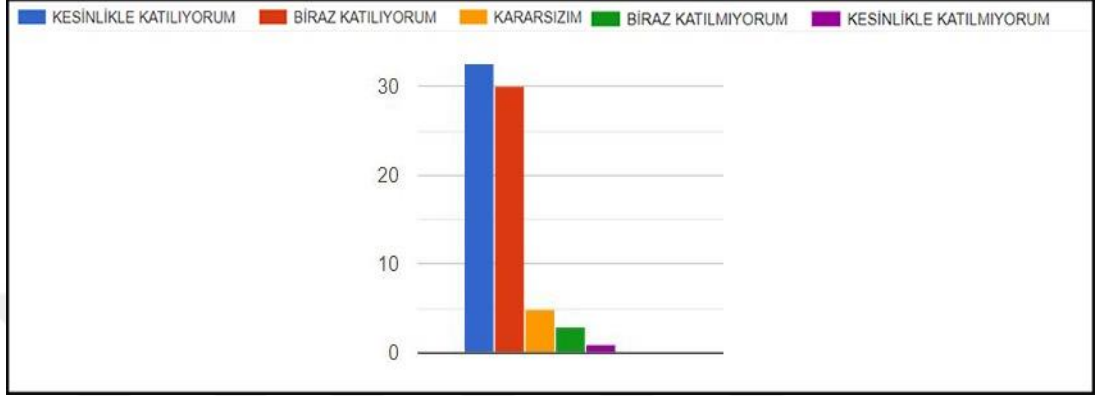
Katılımcılardan 33 kişi “Kesinlikle Katılıyorum”, 23 kişi “Biraz Katılıyorum”, 11 kişi “Kararsızım”, 6 kişi “Biraz Katılmıyorum” seçeneklerini işaretlemiş, “ Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneği ise hiç işaretlenmemiştir.

%45.08 oranında “Kesinlikle Katılıyorum”, %31.9 oranında “Biraz Katılıyorum”, %15.27 oranında “Kararsızım”, %8.33 oranında “Biraz Katılmıyorum”, %0 oranında “ Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Her limana ait olan demuraj veya dispeç ödemeleri liman operasyonu bitiminde belirtilen süre içerisinde taraflara yapılacaktır.

Şekil 3.22.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.22. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

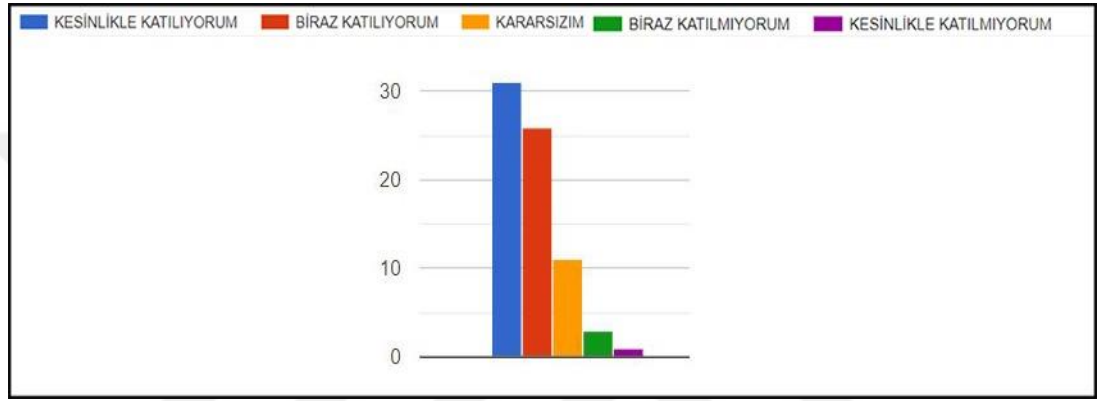
Katılımcılardan 33 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 30 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 5 kişi ‘‘Kararsızım’’, 3 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 1 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%45.83 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %41.6 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %6.94 oranında ‘‘Kararsızım’’, %4.16 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %1.38 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Eğer konu geminin armatörü anlaşma maddelerine uygun bir durum olmadığı halde konu gemiyi başka bir iş için bağlarsa, kiracı firma avukatları tarafından konu geminin ilk yanaştığı limanda tutuklanması için gerekli işlemleri başlatacaktır. Konu sorumluluk ve masraflar armatör firmasına ait olarak yansıtılacaktır.

Şekil 3.23.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.23. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 31 kişi “Kesinlikle Katılıyorum”, 26 kişi “Biraz Katılıyorum”, 11 kişi “Kararsızım”, 3 kişi “Biraz Katılmıyorum”, 1 kişi “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%43.05 oranında “Kesinlikle Katılıyorum”, %31.94 oranında “Biraz Katılıyorum”, %15.27 oranında “Kararsızım”, %4.16 oranında “Biraz Katılmıyorum”, %1.38 oranında “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

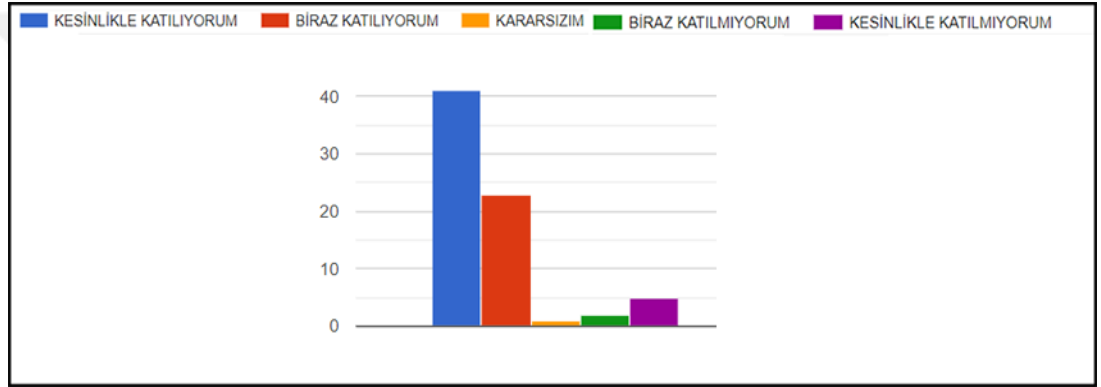
İkinci Grup Problem 5:

Belirlenmiş laycan süresinin armatör tarafından uzatma talebine karşılık kiracı firmanın yazılı değil sözlü onay vermesi buna karşılık operasyon bitiminde oluşan demurajın ödenmesinde geminin belirlenen laycan zamanından geç gelmesini bahane etmesi.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Yapılan sözleşmeye bu durum ile ilgili özel bir madde eklenmesi.

Şekil 3.24.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.24. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

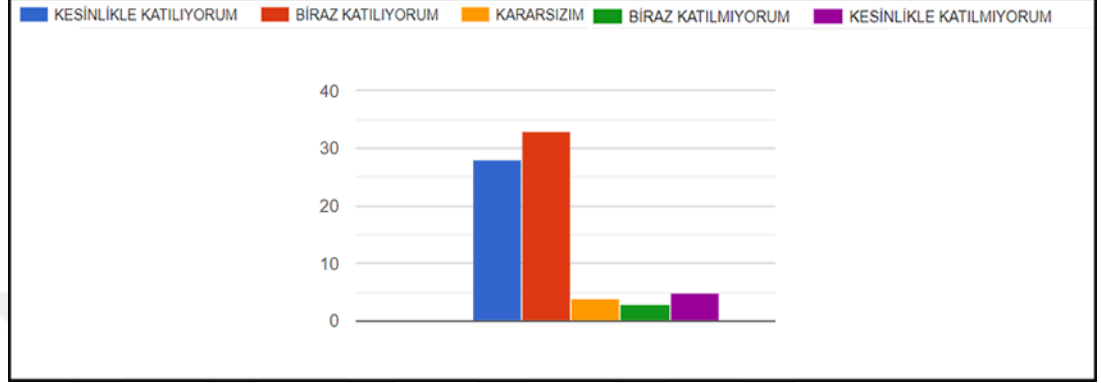
Katılımcılardan 41 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 23 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 1 kişi ‘‘Kararsızım’’, 2 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 5 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%56.9 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %31.9 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %1.38 oranında ‘‘Kararsızım’’, %2.77 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %6.94 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Yükleme limanında demuraj oluşmuş ise navlun ve demuraj ödemesi alınmadan tahliye işlemine başlanmaması.

Şekil 3.25.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.25. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 28 kişi ‘Kesinlikle Katılıyorum’, 33 kişi ‘Biraz Katılıyorum’, 4 kişi ‘KARARSIZIM’, 3 kişi ‘Biraz Katılmıyorum’, 5 kişi ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%38.8 oranında ‘Kesinlikle Katılıyorum’, %45.8 oranında ‘Biraz Katılıyorum’, %5.55 oranında ‘Kararsızım’, %4.16 oranında ‘Biraz Katılmıyorum’, %6.94 oranında ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

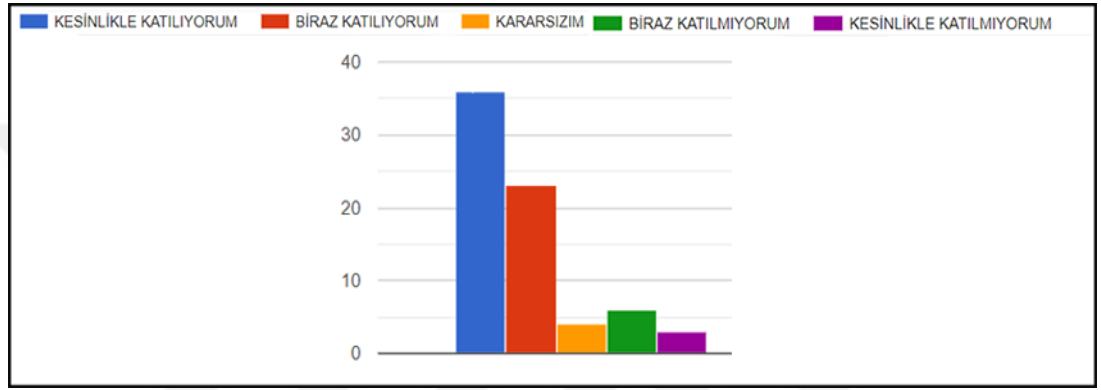
İkinci Grup Problem 6:

Orijinal konşimento tahliye limanına gemi varışında ulaşmaması ve armatörün letter of indemnity ile tahliyeyi reddetmesi operasyonda aksama ve zaman kaybı oluşması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Bir adet orijinal konşimentonun kiracı talebiyle gemide bırakılması.

Şekil 3.26.'da Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.26. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

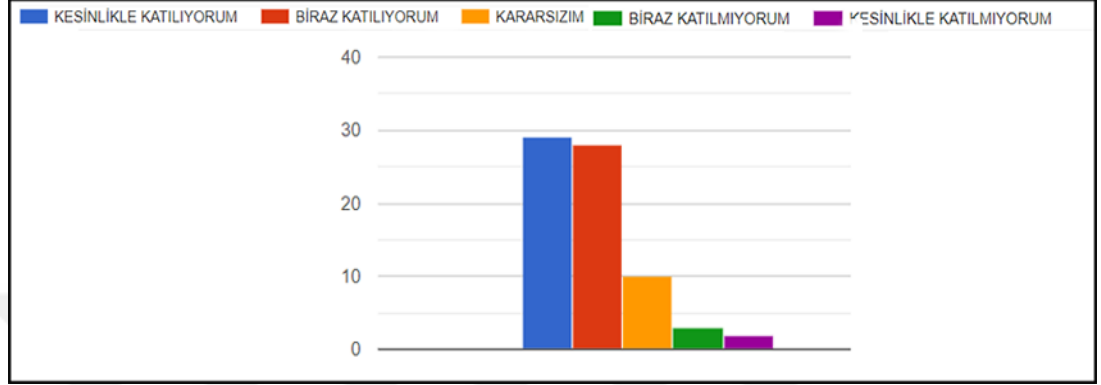
Katılımcılardan 36 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 23 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 4 kişi ‘‘Kararsızım’’, 6 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 3 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%50 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %31.9 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %5.55 oranında ‘‘Kararsızım’’, %8.33 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %4.16 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Kiralama aşamasında letter of indemnity ile tahliye için armatörün ikna edilmesi.

Şekil 3.27.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.27. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 29 kişi “Kesinlikle Katılıyorum”, 28 kişi “Biraz Katılıyorum”, 10 kişi “Kararsızım”, 3 kişi “Biraz Katılmıyorum”, 2 kişi “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%40.27 oranında “Kesinlikle Katılıyorum”, %38.88 oranında “Biraz Katılıyorum”, %13.88 oranında “Kararsızım”, %4.16 oranında “Biraz Katılmıyorum”, %2.77 oranında “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

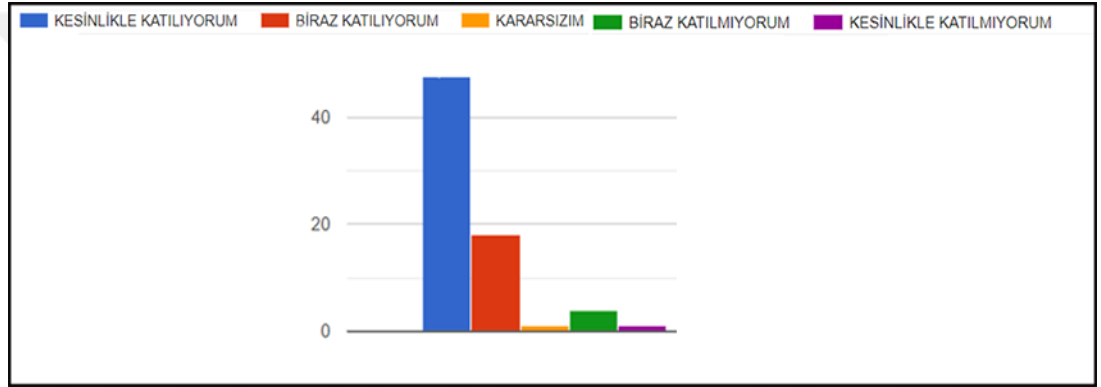
İkinci Grup Problem 7:

Gemi kaptanı tarafından belirtilmiş yanlış draft bilgisine karşılık limanda rıhtım ayarlamasının yanlış yapılması sonucu rıhtım değişikliği oluşması, entegre lojistik operasyonunda zaman ve maddi kayıplar yaşanması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Gemi limana gelmeden limanın draft sınırlaması ile ilgili bilgilendirme yapılması ve acente tarafından uyumun kontrol edilmesi.

Şekil 3.28.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.28. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

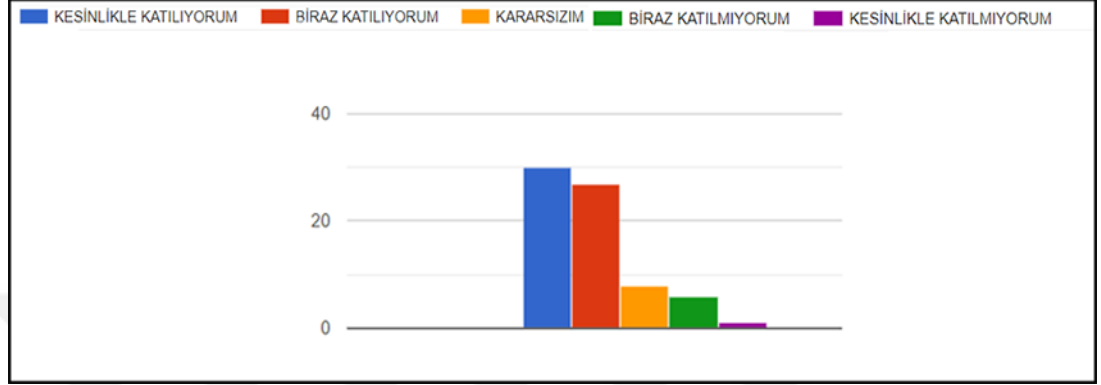
Katılımcılardan 48 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 18 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 1 kişi ‘‘Kararsızım’’, 4 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 1 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%66.6 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %25 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %1.38 oranında ‘‘Kararsızım’’, %5.55 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %1.38 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Uygun draftlara göre shifting yönteminin kullanılması, masrafın armatör hesabına olması.

Şekil 3.29.'da Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.29. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 30 kişi ‘Kesinlikle Katılıyorum’, 27 kişi ‘Biraz Katılıyorum’, 8 kişi ‘Kararsızım’, 6 kişi ‘Biraz Katılmıyorum’, 1 kişi ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%41.6 oranında ‘Kesinlikle Katılıyorum’, %37.5 oranında ‘Biraz Katılıyorum’, %11.11 oranında ‘Kararsızım’, %8.33 oranında ‘Biraz Katılmıyorum’, %1.38 oranında ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

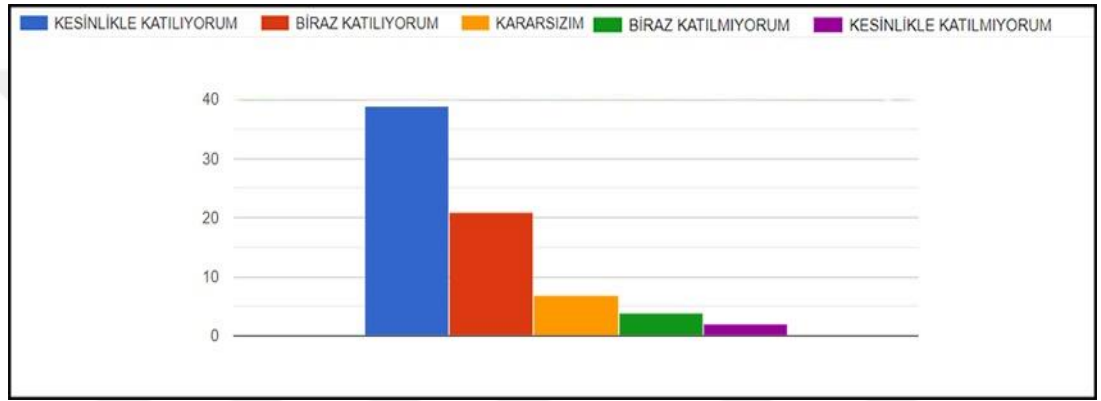
İkinci Grup Problem 8:

Gemi tarafından hazırlanmış tahliye operasyon planı ile stivedor işletmesinin planının uyuşmamasından kaynaklı oluşan zaman kaybı.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Operasyon başlamadan önce limanın tahliye programının ve kullanılan ekipmanların özelliklerinin kaptana bildirilmesi.

Şekil 3.30.'da Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.30. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 39 kişi ‘Kesinlikle Katılıyorum’, 21 kişi ‘Biraz Katılıyorum’, 7 kişi ‘Kararsızım’, 4 kişi ‘Biraz Katılmıyorum’, 2 kişi ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%54.1 oranında ‘Kesinlikle Katılıyorum’, %29.16 oranında ‘Biraz Katılıyorum’, %9.72 oranında ‘Kararsızım’, %5.55 oranında ‘Biraz Katılmıyorum’, %2.77 oranında ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

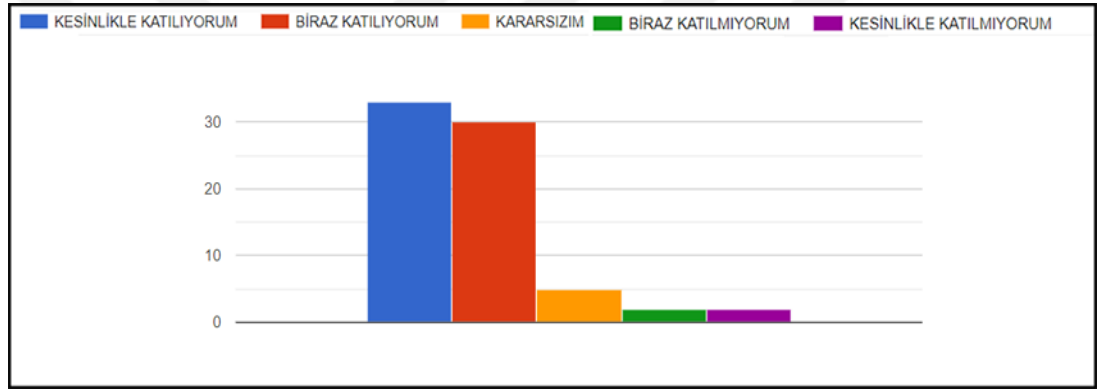
İkinci Grup Problem 9:

Liman tahliye operasyonunda ek vinç talep edilmesi fakat nakliye araç sayısı yetersizliğinden talep edilen vincin çalışmaması sonu ekipman işgali ve masrafın oluşması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Yük sahibi firma ile iletişime geçilmesi, nakliye araçlarının tahmini depo alanına varışının ve dönüşün belirlenmesi, sonuca göre ekipman tedarik edilmesi.

Şekil 3.31.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.31. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 33 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 30 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 5 kişi ‘‘Kararsızım’’, 2 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 2 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%45.8 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %41.6 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %6.94 oranında ‘‘Kararsızım’’, %2.77 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

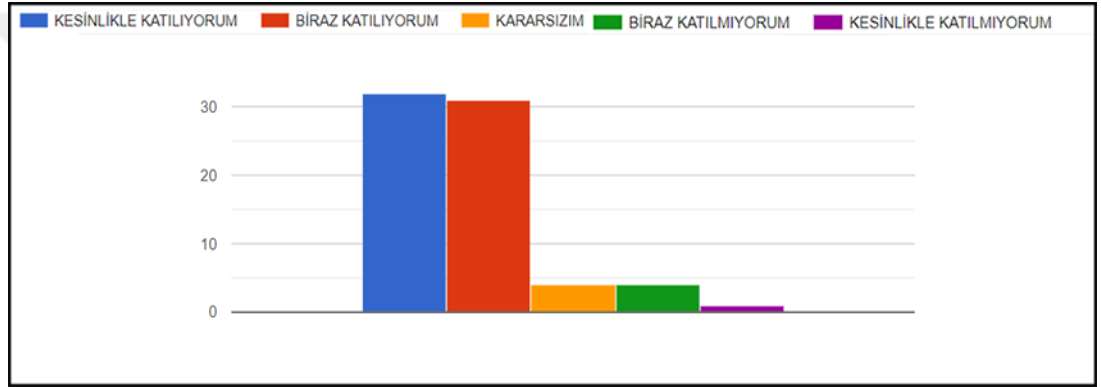
İkinci Grup Problem 10:

Gemide oluşan motor arızasının tamir zaman aralığı ile ilgili net bilginin verilmemesi, hazır hale geldikten sonra tekrar arızanın oluşması ve bu durumdan kaynaklı liman gemi trafiğinin olumsuz etkilenmesi.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Gemi acentesi ile anlık iletişim sayesinde güncel durum hakkında bilgi talep edilmesi ve sonuca göre yeni yaklaşma talebi düzenlenmesi.

Şekil 3.32.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.32. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 32 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 31 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 4 kişi ‘‘kararsızım’’, 4 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 1 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%44.4 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %43.05 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %5.55 oranında ‘‘Kararsızım’’, %5.55 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %1.38 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

İkinci Grup Problem 11:

Stivedor çalışanlarının gemi ambarına hasar vermesi sonucu tamirat gerekliliğın oluşması, yağmurlu havadan dolayı da bu operasyonun süresinin uzaması sonucunda armatör firmanın zaman kaybı yaşaması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Tadilat masrafları için gemi kaptanı ile stivedor firmasının en kısa sürede anlaşmaya varması.

Şekil 3.33.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.33. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

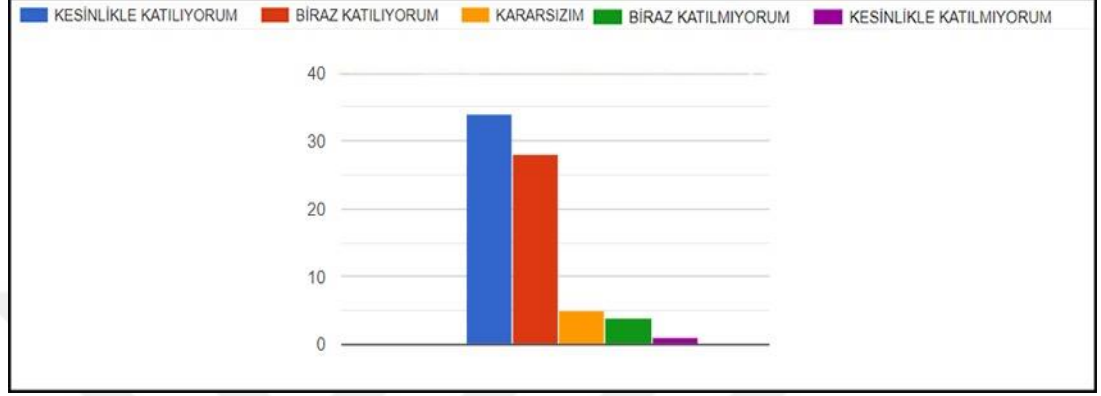
Katılımcılardan 37 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 25 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 7 kişi ‘‘Kararsızım’’, 2 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 2 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%51.38 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %34.7 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %9.72 oranında ‘‘Kararsızım’’, %2.77 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Hava şartlarının elverişsiz olduğu durumlarda ise stivedor firması tarafından müzakere aşaması beklenmeden tamirat için müdahalede bulunulması.

Şekil 3.34.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.34. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 34 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 28 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 5 kişi ‘‘Kararsızım’’, 4 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 1 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%47.2 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %38.8 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %6.94 oranında ‘‘Kararsızım’’, %5.55 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %1.38 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

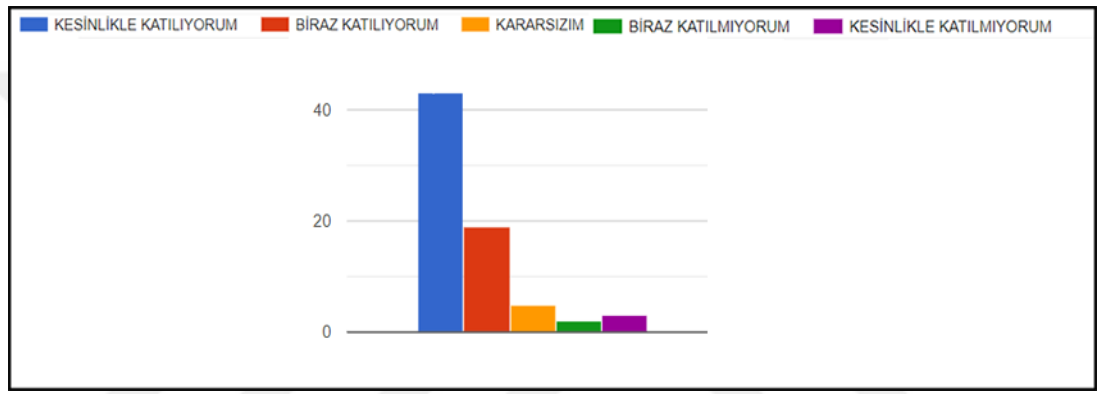
İkinci Grup Problem 12:

Deneyim ve bilgi sahibi olmayan usta gemicilerden kaynaklı survey operasyonlarında gecikme yaşanması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Tank boyları bilgileri konusunda iyi eğitimler verilmesi, düzenli olarak günlük ölçümler yapılması.

Şekil 3.35.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.35. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

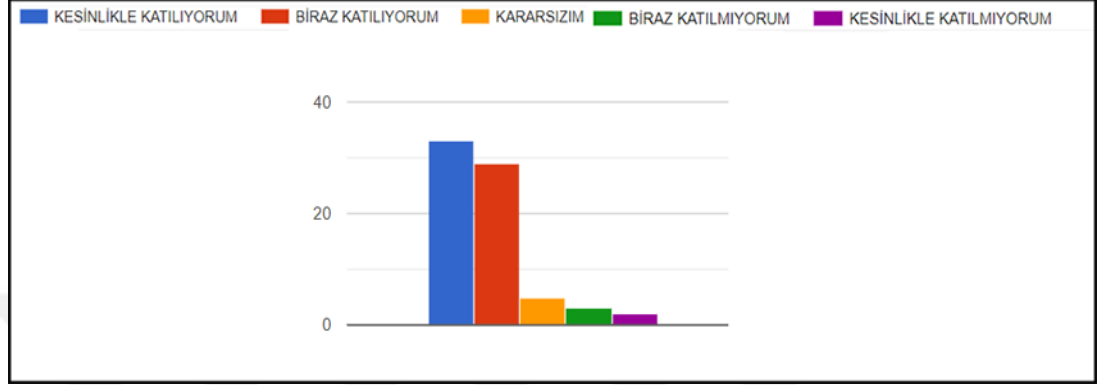
Katılımcılardan 43 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 19 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 5 kişi ‘‘Kararsızım’’, 2 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 3 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%59.7 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %26.38 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %6.94 oranında ‘‘Kararsızım’’, %2.77 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %4.16 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Gemi yanaşmasından iki saat önce balast ölçümünün yapılması ve raporunun hazır tutulması.

Şekil 3.36.'da Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.36. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 33 kişi ‘Kesinlikle Katılıyorum’, 29 kişi ‘Biraz Katılıyorum’, 5 kişi ‘Kararsızım’, 3 kişi ‘Biraz Katılmıyorum’, 2 kişi ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%45.8 oranında ‘Kesinlikle Katılıyorum’, %40.2 oranında ‘Biraz Katılıyorum’, %6.94 oranında ‘Kararsızım’, %4.16 oranında ‘Biraz Katılmıyorum’, %2.77 oranında ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

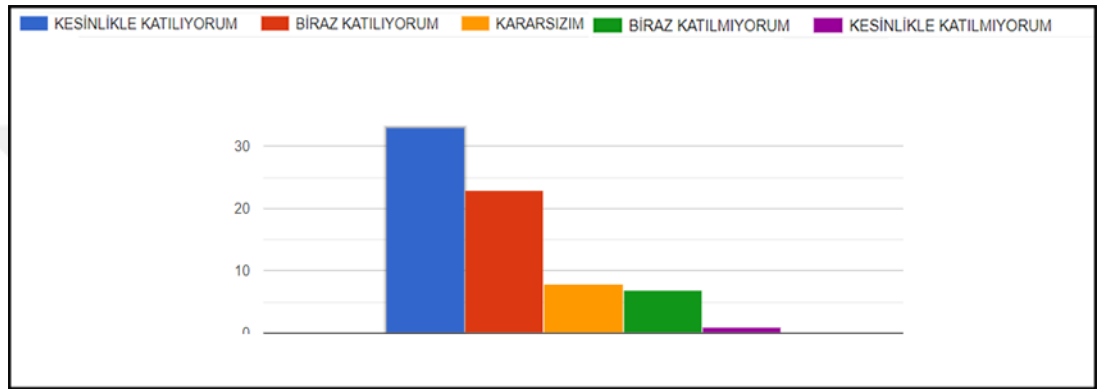
İkinci Grup Problem 13:

İlk ve son draft survey operasyonlarında gemide bulunan ikinci kaptan ile raporlarda anlaşmazlık yaşanması sonucu entegre lojistik operasyonlarının aksaması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Geminin p&i surveyorunun çağırılması.

Şekil 3.37.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.37. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 33 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 23 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 8 kişi ‘‘Kararsızım’’, 7 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 1 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%45.8 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %31.9 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %11.11 oranında ‘‘Kararsızım’’, %9.72 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %1.38 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

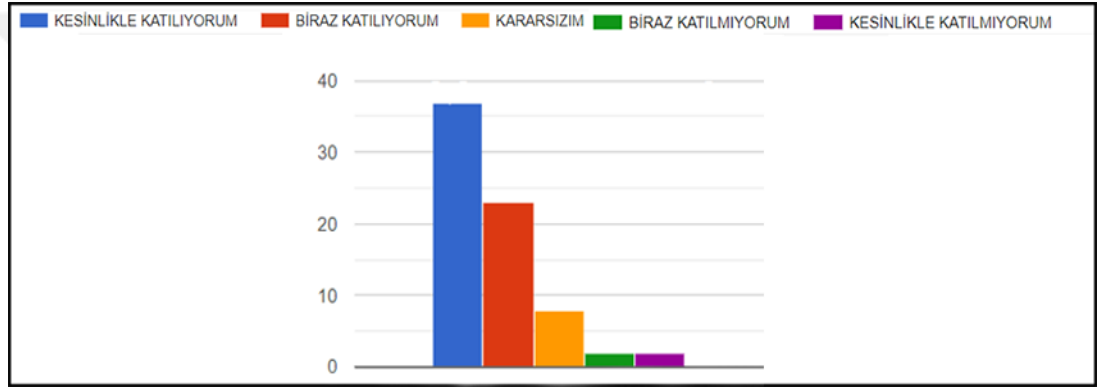
İkinci Grup Problem 14:

Gözetleme firması yetkilisi ile iletişimde olan gemide ki yetkili kişinin meşgul edilmesinden kaynaklı operasyon gecikmesi ve liman hazırlıklarının olumsuz etkilenmesi.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Acenteye durum hassasiyetinin operasyondan önce bildirilmesi, acente yetkilisinin gerekli operasyonlardan sonra ikinci kaptanın sadece sörveyor ile çalışması için gerekli ortamı hazırlaması.

Şekil 3.38.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.38. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

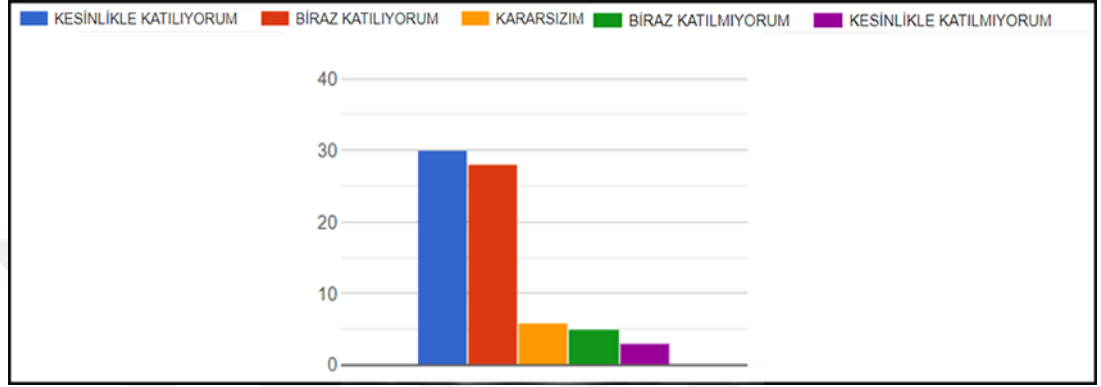
Katılımcılardan 37 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 23 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 8 kişi ‘‘Kararsızım’’, 2 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 2 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%51.38 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %31.9 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %11.11 oranında ‘‘Kararsızım’’, %2.77 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Aksi takdirde oluşacak durumun acente aracılığı ile gemi kaptanına iletilmesi, masrafların ve gecikmelerin bütün sorumluluklarının kaptana ait olduğunu belirtmesi.

Şekil 3.39.'da Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.39. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 30 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 28 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 6 kişi ‘‘Kararsızım’’, 5 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 3 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%41.6 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %38.8 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %8.33 oranında ‘‘Kararsızım’’, %6.94 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %4.16 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

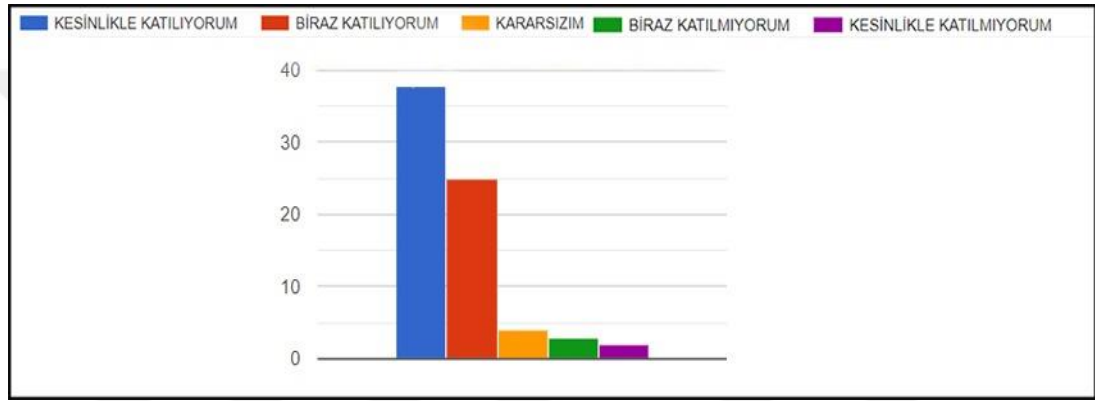
İkinci Grup Problem 15:

Gemiye katılış yapacak kişi üzerinde acentenin bilgisi dahilinde olmadan ve gerekli işlemler yapılmadan liman kapısından parça geçirilmeye çalışılması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Katılış veya ayrılış yapacak olan kişilere durum hassasiyetinin ve gerekli işlemlerin bildirilmesi.

Şekil 3.40.'ta Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.40. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

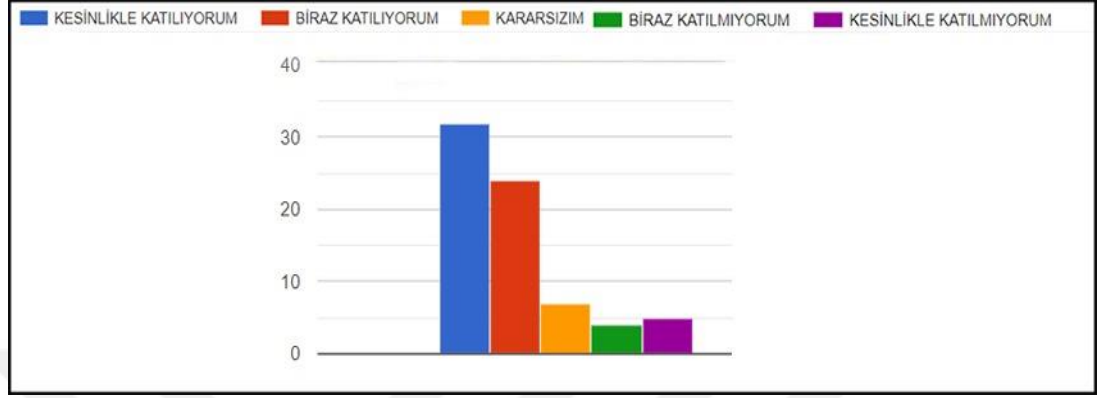
Katılımcılardan 38 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 25 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 4 kişi ‘‘Kararsızım’’, 3 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 2 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%52.7 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %34.7 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %5.55 oranında ‘‘Kararsızım’’, %4.16 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Oluşacak masraf ve zaman kaybının armatöre ait olacağını söylenmesi.

Şekil 3.41.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.41. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 32 kişi ‘Kesinlikle Katılıyorum’, 24 kişi ‘Biraz Katılıyorum’, 7 kişi ‘Kararsızım’, 4 kişi ‘Biraz Katılmıyorum’, 5 kişi ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%44.44 oranında ‘Kesinlikle Katılıyorum’, %33.33 oranında ‘Biraz Katılıyorum’, %9.72 oranında ‘Kararsızım’, %5.55 oranında ‘Biraz Katılmıyorum’, %6.94 oranında ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

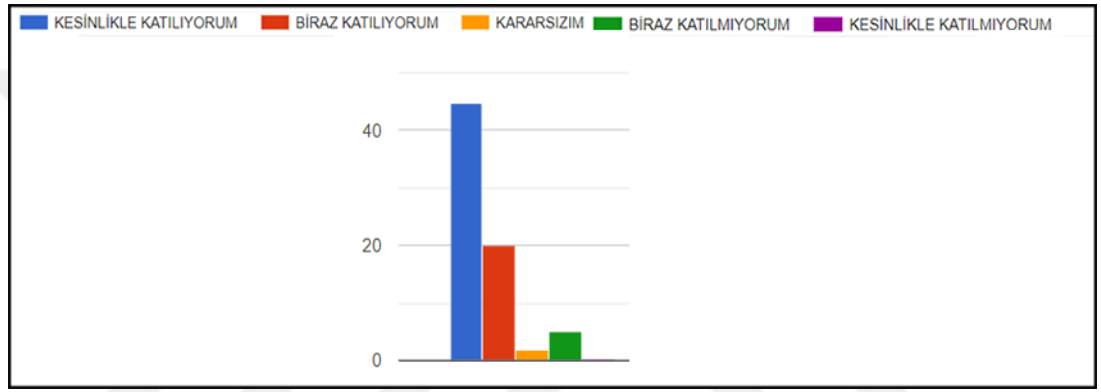
İkinci Grup Problem 16:

Gemi jurnalinde yazan yakıt miktarı ile gemi varışından önce acenteye bildirilen yakıt miktarı arasında ki uyuşmazlık sonucu, kontrol operasyonlarının bitmemesi ve zaman kaybı oluşması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Konu ile ilgili armatörün bilgilendirilmesi.

Şekil 3.42.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.42. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

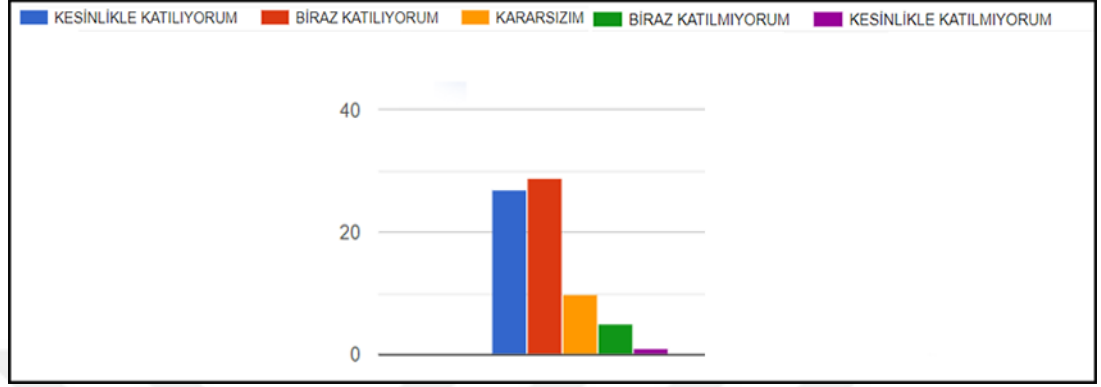
Katılımcılardan 45 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 20 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 2 kişi ‘‘Kararsızım’’, 5 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemiş, ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneği ise hiç işaretlenmemiştir.

%62.5 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %27.7 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Kararsızım’’, %6.94 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %0 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Oluşacak masraf ve zaman kaybının armatöre yansıtılması.

Şekil 3.43.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.43. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

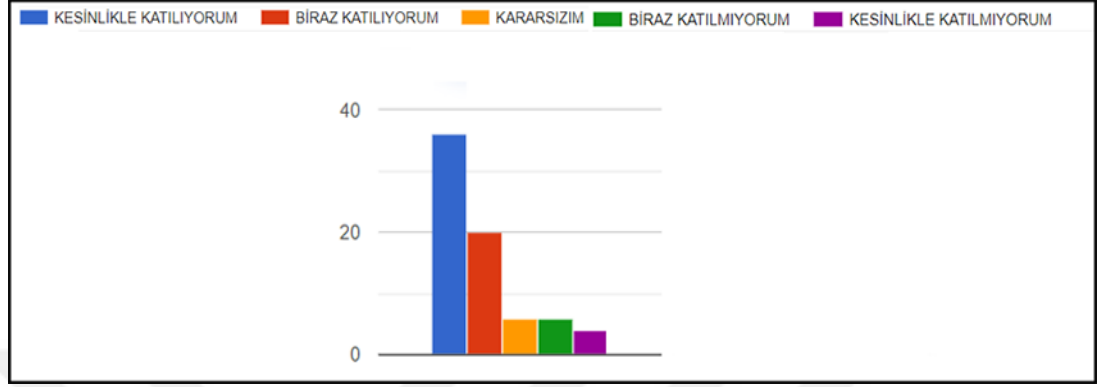
Katılımcılardan 27 kişi “Kesinlikle Katılıyorum”, 29 kişi “Biraz Katılıyorum”, 10 kişi “Kararsızım”, 5 kişi “Biraz Katılmıyorum”, 1 kişi “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%37.5 oranında “Kesinlikle Katılıyorum”, %40.27 oranında “Biraz Katılıyorum”, %13.88 oranında “Kararsızım”, %6.94 oranında “Biraz Katılmıyorum”, %1.38 oranında “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Verilen hazırlık mektubunun yeniden sunumunun istenmesi.

Şekil 3.44.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.44. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 36 kişi “Kesinlikle Katılıyorum”, 20 kişi “Biraz Katılıyorum”, 6 kişi “Kararsızım”, 6 kişi “Biraz Katılmıyorum”, 4 kişi “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%50 oranında “Kesinlikle Katılıyorum”, %27.77 oranında “Biraz Katılıyorum”, %8.33 oranında “Kararsızım”, %8.33 oranında “Biraz Katılmıyorum”, %5.55 oranında “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

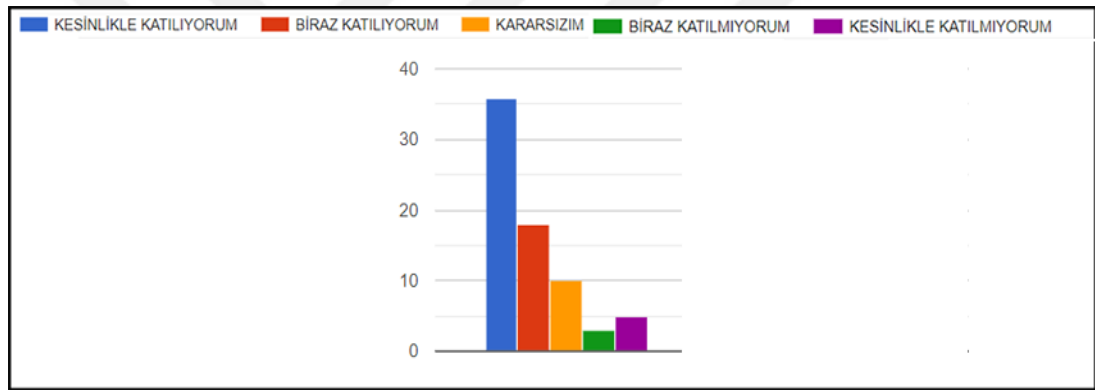
İkinci Grup Problem 17:

Belirli bir zaman dilimi için kiralanana geminin işletmecisinin ve ana armatörünün stivedor çalışanları tarafından gemi ambarına verilen hasar ile ilgili ödemenin hangi tarafta olacağına yönelik anlaşmazlığının oluşması ve geminin limandan operasyon bitiminde ayrılmasının engellenmesi, ekstra masraf ve zaman kaybı yaşanması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Olay çizelgesinin mevcut durum düşünülerek geminin ayrılış işlemlerinde zaman kaybı olmaması için bu durum göz önüne alınarak farklı tarihli bir adet daha hazırlanması.

Şekil 3.45.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.45. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

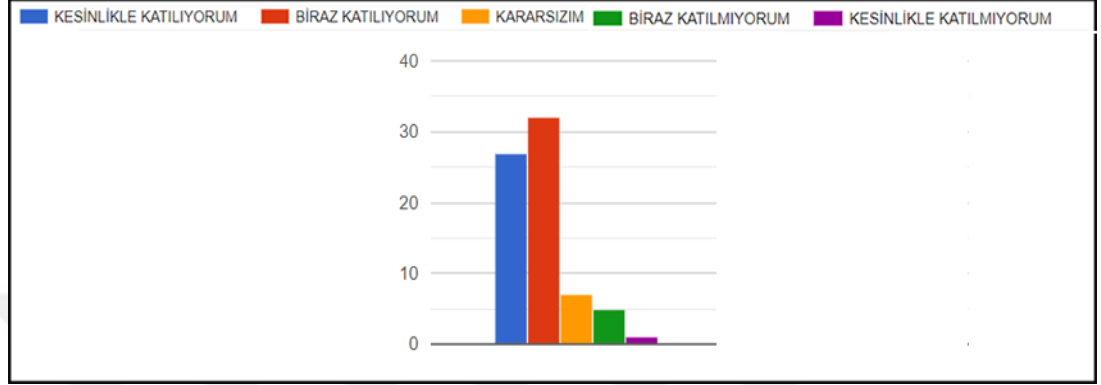
Katılımcılardan 36 kişi “Kesinlikle Katılıyorum”, 18 kişi “Biraz Katılıyorum”, 10 kişi “Kararsızım”, 3 kişi “Biraz Katılmıyorum”, 5 kişi “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%50 oranında “Kesinlikle Katılıyorum”, %25 oranında “Biraz Katılıyorum”, %13.8 oranında “Kararsızım”, %4.16 oranında “Biraz Katılmıyorum”, %6.94 oranında “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Rıhtım işgali olmaması için tamiratın liman demir alanında yapılacağına dair kaptandan onaylı yazı alınması.

Şekil 3.46.'da Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.46. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

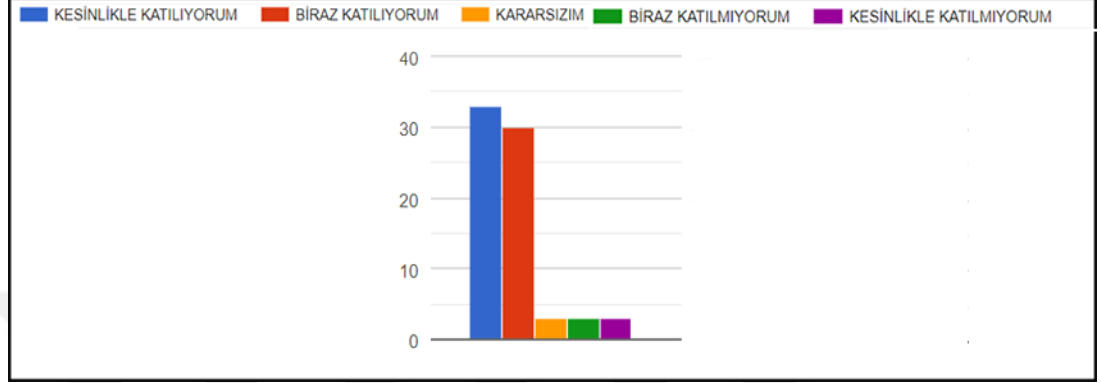
Katılımcılardan 27 kişi ‘Kesinlikle Katılıyorum’, 32 kişi ‘Biraz Katılıyorum’, 7 kişi ‘Kararsızım’, 5 kişi ‘Biraz Katılmıyorum’, 1 kişi ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%37.5 oranında ‘Kesinlikle Katılıyorum’, %44.44 oranında ‘Biraz Katılıyorum’, %9.72 oranında ‘Kararsızım’, %6.94 oranında ‘Biraz Katılmıyorum’, %1.38 oranında ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Geminin kötü hava koşullarında gerekli tamiratın zamanında bitirilmesi için stivedor çalışanlarına tam destek vermesinin istenmesi.

Şekil 3.47.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.47. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 33 kişi ‘Kesinlikle Katılıyorum’, 30 kişi ‘Biraz Katılıyorum’, 3 kişi ‘Kararsızım’, 3 kişi ‘Biraz Katılmıyorum’, 3 kişi ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%45.8 oranında ‘Kesinlikle Katılıyorum’, %41.6 oranında ‘Biraz Katılıyorum’, %4.16 oranında ‘kararsızım’, %4.16 oranında ‘Biraz Katılmıyorum’, %4.16 oranında ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

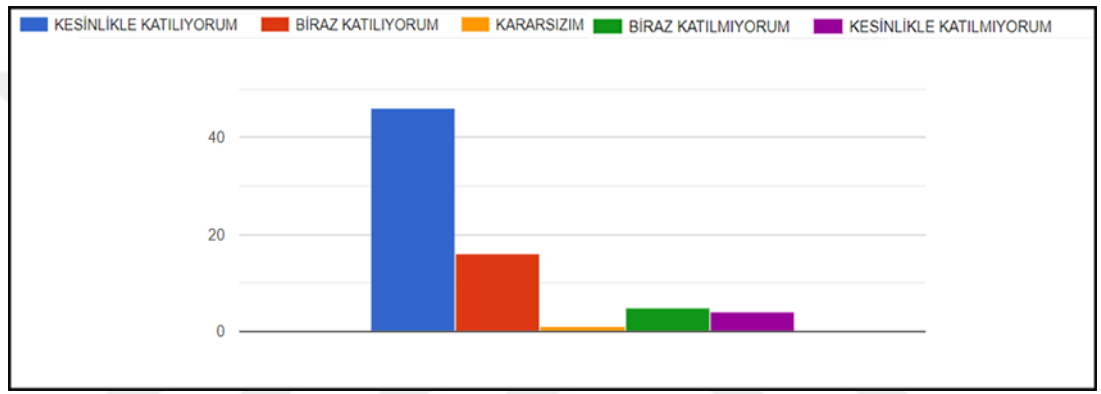
İkinci Grup Problem 18:

Liman operasyonu sırasında tahliye-yükleme ekipmanlarının arızasından kaynaklanan zaman kaybı oluşması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Stivedor firmasından hangi ekipmanın kullanılacağına yönelik bilgi talep edilmesi ve çalışılabilirlik durumlarının kontrolünün sağlanması.

Şekil 3.48.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.48. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 46 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 16 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 1 kişi ‘‘Kararsızım’’, 5 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 4 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%63.8 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %22.22 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %1.38 oranında ‘‘Kararsızım’’, %6.94 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %5.55 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

İkinci Grup Problem 19:

Kiracı firma ile armatör arasında zaman hesabı yapılmasında önemli olan ve liman sınırlarına gelmeden önce gemi tarafından verilen hazırlık mektubunun kiracı acentesi tarafından kabul edilmemesi yeniden düzenlenmesinin istenmesi.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Liman sınırlarını gösteren resmi belgenin kullanılması.

Şekil 3.49.'da Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.49. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

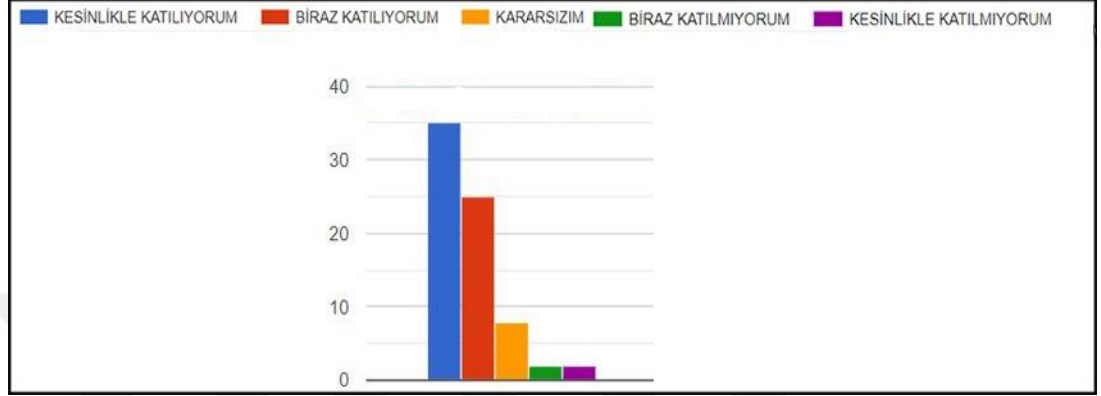
Katılımcılardan 37 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 26 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 7 kişi ‘‘Kararsızım’’, 1 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 1 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%51.38 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %36.11 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %9.72 oranında ‘‘Kararsızım’’, %1.38 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %1.38 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Liman yetkililerinin konuyla ilgili hale getirilerek muhattap olarak gösterilmesi

Şekil 3.50.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.50. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

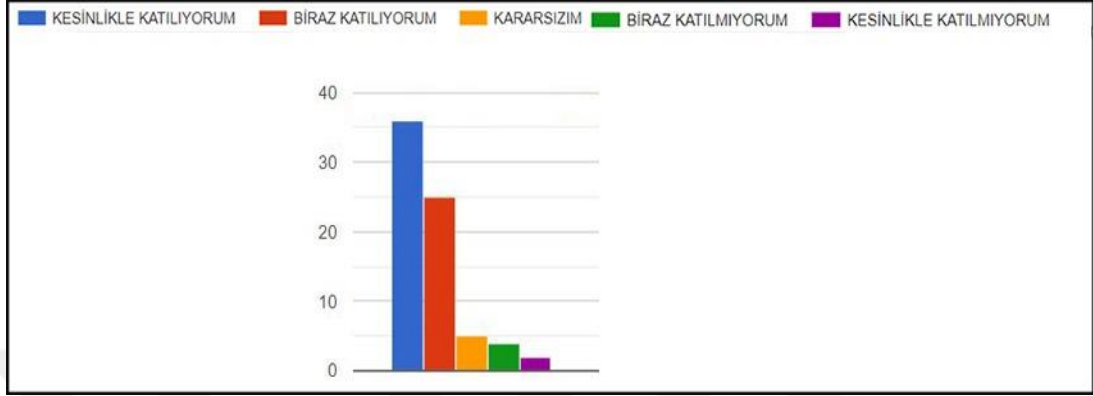
Katılımcılardan 35 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 25 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 8 kişi ‘‘Kararsızım’’, 2 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 2 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%48.6 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %34.72 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %11.11 oranında ‘‘Kararsızım’’, %2.77 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Kayıp zamanın sorumluluğunun armatör firmaya ait olduğunun belirtilmesi.

Şekil 3.51.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.51. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 36 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 25 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 5 kişi ‘‘Kararsızım’’, 4 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 2 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%50 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %34.7 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %6.94 oranında ‘‘Kararsızım’’, %5.55 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

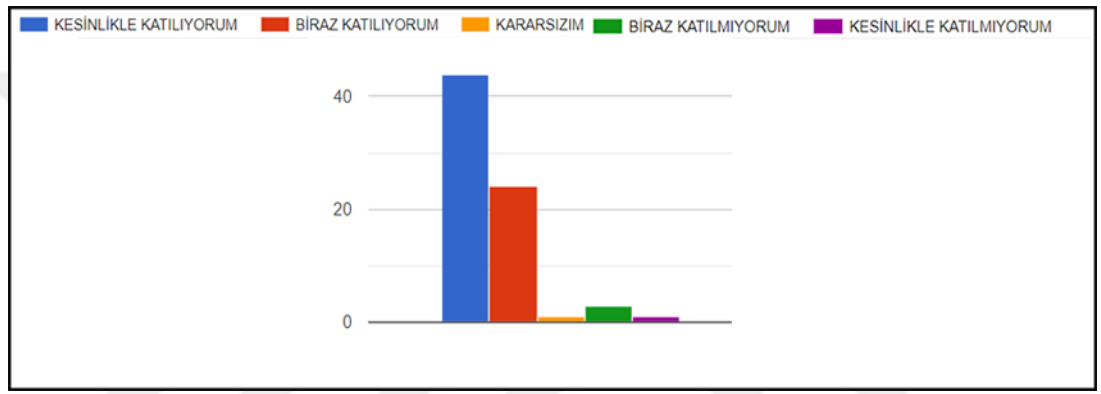
İkinci Grup Problem 20:

Limanda kullanılan yükleme-tahliye ekipmanlarının arıza yapması ve yeni ekipmanların tedarikinin geç yapılmasının sonucunda gümrük mesai ücreti oluşması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Yükleme-tahliye ekipmanlarını hazır ve çalışılır halde operasyon rıhtımında bekletmesi.

Şekil 3.52.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.52. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

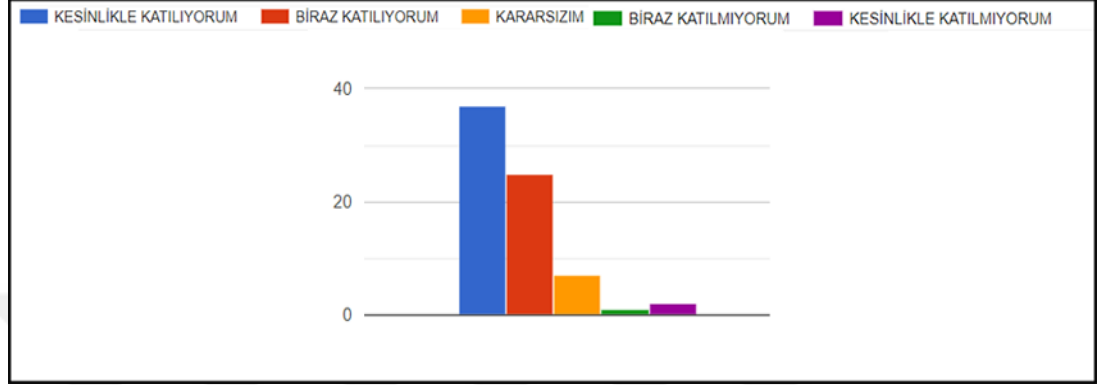
Katılımcılardan 44 kişi "Kesinlikle Katılıyorum", 24 kişi "Biraz Katılıyorum", 1 kişi "kararsızım", 3 kişi "Biraz Katılmıyorum", 1 kişi "Kesinlikle Katılmıyorum" seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%61.11 oranında "Kesinlikle Katılıyorum", %33.33 oranında "Biraz Katılıyorum", %1.38 oranında "Kararsızım", %4.16 oranında "Biraz Katılmıyorum", %1.38 oranında "Kesinlikle Katılmıyorum" seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Vardiya değişim zamanlarında önceliğin yapılan operasyonun tamamlanması yönünde olmasının talebi.

Şekil 3.53.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.53. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 37 kişi ‘Kesinlikle Katılıyorum’, 25 kişi ‘Biraz Katılıyorum’, 7 kişi ‘Kararsızım’, 1 kişi ‘Biraz Katılmıyorum’, 2 kişi ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%51.38 oranında ‘Kesinlikle Katılıyorum’, %34.72 oranında ‘Biraz Katılıyorum’, %9.72 oranında ‘Kararsızım’, %1.38 oranında ‘Biraz Katılmıyorum’, %2.77 oranında ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

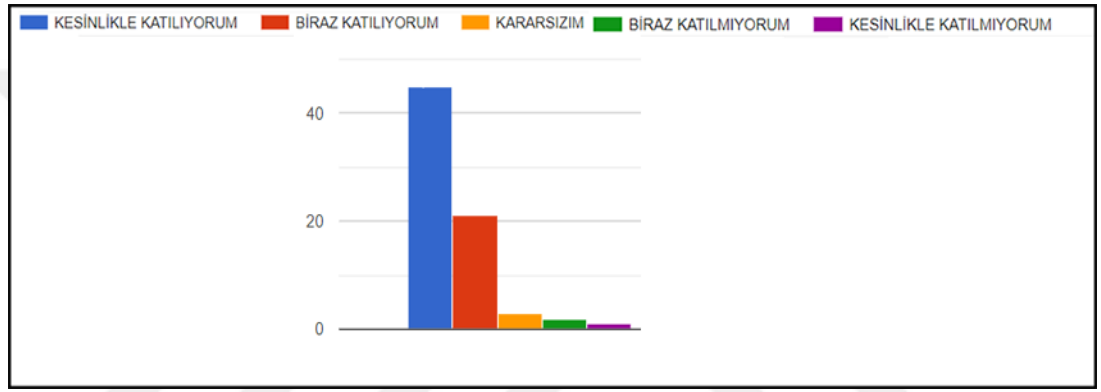
İkinci Grup Problem 21:

Gemi evraklarının zamanında gümrük müşavirliğine verilmemesinden kaynaklı hazırlanan operasyonda gecikme yaşanması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Gemi evrakları ile ilgili belirli zaman aralıklarında gemi acentesinden bilgi istemek.

Şekil 3.54.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.54. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

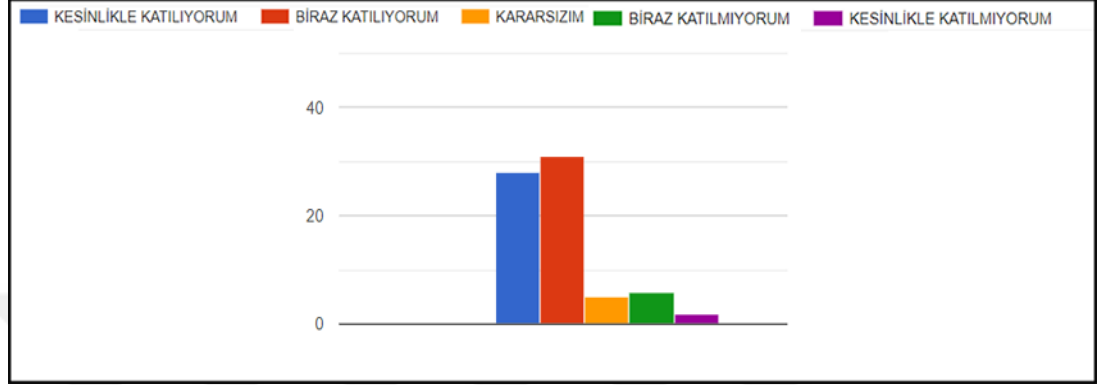
Katılımcılardan 45 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 21 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 3 kişi ‘‘Kararsızım’’, 2 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 1 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%62.5 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %29.16 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %4.16 oranında ‘‘Kararsızım’’, %2.77 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %1.38 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Gecikme oluşması durumunda zararın gemi acentesinden karşılanmasının talep edilmesi.

Şekil 3.55.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.55. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 28 kişi ‘Kesinlikle Katılıyorum’, 31 kişi ‘Biraz Katılıyorum’, 5 kişi ‘Kararsızım’, 6 kişi ‘Biraz Katılmıyorum’, 2 kişi ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%38.88 oranında ‘Kesinlikle Katılıyorum’, %43.05 oranında ‘Biraz Katılıyorum’, %6.94 oranında ‘Kararsızım’, %8.33 oranında ‘Biraz Katılmıyorum’, %2.77 oranında ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

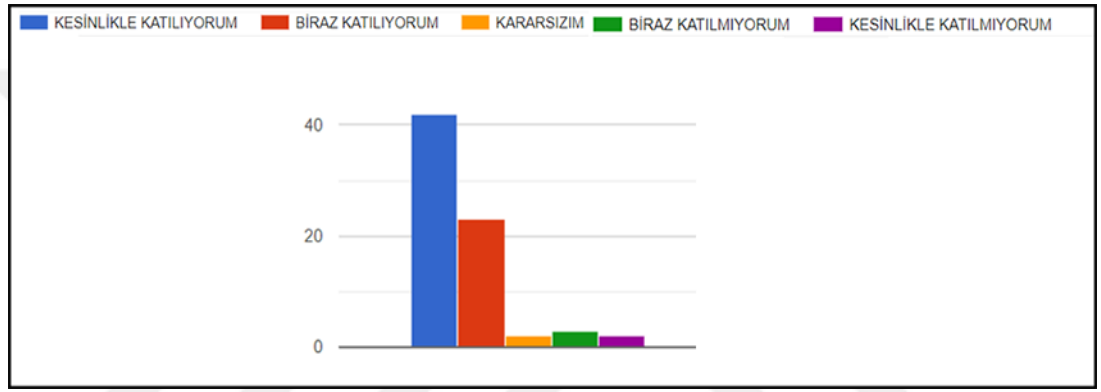
İkinci Grup Problem 22:

Satıcı firmanın gözetim firmasının raporu ile alıcı firmanın gözetim firmasının raporunda oluşan uyuşmazlık sonucu hazırlanan operasyonda zaman ve maddi kayıp yaşanması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Alanında deneyimli ve uzman kişiler ile çalışılmasının istenmesi.

Şekil 3.56.'da Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.56. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

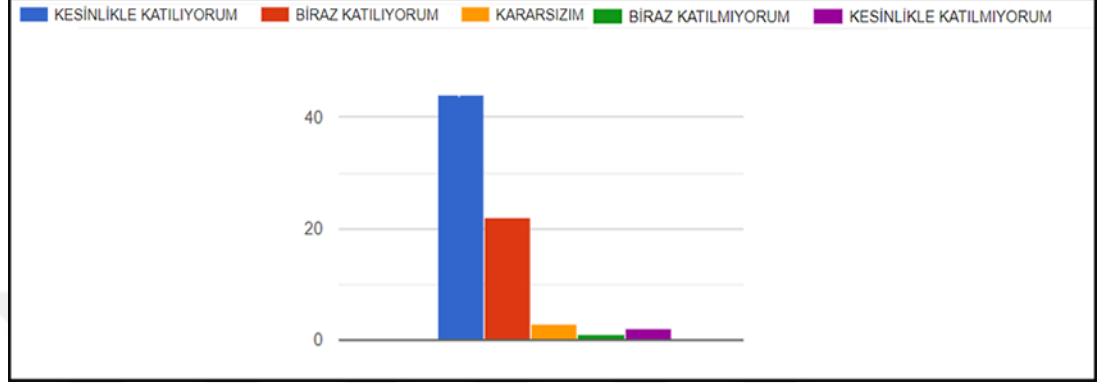
Katılımcılardan 42 kişi "Kesinlikle Katılıyorum", 23 kişi "Biraz Katılıyorum", 2 kişi "Kararsızım", 3 kişi "Biraz Katılmıyorum", 2 kişi "Kesinlikle Katılmıyorum" seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%58.31 oranında "Kesinlikle Katılıyorum", %31.94 oranında "Biraz Katılıyorum", %2.77 oranında "kararsızım", %4.16 oranında "Biraz Katılmıyorum", %2.77 oranında "Kesinlikle Katılmıyorum" seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Gemi limana gelmeden önce konşimento ve manifesto gibi yük evraklarında bulunan yük miktarının kontrol edilmesi.

Şekil 3.57.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.57. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 44 kişi ‘Kesinlikle Katılıyorum’, 22 kişi ‘Biraz Katılıyorum’, 3 kişi ‘Kararsızım’, 1 kişi ‘Biraz Katılmıyorum’, 2 kişi ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%61.11 oranında ‘Kesinlikle Katılıyorum’, %30.55 oranında ‘Biraz Katılıyorum’, %4.16 oranında ‘Kararsızım’, %1.38 oranında ‘Biraz Katılmıyorum’, %2.77 oranında ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

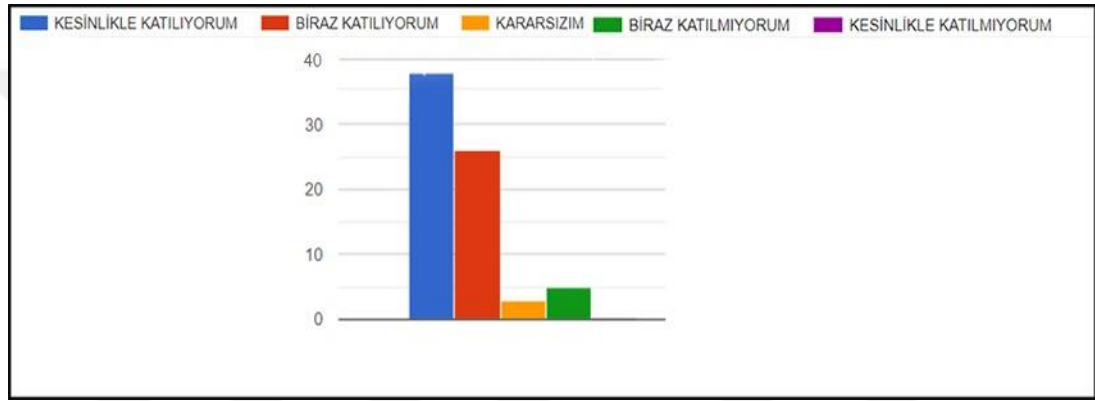
İkinci Grup Problem 23:

Gümrük müşavir firmasına temsil ettiği firma yetkilisinin konşimentoyu geç teslim etmesi.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Gemi yükleme limanından ayrılmadan orijinal konşimentolardan bir adet in gemide kalması.

Şekil 3.58.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.58. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

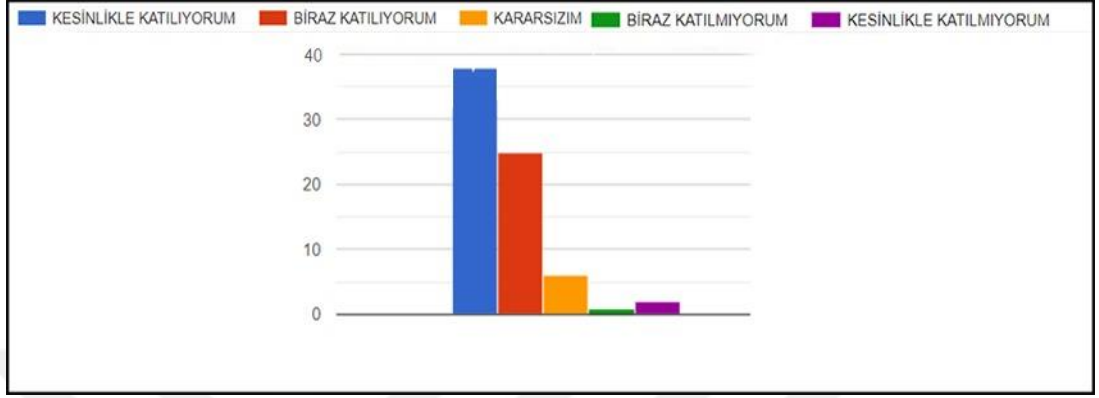
Katılımcılardan 38 kişi ‘Kesinlikle Katılıyorum’, 26 kişi ‘Biraz Katılıyorum’, 3 kişi ‘Kararsızım’, 5 kişi ‘Biraz Katılmıyorum’ seçeneğini işaretlemiş, ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneği ise hiç işaretlenmemiştir.

%52.7 oranında ‘Kesinlikle Katılıyorum’, %36.11 oranında ‘Biraz Katılıyorum’, %4.16 oranında ‘Kararsızım’, %6.94 oranında ‘Biraz Katılmıyorum’, %0 oranında ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Gemiye verilmeyen orijinal konşimentoların hızlı kargo ile gönderilmesi.

Şekil 3.59.'da Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.59. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 38 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 25 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 6 kişi ‘‘Kararsızım’’, 1 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 2 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%52.7 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %34.72 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %8.33 oranında ‘‘Kararsızım’’, %1.38 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

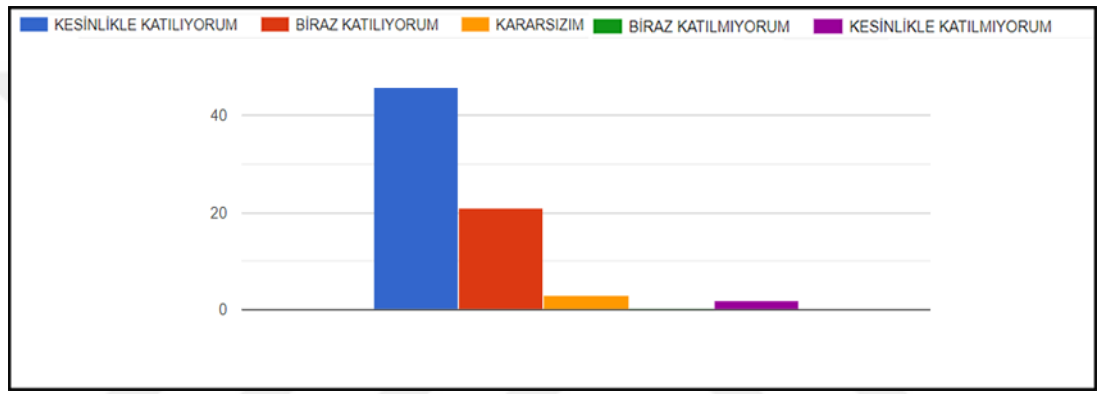
İkinci Grup Problem 24:

Yükleyicinin yaş sınırını geçmiş olan geminin sahibi ile kiralama sözleşmesi yapması sonucunda alıcı firmanın ekstra sigorta masrafı ödemek zorunda kalması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Alıcı firma ve satıcı firma arasında yapılan satın alım anlaşmasında kullanılacak geminin özelliklerinin açıkça belirtilmesi.

Şekil 3.60.'ta Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.60. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 46 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 21 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 3 kişi ‘‘Kararsızım’’, 2 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneğini işaretlemiş, ‘‘Biraz Katılmıyorum’’ seçeneği ise hiç işaretlenmemiştir.

%63.8 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %29.16 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %4.16 oranında ‘‘Kararsızım’’, %0 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

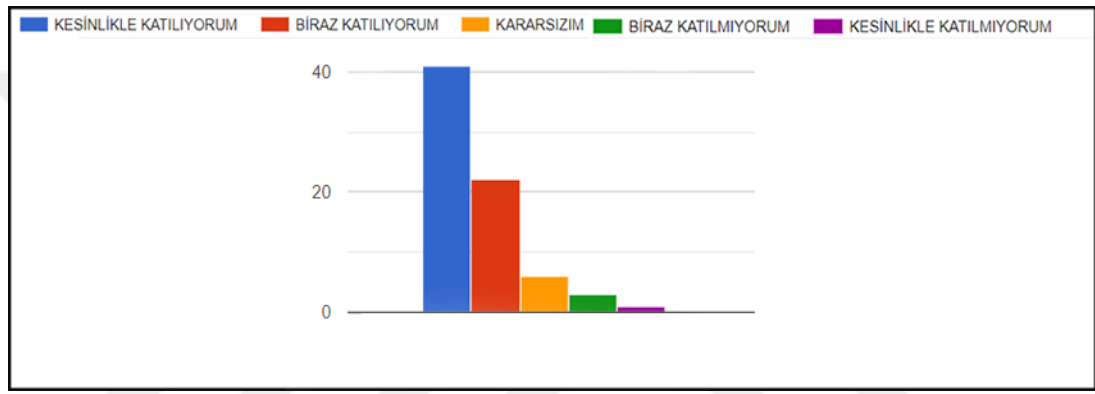
İkinci Grup Problem 25:

Satın alım anlaşmasında astarya sayımının hangi şartlar altında hesaplanacağıının belirlenmemesi sonucu oluşan sürastarya ihtilafı.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Satın alım anlaşmalarında zaman sayımının ne şartlar altında hesaplanacağıına dair detaylı çalışma yapılması.

Şekil 3.61.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.61. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

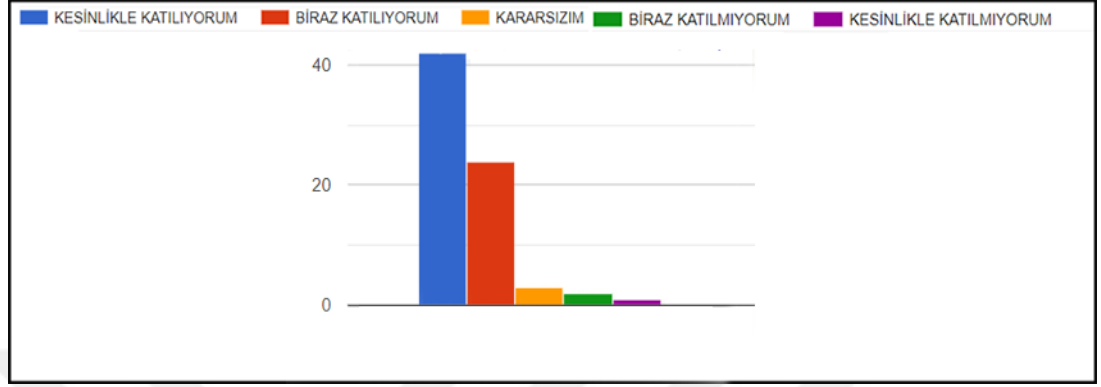
Katılımcılardan 41 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 22 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 6 kişi ‘‘Kararsızım’’, 3 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 1 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%56.9 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %30.5 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %8.33 oranında ‘‘Kararsızım’’, %4.16 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %1.38 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Konu hakkında detaylı bilgi sahibi denizcilik firmasından yardım alınması.

Şekil 3.62.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.62. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 42 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 24 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 3 kişi ‘‘Kararsızım’’, 2 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 1 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%58.3 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %33.3 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %4.16 oranında ‘‘Kararsızım’’, %2.77 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %1.38 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

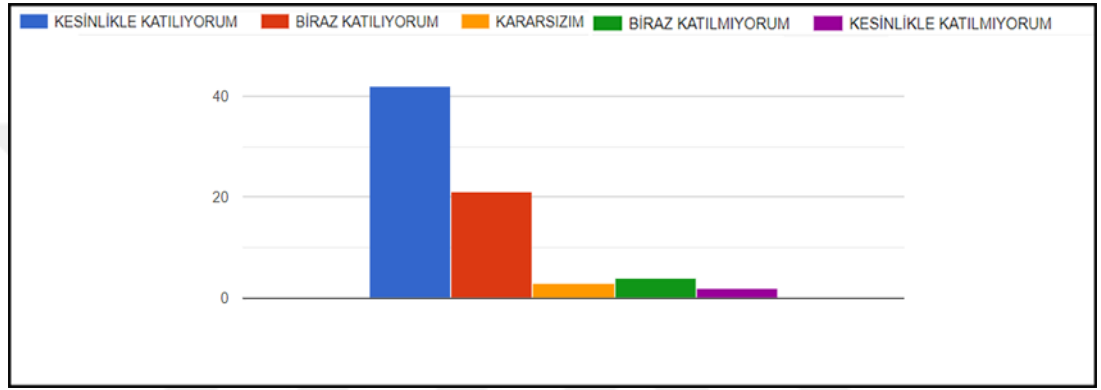
İkinci Grup Problem 26:

Gümrük mevzuatına uygun olmayan malın alıcı firma tarafından teslim alınmaması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- İlgili bakanlıktan resmi görüş veya yetkin gümrük müşavirlik hizmeti veren firmalardan bilgi edinilmesi.

Şekil 3.63.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.63. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 42 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 21 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 3 kişi ‘‘Kararsızım’’, 4 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 2 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%58.3 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %29.16 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %4.16 oranında ‘‘Kararsızım’’, %5.55 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

İkinci Grup Problem 27:

Yapılan kiralama sözleşmesinde letter of indemnity ile tahliye başlanmasına izin verilmesine rağmen konu ülkenin limanında bulunmayan gümrüksüz sahadan kaynaklı geminin bekleme yaşaması, armatör firma tarafına zaman ve para kaybı oluşması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Armatörün limanlar ile ilgili sınırlamaları kendi sorumluluğunda olarak gemi acentesi ve broker firma ile kontrol etmesi.

Şekil 3.64.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.64. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 36 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 26 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 3 kişi ‘‘Kararsızım’’, 1 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 6 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%50 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %36.11 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %4.16 oranında ‘‘Kararsızım’’, %1.38 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %8.33 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Gemi kaptanının bütün süreci raporlayarak konu zarardan kiracıyı sorumlu tutan yazı hazırlaması.

Şekil 3.65.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.65. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 36 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 27 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 4 kişi ‘‘Kararsızım’’, 4 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 1 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%50 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %37.5 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %5.55 oranında ‘‘Kararsızım’’, %5.55 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %1.38 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

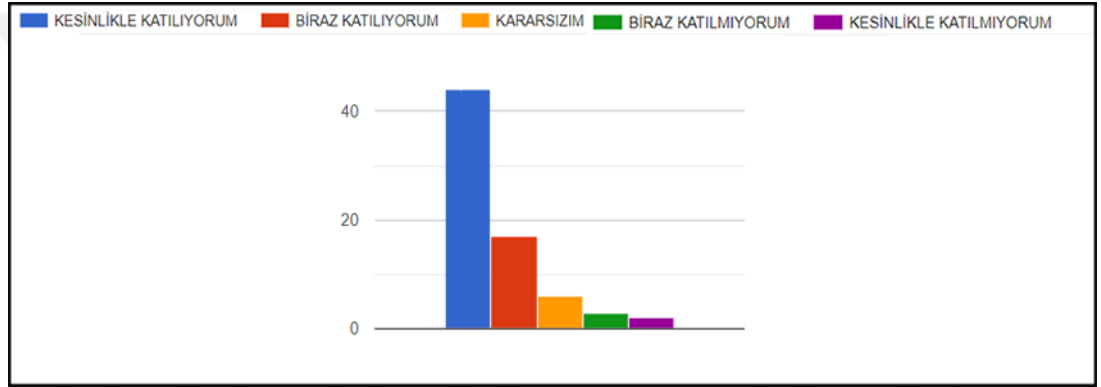
İkinci Grup Problem 28:

Konşimento üzerinde ki bilgi değişiklik talebinin taraflarda ki mevcut bürokrasi aşamalarından dolayı gemi tahliyesinden önce bitirilememesi ve bu durumda armatör firmanın zaman ve maddi kayıp yaşaması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Yükleyici firmanın lojistik departman çalışanlarının konu ile ilgili iyi araştırma yapması ve bilgi sahibi olması.

Şekil 3.66.'da Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.66. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

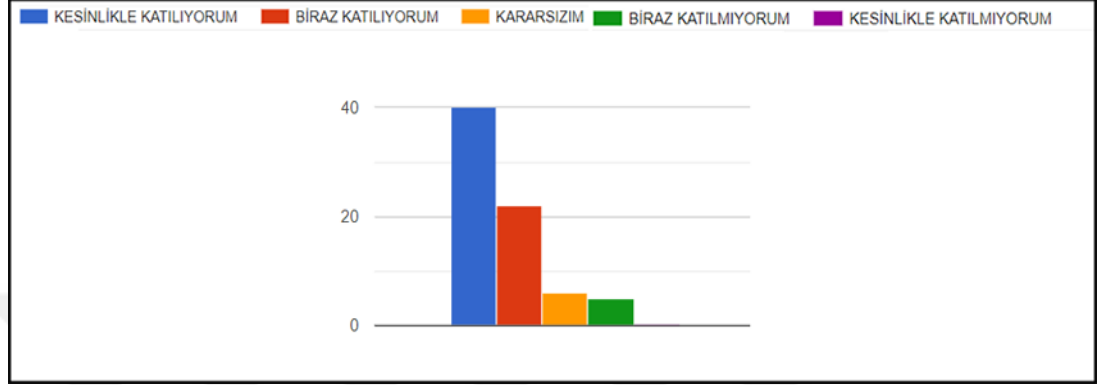
Katılımcılardan 44 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 17 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 6 kişi ‘‘Kararsızım’’, 3 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 2 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%61.11 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %23.6 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %8.33 oranında ‘‘Kararsızım’’, %4.16 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Broker firma – kiracı firma yetkilisi- armatör yetkilisi arasında iletişim ağının sürekli açık olması.

Şekil 3.67.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.67. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 40 kişi ‘Kesinlikle Katılıyorum’, 22 kişi ‘Biraz Katılıyorum’, 6 kişi ‘Kararsızım’, 5 kişi ‘Biraz Katılmıyorum’ seçeneğini işaretlemiş, ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneği ise hiç işaretlenmemiştir.

%55.55 oranında ‘Kesinlikle Katılıyorum’, %30.5 oranında ‘Biraz Katılıyorum’, %8.33 oranında ‘Kararsızım’, %6.94 oranında ‘Biraz Katılmıyorum’ seçeneğinin tercih edildiği, %0 oranında ise ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneğinin tercih edildiği saptanmıştır.

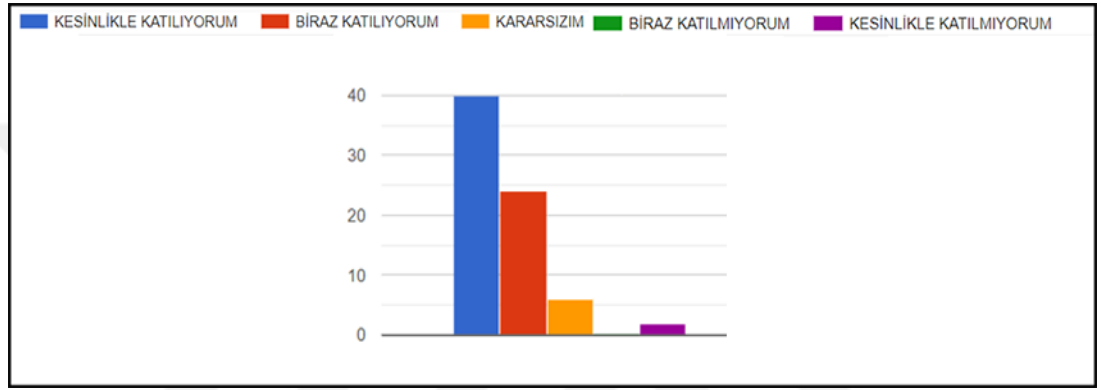
İkinci Grup Problem 29:

Liman kapılarında bulunan araç giriş-çıkış sistemlerinden dolayı karayolu araçlarının uzun kuyruklar oluşturması ve beklemelerin olması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Kartlı sistemlerin veya hızlı geçiş etiket sistemlerinin kullanılması.

Şekil 3.68.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.68. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

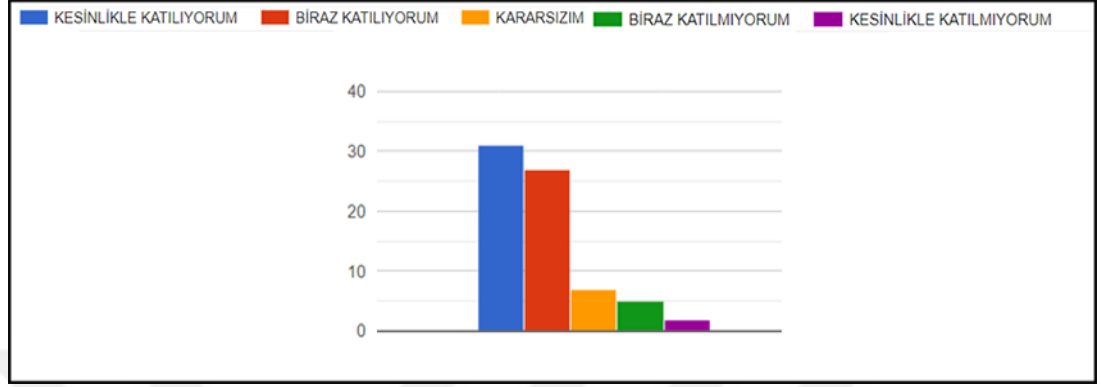
Katılımcılardan 40 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 24 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 6 kişi ‘‘Kararsızım’’, 2 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneğini işaretlemiş, ‘‘Biraz Katılmıyorum’’ seçeneği ise hiç işaretlenmemiştir.

%55.55 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %33.33 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %8.33 oranında ‘‘Kararsızım’’, %2.77 oranında ise ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneğinin tercih edildiği, %0 oranında ise ‘‘Biraz Katılmıyorum’’ seçeneğinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Araç bilgilerinin sisteme girişinin firma sahipleri tarafından yapılması.

Şekil 3.69.'da Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.69. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 31 kişi “Kesinlikle Katılıyorum”, 27 kişi “Biraz Katılıyorum”, 7 kişi “Kararsızım”, 5 kişi “Biraz Katılmıyorum”, 2 kişi “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%43.05 oranında “Kesinlikle Katılıyorum”, %37.5 oranında “Biraz Katılıyorum”, %9.72 oranında “Kararsızım”, %6.94 oranında “Biraz Katılmıyorum”, %2.77 oranında “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

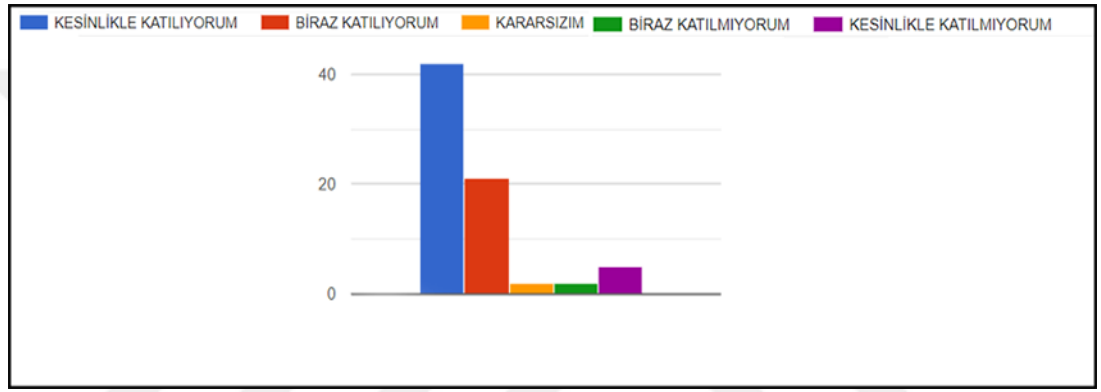
İkinci Grup Problem 30:

Limanda kullanılan yükleme-tahliye ekipmanlarının arıza yapması ve stivedor firma çalışanlarının motivasyonsuz iş yapması sonucu nakliye araçlarının beklemesi, maddi kayıp yaşaması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Liman çalışanlarına teşvik ve motivasyon artırıcı uygulamalar yapılması.

Şekil 3.70.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.70. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

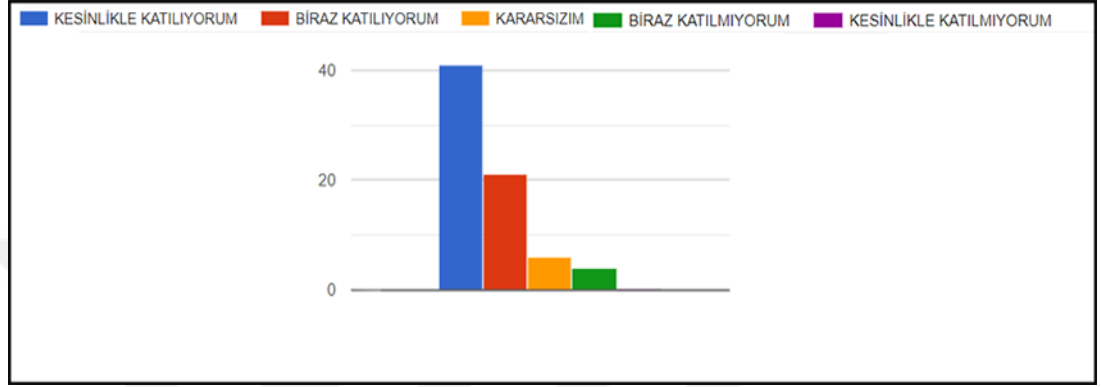
Katılımcılardan 42 kişi "Kesinlikle Katılıyorum", 21 kişi "Biraz Katılıyorum", 2 kişi "Kararsızım", 2 kişi "Biraz Katılmıyorum", 5 kişi "Kesinlikle Katılmıyorum" seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%58.33 oranında "Kesinlikle Katılıyorum", %29.16 oranında "Biraz Katılıyorum", %2.77 oranında "Kararsızım", %2.77 oranında "Biraz Katılmıyorum", %6.94 oranında "Kesinlikle Katılmıyorum" seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Limanda kullanılan yükleme-tahliye ekipmanlarının zamanında kontrolü ve bakımının yapılması, ayrıca operasyondan bir saat önce gemi acentesine durum ile ilgili bilgi verilmesi.

Şekil 3.71.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.71. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 41 kişi “Kesinlikle Katılıyorum”, 21 kişi “Biraz Katılıyorum”, 6 kişi “Kararsızım”, 4 kişi “Biraz Katılmıyorum” seçeneğini işaretlemiş, “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneği ise hiç işaretlenmemiştir.

%56.9 oranında “Kesinlikle Katılıyorum”, %29.16 oranında “Biraz Katılıyorum”, %8.33 oranında “Kararsızım”, %5.55 oranında “Biraz Katılmıyorum” seçeneğinin tercih edildiği, %0 oranında ise “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneğinin tercih edildiği saptanmıştır.

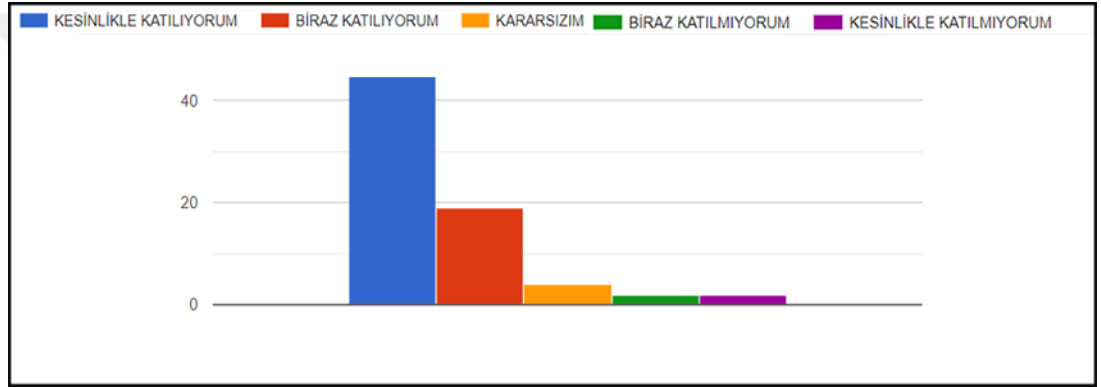
İkinci Grup Problem 31:

Liman operasyon programına uygun hazırlanan nakliye araçlarının operasyon sırasında liman tarafından tedarik edilen vinç sayısının yetersiz olmasından kaynaklı yapılmış programların liman tarafından değiştirilmesi sonucu zaman kaybı yaşanması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Liman ile yük sahibi firma arasında anlaşma yapılırken tedarik edilecek olan vinç sayısı için limit aralığı verilmesi.

Şekil 3.72.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.72. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 45 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 19 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 4 kişi ‘‘Kararsızım’’, 2 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 2 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%62.5 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %26.38 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %5.55 oranında ‘‘Kararsızım’’, %2.77 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

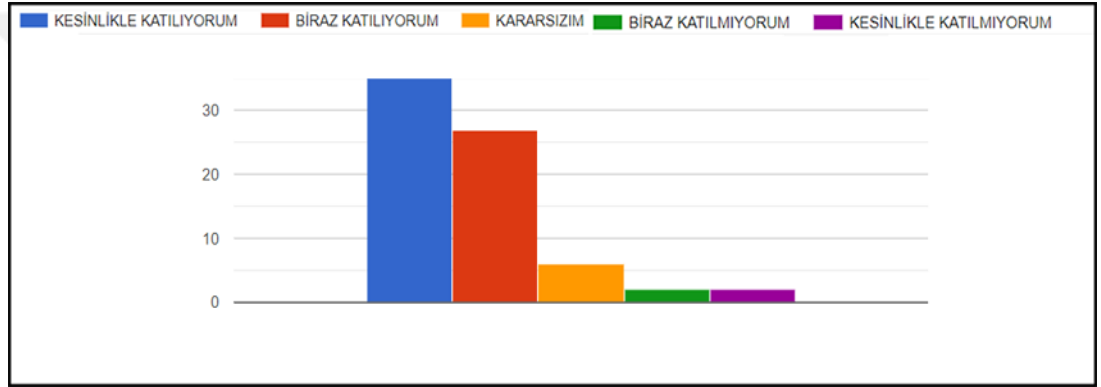
İkinci Grup Problem 32:

Liman tarafından yapılacak operasyon için belirlenen yerlerde bulunan nakliye araçlarının limandan kaynaklı aksamalardan dolayı bekleme yaşaması ve maddi zarar oluşması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Liman tarafından aksamaya neden olan personel veya ekipmanın sistemden kontrolünün yapılması ve durum ile alakalı yaptırım uygulanması.

Şekil 3.73.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.73. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 35 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 27 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 6 kişi ‘‘Kararsızım’’, 2 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 2 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%48.6 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %37.5 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %8.33 oranında ‘‘Kararsızım’’, %2.77 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

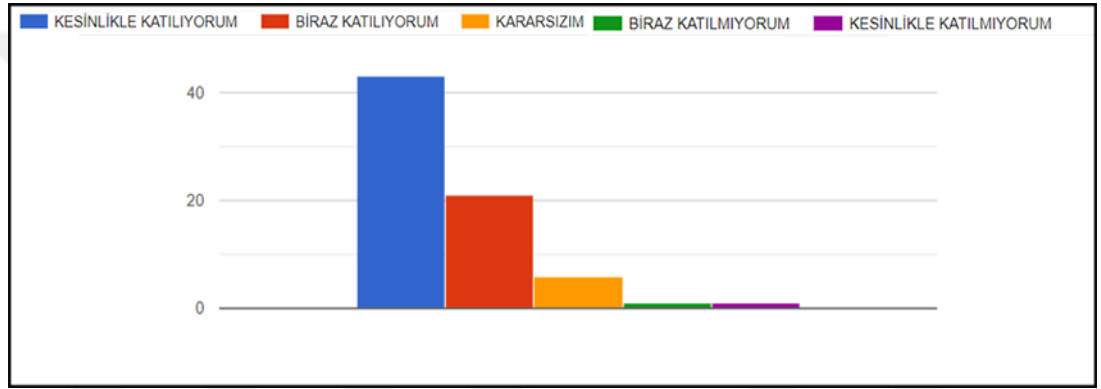
İkinci Grup Problem 33:

Alıcı firmanın bilgisi olmadan ve konşimentoda adı yer almadığı halde tahliye limanına gönderilen yük dolu geminin limana varışı sonucunda alıcı firma operasyona izin vermediği için gemi armatörü tarafında oluşan zaman ve maddi kayıp.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Geminin yükleme limanından ayrılmasına müteakip eş zamanlı olarak alıcı firmanın durum ile ilgili bilgilendirilmesi.

Şekil 3.74.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.74. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 43 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 21 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 6 kişi ‘‘Kararsızım’’, 1 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 1 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%59.72 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %29.16 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %8.33 oranında ‘‘Kararsızım’’, %1.38 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %1.38 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

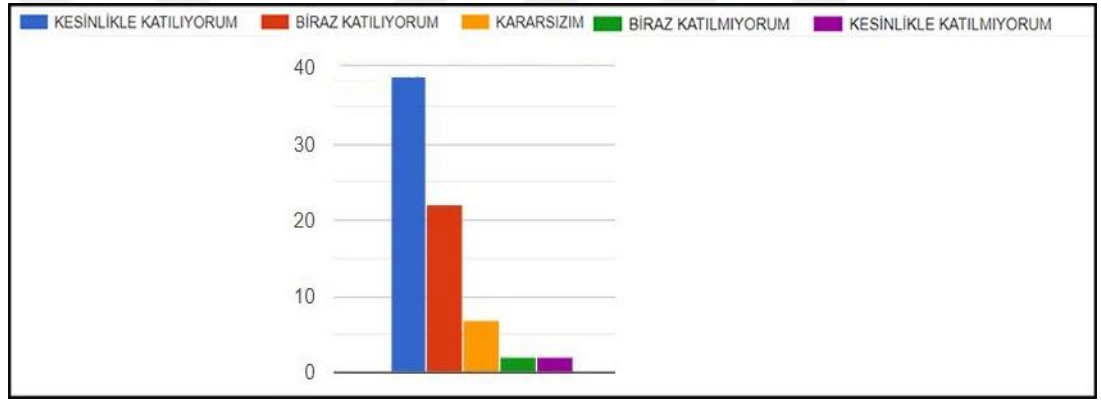
İkinci Grup Problem 34:

İşletmeci firma ile ana armatör firma arasında yapılan kiralama sözleşmesinin bitiminde operasyonda bulunan gemide oluşan yağ kalıntılarının temizleme işleminin gemi operasyonda iken yapılmasına limandan izin verilmemesi sonucunda gemi işletmecisi- ana armatörü arasında geminin teslim işlemleri konusunda anlaşmazlıklar oluşması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Liman tarafından kaynaklı bir problem ise gemiyi kiralayan işletmeci firmanın zararı karşılaması.

Şekil 3.75.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.75. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 39 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 22 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 7 kişi ‘‘Kararsızım’’, 2 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 2 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%54.16 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %30.55 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %9.72 oranında ‘‘Kararsızım’’, %2.77 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Anlık olarak ana armatör firması tarafından gemiyi kiralayan firmanın bilgilendirilmesi.

Şekil 3.76.'da Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.76. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 37 kişi ‘Kesinlikle Katılıyorum’, 30 kişi ‘Biraz Katılıyorum’, 4 kişi ‘Biraz Katılmıyorum’, 1 kişi ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneğini işaretlemiş, ‘Kararsızım’ seçeneği ise hiç işaretlenmemiştir.

%51.38 oranında ‘Kesinlikle Katılıyorum’, %41.66 oranında ‘Biraz Katılıyorum’, %5.55 oranında ‘Biraz Katılmıyorum’, %1.38 oranında ‘Kesinlikle Katılmıyorum’ seçeneğinin tercih edildiği, %0 oranında ise ‘Kararsızım’ seçeneğinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Oluşan zararın bedelinin gemi işletmecisi firma tarafından gemi teslimi sırasında ana armatör firmasına ödenerek yapılması.

Şekil 3.77.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.77. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 38 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 24 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 4 kişi ‘‘Kararsızım’’, 3 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 3 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%52.77 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %33.33 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %5.55 oranında ‘‘Kararsızım’’, %4.16 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %4.16 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

İkinci Grup Problem 35:

Kiralama sözleşmesi ile kontratlı olarak bağlantısı yapılan geminin sürekli operasyon yaptığı rıhtımda ro-ro gemisinin giriş ve çıkış işlemlerinden kaynaklı oluşan zaman kayıpları.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Gemi armatör firmasının kiracı firmaya alternatif bir rıhtım talebinde bulunması.

Şekil 3.78.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.78. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 37 kişi “Kesinlikle Katılıyorum”, 26 kişi “Biraz Katılıyorum”, 3 kişi “Kararsızım”, 5 kişi “Biraz Katılmıyorum”, 2 kişi “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%51.38 oranında “Kesinlikle Katılıyorum”, %36.11 oranında “Biraz Katılıyorum”, %4.16 oranında “Kararsızım”, %6.94 oranında “Biraz Katılmıyorum”, %2.77 oranında “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

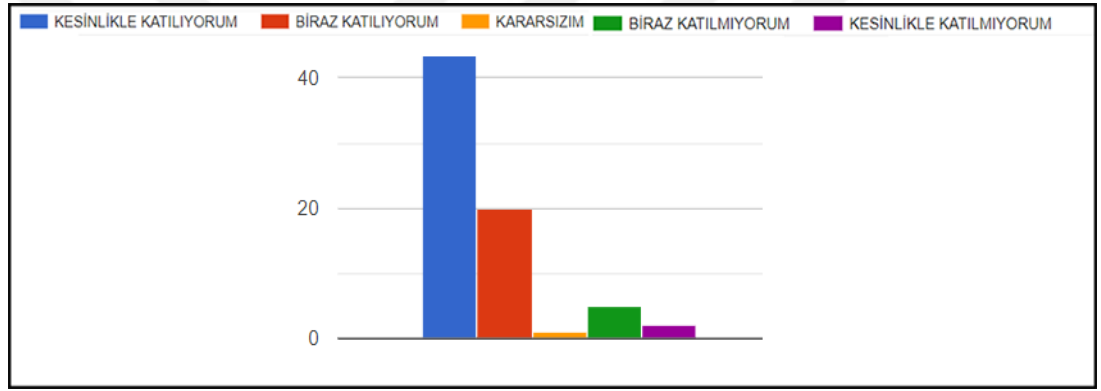
İkinci Grup Problem 36:

Gemi jurnalinde yer alan yakıt bilgilerinin geminin limana varışından önce gemi acentesine verilen yakıt miktarlarının gümrük muhafaza memuru tarafından yapılan hesaplamalar ile uyuşmazlık tespit edilmesinden kaynaklanan entegre lojistik operasyonlarının gecikmesi.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Gemide bu işlemlerin daha özenli ve düzenli ölçümlerin yapılarak kayıtlara geçirilmesi.

Şekil 3.79.'da Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.79. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

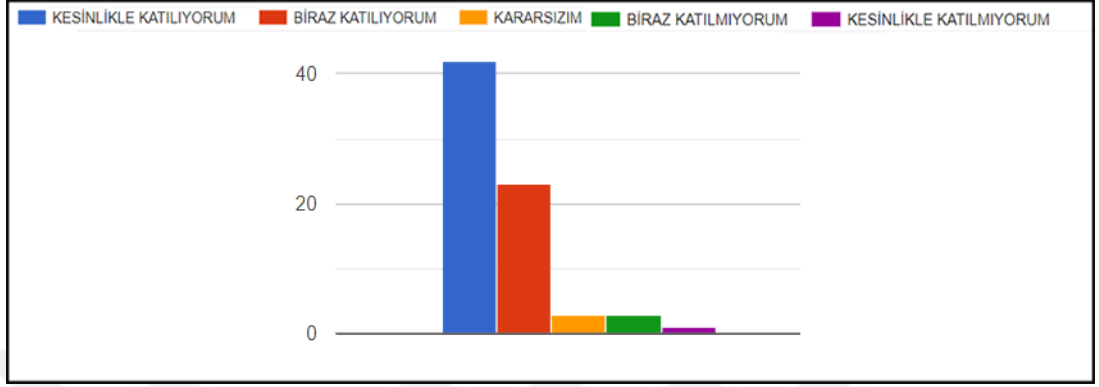
Katılımcılardan 44 kişi "Kesinlikle Katılıyorum", 20 kişi "Biraz Katılıyorum", 1 kişi "Kararsızım", 5 kişi "Biraz Katılmıyorum", 2 kişi "Kesinlikle Katılmıyorum" seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%61.11 oranında "Kesinlikle Katılıyorum", %27.77 oranında "Biraz Katılıyorum", %1.38 oranında "Kararsızım", %6.94 oranında "Biraz Katılmıyorum", %2.77 oranında "Kesinlikle Katılmıyorum" seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Düzenli aralıklarla yakıt kontrollerinin yaptırılması.

Şekil 3.80.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.80. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 42 kişi “Kesinlikle Katılıyorum”, 23 kişi “Biraz Katılıyorum”, 3 kişi “Kararsızım”, 3 kişi “Biraz Katılmıyorum”, 1 kişi “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%58.33 oranında “Kesinlikle Katılıyorum”, %31.9 oranında “Biraz Katılıyorum”, %4.16 oranında “Kararsızım”, %4.16 oranında “Biraz Katılmıyorum”, %1.38 oranında “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

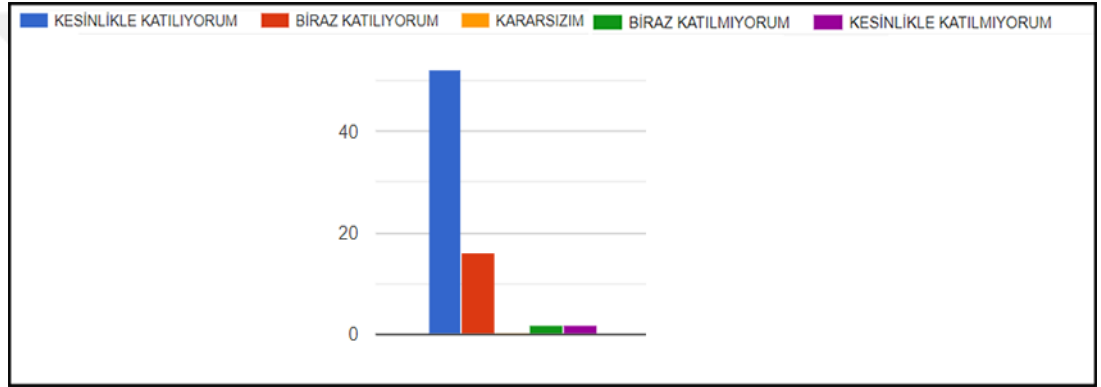
İkinci Grup Problem 37:

Limanda yapılan operasyon sırasında gemi tarafından mutfakta kullanılan pis suyun denize boşaltılması sonucunda yetkili makamlarca kesilen cezalar ile armatör firmanın maddi kayıplara sahip olması ve durumun çözüm sürecinin de armatör firma tarafında zaman kaybı yaratması.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Marpol kuralları ile alakalı personellerin bilgilendirilmesi.

Şekil 3.81.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.81. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

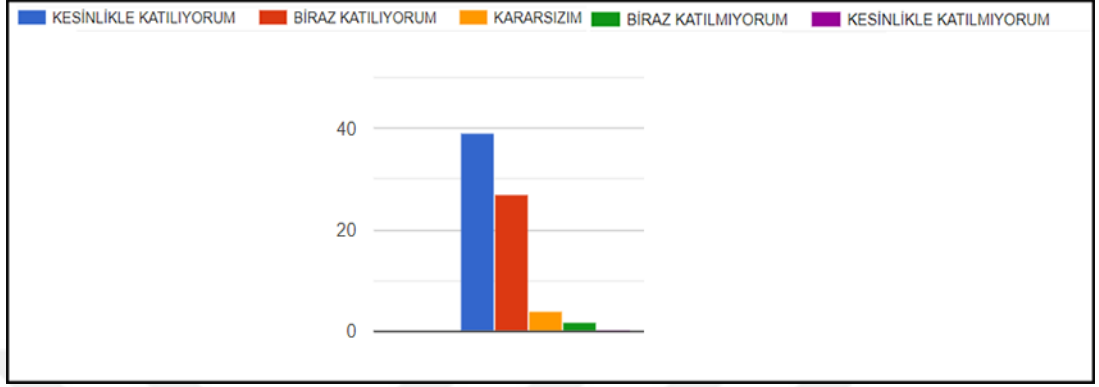
Katılımcılardan 52 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 16 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 2 kişi ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, 2 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneğini işaretlemiş, ‘‘Kararsızım’’ seçeneği ise hiç işaretlenmemiştir.

%72.22 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %22.22 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’, %2.77 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneğinin tercih edildiği, %0 oranında ise ‘‘Kararsızım’’ seçeneğinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Gerekli intibak eğitimlerinin verilmesi.

Şekil 3.82.'de Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.82. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

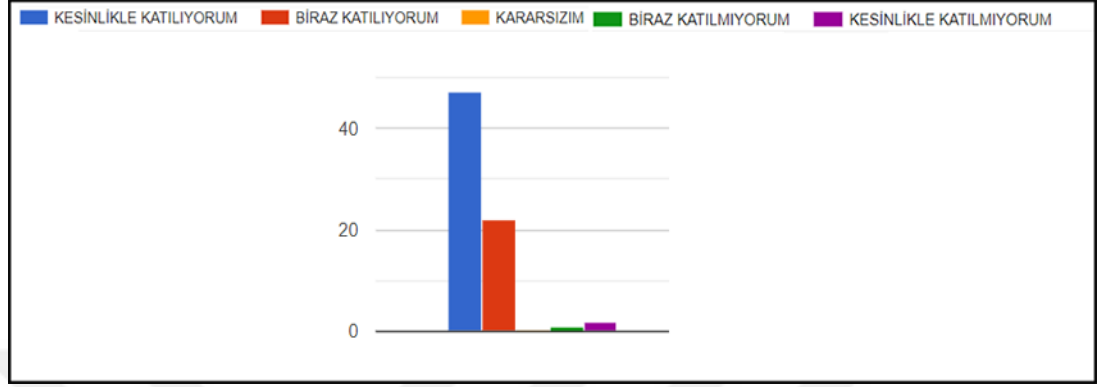
Katılımcılardan 39 kişi “Kesinlikle Katılıyorum”, 27 kişi “Biraz Katılıyorum”, 4 kişi “Kararsızım”, 2 kişi “Biraz Katılmıyorum” seçeneğini işaretlemiş, “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneği ise hiç işaretlenmemiştir.

%54.16 oranında “Kesinlikle Katılıyorum”, %37.5 oranında “Biraz Katılıyorum”, %5.55 oranında “Kararsızım”, %2.77 oranında “Biraz Katılmıyorum” seçeneğinin tercih edildiği, %0 oranında ise “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneğinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Gemi işletmecisi firma tarafından denetlemelerin yapılması.

Şekil 3.83.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.83. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 47 kişi “Kesinlikle Katılıyorum”, 22 kişi “Biraz Katılıyorum”, 1 kişi “Biraz Katılmıyorum”, 2 kişi “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneğini işaretlemiş, “Kararsızım” seçeneği ise hiç işaretlenmemiştir.

%65.27 oranında “Kesinlikle Katılıyorum”, %30.55 oranında “Biraz Katılıyorum”, %1.38 oranında “Biraz Katılmıyorum”, %2.77 oranında “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneğinin tercih edildiği, %0 oranında ise “Kararsızım” seçeneğinin tercih edildiği saptanmıştır.

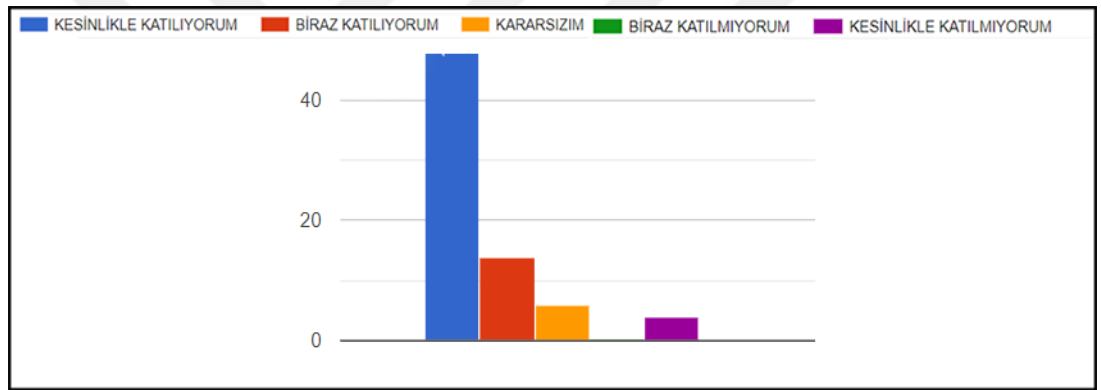
İkinci Grup Problem 38:

Tahliye limanında kiracı firma rolünde bulunan alıcı firma tarafından iyi organize edilememiş operasyon süreci ve gemi acentesinin gemi kaptanı tarafından hazırlanmış ve armatör firma tarafından varıştan önce bildirilen tahliye operasyon planına uymamasından kaynaklı gecikme yaşanması, demuraj oluşması ve kiracının armatöre bu miktarı ödememesi.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Gemi armatör firması gemi acentesi ve kiracı firma ile yapmış olduğu yazışmaları raporlayarak hukuki olarak işlem başlatması.

Şekil 3.84.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.84. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

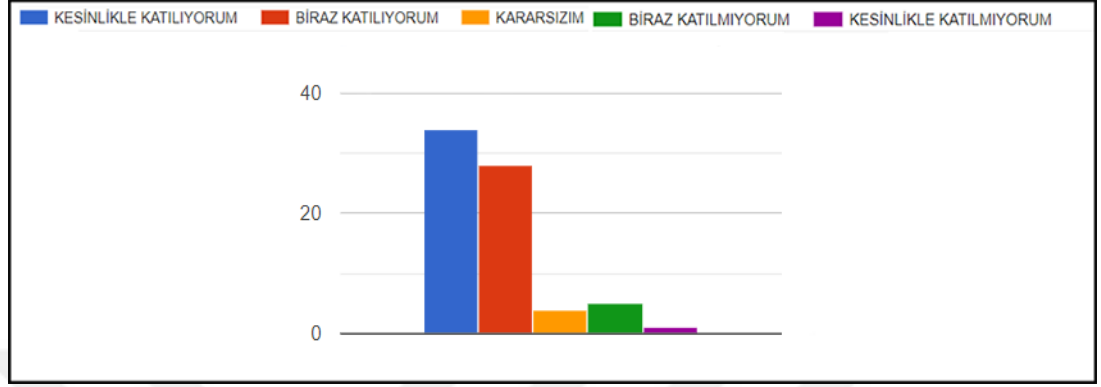
Katılımcılardan 48 kişi ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, 14 kişi ‘‘Biraz Katılıyorum’’, 6 kişi ‘‘Kararsızım’’, 4 kişi ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneğini işaretlemiş, ‘‘Biraz Katılmıyorum’’ seçeneği ise hiç işaretlenmemiştir.

%66.66 oranında ‘‘Kesinlikle Katılıyorum’’, %19,44 oranında ‘‘Biraz Katılıyorum’’, %8.33 oranında ‘‘Kararsızım’’, %5.55 oranında ‘‘Kesinlikle Katılmıyorum’’ seçeneğinin tercih edildiği, %0 oranında ‘‘Biraz Katılmıyorum’’ seçeneğinin tercih edildiği saptanmıştır.

Sunulmuş olan çözüm önerisi:

- Anlaşma sağlamak için bir miktar belirleyip kiracı firma onayına sunulması.

Şekil 3.85.'te Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtları gösterilmiştir.



Şekil 3.85. Katılımcıların çözüm önerisine vermiş oldukları yanıtlar

Katılımcılardan 34 kişi “Kesinlikle Katılıyorum”, 28 kişi “Biraz Katılıyorum”, 4 kişi “Kararsızım”, 5 kişi “Biraz Katılmıyorum”, 1 kişi “ Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerini işaretlemişlerdir.

%47.22 oranında “Kesinlikle Katılıyorum”, %38.88 oranında “Biraz Katılıyorum”, %5.55 oranında “ Kararsızım”, %6.94 oranında “Biraz Katılmıyorum”, %1.38 oranında “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerinin tercih edildiği saptanmıştır.

Yapılan görüşmelerde elde edilen verilere birbirlerinden bağımsız olan farklı katılımcılar aracılığı ile ulaşılmıştır.

Her bir probleme karşılık sunulan çözüm önerileri birbirlerinden bağımsız kişiler tarafından verilmiştir.

Bulunan mevcut raporlara göre elde edilen veriler ankete katılım gösteren kişilerin sunulan çözüm önerilerinde verdikleri yanıtlar ile görüş birliği içerisinde olduklarını kanıtlamaktadır.

Katılımcıların söz konusu araştırma anketinde tespit edilen problemlere karşılık sunulan çözüm önerilerine vermiş oldukları yanıtların gösterildiği raporlara göre en fazla “ Kesinlikle Katılıyorum ” ve “ Biraz Katılıyorum” seçeneklerinin tercih edildiği görülmektedir.

Orta seviye yoğunlukta olarak ise katılımcıların “ Kararsızım” seçeneğini tercih ettikleri, çok az sayıda ve birbirlerine yakın oranlarda ise “ Biraz Katılmıyorum” ve “ Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneklerini tercih ettikleri anlaşılmaktadır.

Bu sonuçlardan yola çıkılarak mevcut araştırmanın sektöre fayda sağlayacağı ve operasyonlarda karşılaşılan problemlerin çözümlerinde kullanılacak methodları içerdiği hususunda katılım gösteren tarafların hem fikir oldukları görülmektedir.

Konu operasyon sürecine katılım gösteren tarafların başrolde oldukları ve direkt olarak etkilendikleri problemler alt gruplar olarak aşağıda ki gibi sınıflandırılmıştır.

Çizelge 3.14.'te Karayolu nakliye firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler gösterilmiştir.

Çizelge 3.14. Karayolu nakliye firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler

Karayolu Nakliye Firmalarının Başrolde Bulunduğu ve Direkt Etkilendikleri Problemler:
➤ Liman kapılarında bulunan mevcut araç giriş-çıkış sistemlerinden dolayı karayolu araçlarının uzun kuyruklar oluşturması ve bekleme sürelerinin olması.
➤ Limanda kullanılan yükleme-tahliye ekipmanlarının arıza yapması ve stivedor firma çalışanlarının motivasyonsuz iş yapması sonucunda nakliye araçlarının beklemesi, maddi kayıp yaşaması.
➤ Liman operasyon programına uygun hazırlanan nakliye araçlarının operasyon sırasında liman tarafından tedarik edilen vinç sayısının yetersiz olmasından kaynaklı daha önce yapılmış operasyon programlarının liman tarafından değiştirilmesi sonucu zaman kaybı yaşanması.
➤ Liman tarafından yapılacak operasyon için belirlenen yerlerde bulunan nakliye araçlarının limandan kaynaklı aksamalardan dolayı bekleme yaşaması ve maddi zarar oluşması.

Çizelge 3.15.'te Gözetim firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler gösterilmiştir.

Çizelge 3.15. Gözetim firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler

Gözetim Firmalarının Başrolde Bulunduğu ve Direkt Etkilendikleri Problemler:
<p>➤ Deneyim ve bilgi sahibi olmayan usta gemicilerden kaynaklı olarak survey operasyonlarında gecikme yaşanması.</p>
<p>➤ İlk ve son draft survey operasyonlarında gemide bulunan ikinci kaptan ile raporlarda anlaşmazlık yaşanması sonucunda entegre lojistik operasyonlarının aksaması.</p>
<p>➤ Gözetleme firması yetkilisi ile iletişimde olan gemide ki yetkili kişinin meşgul edilmesinden kaynaklanan operasyon gecikmesi ve liman hazırlıklarının olumsuz etkilenmesi.</p>
<p>➤ Satıcı firmanın gözetim firma raporu ile alıcı firmanın gözetim firma raporunda oluşan uyumsuzluk sonucu hazırlanılan operasyonda zaman ve maddi kayıp yaşanması.</p>

Çizelge 3.16.'da Broker firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler gösterilmiştir.

Çizelge 3.16. Broker firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler

Broker Firmalarının Başrolde Bulunduğu ve Direkt Etkilendikleri Problemler:
➤ Yapılmış olan kiralama kontratının armatör firma tarafından tek taraflı iptal edilmesi sonucu bir önceki seferde oluşan demuraj miktarının kiracı firma tarafından ödenmemesi.
➤ Belirlenmiş laycan süresinin armatör firma tarafından uzatma talebine karşılık kiracı firmanın yazılı değil sözlü onay vermesi ve buna karşılık olarak operasyon bitiminde oluşan demurajın ödenmesinde geminin belirlenen laycan zamanından geç gelmesini bahane etmesi.

Çizelge 3.17.'de Gümrük müşavirliği firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler gösterilmiştir.

Çizelge 3.17. Gümrük müşavirliği firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler

Gümrük Müşavirliği Firmalarının Başrolde Bulunduğu ve Direkt Etkilendikleri Problemler:
➤ Limanda kullanılan yükleme-tahliye ekipmanlarının arıza yapması ve yeni ekipmanlarının tedarikinin geç yapılmasının sonucunda gümrük mesai ücreti oluşması.
➤ Gemi evraklarının zamanında gümrük müşavirliğine verilmemesinden kaynaklı hazırlanan operasyonda gecikme yaşanması.
➤ Gümrük müşavir firmasına temsil ettiği firmanın yetkilisinin konşimentoyu geç teslim etmesi.

Çizelge 3.18.'de Satıcı veya alıcı firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler gösterilmiştir.

Çizelge 3.18. Satıcı veya alıcı firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler

Satıcı veya Alıcı Firmalarının Başrolde Bulunduğu ve Direkt Etkilendikleri Problemler:
➤ Alıcı firma tarafından ödenen mal bedeline rağmen kiracı firmanın gemi navlununu ödememesinden kaynaklı olarak alıcı firmanın tahliye limanında yükünü teslim alamaması ve entegre lojistik operasyonunda kayıplar yaşanması.
➤ Ön görülemeyen bir şekilde gemiden kaynaklı oluşan arızanın liman yanaşma programını ve lojistik operasyonunu aksatması.
➤ Stivedor işletmesi çalışanları tarafından operasyonda ki yüke verilen hasar sonucu operasyonda süre artışı olması.
➤ Orijinal konşimentonun tahliye limanına gemi varışında ulaşmaması ve armatör firmanın letter of indemnity belgesi ile tahliyeye başlamayı reddetmesi sonucunda operasyonda aksama ve zaman kaybı oluşması.
➤ Yükleyici firmanın yaş sınırını geçmiş olan geminin sahibi ile kiralama sözleşmesi yapması sonucunda alıcı firmanın ekstra sigorta masrafı ödemek zorunda kalması.
➤ Satın alım anlaşmasında astarya sayımının hangi şartlar altında hesaplanacağını belirlenmemesi sonucu oluşan sürastarya ihtilafı.
➤ Gümrük mevzuatına uygun olmayan malın alıcı firma tarafından teslim alınamaması.

Çizelge 3.18. (devam)

- Yapılmış sözleşme ile tahliye operasyonunun orijinal konşimento karşılığında olması gerekirken bu evrakın gemi varışında tahliye operasyonuna yetişmemesi.

Çizelge 3.19.'da Stivedor ve liman işletmecisi firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler gösterilmiştir.

Çizelge 3.19. Stivedor ve liman işletmecisi firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler

Stivedor ve Liman İşletmecisi Firmalarının Başrolde Bulunduğu ve Direkt Etkilendikleri Problemler:
<ul style="list-style-type: none">➤ Gemi kaptanı tarafından belirtilmiş yanlış draft bilgisine karşılık limanda rıhtım ayarlamasının yanlış yapılması sonucunda rıhtım değişikliği oluşması, entegre lojistik operasyonunda zaman ve maddi kayıplar yaşanması.
<ul style="list-style-type: none">➤ Gemi tarafından hazırlanmış tahliye operasyon planı ile stivedor işletmesinin tahliye planının uyuşmaması sonucunda oluşan zaman kaybı.
<ul style="list-style-type: none">➤ Limanda gerçekleşen tahliye operasyonunda ek vinç talep edilmesi fakat nakliye araç sayısı yetersizliğinden dolayı talep edilen vincin çalışmaması sonucu ekipman işgali ve masrafın oluşması.
<ul style="list-style-type: none">➤ Gemide oluşan motor arızasının tamir zaman aralığı ile ilgili net bilginin verilmemesi, motor hazır hale geldikten sonra tekrar arızanın oluşması ve bu durumdan kaynaklı limanın gemi trafiğinin olumsuz etkilenmesi.

Çizelge 3.19. (devam)

- Belirli bir zaman dilimi için kiralanan geminin işletmecisinin ve ana armatör firmasının stivedor firma çalışanları tarafından gemi ambarına verilen hasar ile ilgili ödemenin hangi tarafa ait olacağına yönelik anlaşmazlığının oluşması, geminin limandan operasyon bitiminde ayrılmasının engellenmesi, ekstra masraf ve zaman kaybı yaşanması.

Çizelge 3.20.'de Gemi armatörü firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler gösterilmiştir.

Çizelge 3.20. Gemi armatörü firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler

Gemi Armatörü Firmalarının Başrolde Bulunduğu ve Direkt Etkilendikleri Problemler:
➤ Navlunun armatör firma banka hesabına giriş yapmasından önce armatör firmanın risk alıp tahliye operasyonuna başlanması.
➤ Navlun ödemesi için verilen hesap detay bilgilerinin yanlış ve eksik yazılmasından kaynaklı ödemenin Amerikan bankasında takılması ve tahliye operasyonundan önce armatör firma hesabına girmemesi.
➤ Broker firmasının navlun faturası üzerinde değişiklikler yaparak konu navlunu kendi hesabına geçirmesi ve armatör firma hesabına navlunun girmemesinden kaynaklı operasyon aksaması.

Çizelge 3.20. (devam)

<p>➤ Geminin yükleme limanından çıkış tarihine göre hafta sonuna denk gelmesinden kaynaklı navlun ödemesinin armatör firma hesabına giriş yapmaması sonucunda geminin tahliye limanında bekleme yaşanması ve armatör firmanın zaman ve maddi kayıp yaşaması.</p>
<p>➤ Yabancı Varlıklar Kontrol Ofisi tarafından yapılan kontrollerde ve daha önce yapılan tespitlerde teröre yardım veya yasaklı operasyonlarda yer alan firmalar ile navlun ödeme operasyonunda yer alan temiz firmanın isim benzerliğinden dolayı havaleye engel konulması ve çözüm için sürecin gemi varışına kadar yeterli olmaması.</p>
<p>➤ Operasyon süreci dışında bir firma veya kişinin konu tarafların e-mail detaylarını bularak operasyona dahil olması ve gemi armatör firması tarafından yazılmış gibi bir e-mail içinde banka hesap detaylarını değiştirerek yapılacak navlun ödemesini alakasız bir hesaba çekmek istemesi.</p>
<p>➤ Yapılan kiralama sözleşmesi ile navlun ödemesi için gerekli yük evraklarının hazırlanması ve imzalanmasından beş gün içerisinde verilen süre aşımı yapılması, gemi varışına istinaden armatör firma hesabına konu navlunun giriş yapmaması sonucunda liman operasyonunda bekleme oluşması ve armatör firmanın gemisinin günlük olarak maddi zarara uğraması.</p>

Çizelge 3.20. (devam)

<p>➤ Yapılan kiralama sözleşmesinde letter of indemnity ile tahliyenin başlanmasına izin verilmesine rağmen konu ülkenin limanında bulunmayan gümrüksüz sahadan kaynaklı geminin bekleme yaşaması sonucu armatör firma tarafında zaman ve para kaybı oluşması.</p>
<p>➤ Konşimento üzerinde ki bilgi değişiklik talebinin taraflarda ki mevcut bürokrasi aşamalarından dolayı gemi tahliye operasyonu başlangıcından önce bitirilememesi ve bu durumda armatör firmanın zaman ve maddi kayıp yaşaması.</p>
<p>➤ Alıcı firmanın bilgisi olmadan ve konşimentoda adı yer almadığı halde tahliye limanına gönderilen yük dolu geminin limana varışı sonucunda alıcı firma operasyona izin vermediği için gemi armatör firması tarafında oluşan zaman ve maddi kayıp.</p>
<p>➤ İşletmeci firma ile ana armatör firma arasında yapılan kiralama sözleşmesinin bitiminde operasyonda bulunan gemide oluşan yağ kalıntılarının temizlenme işleminin gemi operasyonda iken yapılmasına limandan izin verilmemesi sonucunda gemi işletmeci firma ve ana armatör firma arasında geminin teslim işlemleri konusunda anlaşmazlıkların oluşması.</p>

Çizelge 3.20. (devam)

<p>➤ Kiralama sözleşmesi ile kontratlı olarak bağlantısı yapılan geminin sürekli operasyon yaptığı rıhtımda ro-ro gemisinin giriş ve çıkış işlemlerinden kaynaklı oluşan zaman kayıpları.</p>
<p>➤ Limanda yapılan operasyon sırasında gemi tayfası tarafından mutfakta kullanılan pis suyun denize boşaltılması sonucunda yetkili makamlarca kesilen cezalar ile armatör firmanın maddi kayıplar yaşaması ve durumun çözüm sürecinin de armatör firma tarafında zaman kaybı yaratması.</p>
<p>➤ Tahliye limanında kiracı firma rolünde bulunan alıcı firma tarafından iyi organize edilememiş operasyon süreci ve gemi acentesinin gemi kaptanı tarafından hazırlanmış, armatör firma tarafından da varıştan önce bildirilmiş tahliye operasyon planına uymamasından kaynaklı gecikme yaşanması, demuraj oluşması ve kiracı firmanın armatör firmaya bu miktarı ödememesi.</p>
<p>➤ Stivedor firma çalışanlarının gemi ambarına hasar vermesi sonucu tamirat gerekliliğinin oluşması ve yağmurlu havadan dolayı da bu operasyonun süresinin uzaması sonucunda armatör firmanın zaman kaybı yaşaması.</p>

Çizelge 3.20. (devam)

<p>➤ Gerekli evraklar ile yapılan zaman sayımı hesabı sonucunda anlaşma sağlanamadığı için tahliye limanında oluşan demuraj ve kiralama sözleşmesine göre belirlenmiş kalan navlun miktarının armatör firma tarafından temin edilememesi.</p>
<p>➤ Liman operasyonu sırasında tahliye ve yükleme ekipmanlarının arızasından kaynaklanan zaman kaybı oluşması.</p>

Çizelge 3.21.'de Gemi acentesi firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler gösterilmiştir.

Çizelge 3.21. Gemi acentesi firmalarının başrolde bulunduğu ve direkt etkilendikleri problemler

<p>Gemi Acentesi Firmalarının Başrolde Bulunduğu ve Direkt Etkilendikleri Problemler:</p>
<p>➤ Gemiye katılış yapacak kişi üzerinde acentenin bilgisi dahilinde olmadan ve gerekli işlemler yapılmadan liman kapısından parça geçirilmeye çalışılması.</p>
<p>➤ Gemi jurnalinde yazan yakıt miktarı ile gemi varışından önce acenteye bildirilen yakıt miktarı arasında ki uyumsuzluk sonucu, kontrol operasyonlarının bitmemesi ve zaman kaybı oluşması.</p>

Çizelge 3.21. (devam)

<p>➤ Kiracı firma ile armatör firma arasında zaman sayımı hesabı yapılmasında önemli olan ve liman sınırlarına gelmeden önce gemi tarafından verilen hazırlık mektubunun kiracı acentesi tarafından kabul edilmemesi ve yeniden düzenlenmesinin istenmesi.</p>
<p>➤ Gemi jurnalinde yer alan yakıt bilgilerinin geminin limana varışından önce gemi acentesi firmasına verilen yakıt miktarlarında gümrük muhafaza memuru tarafından yapılan hesaplamalar ile uyumsuzluk tespit edilmesinden kaynaklanan entegre lojistik operasyonlarının gecikmesi.</p>

Ortalama ve Standart Sapma Değerleri:

Çizelge 3.22.'de Ortalama ve standart sapma değerleri gösterilmiştir.

Çizelge 3.22. Ortalama ve standart sapma değerleri

Item Statistics			
	Mean	Std. Deviation	N
Aynı gün valörlü ödeme talep edilmesi	2,10	1,343	71
soru2	1,68	,968	71
soru3	1,65	,958	71
soru4_a	2,04	1,176	71
soru4_b	1,66	1,027	71
soru5_a	1,85	,951	71
soru5_b	1,63	,866	71
soru6_a	1,73	1,014	71
soru6_b	1,70	,852	71
soru7_a	1,51	,843	71
soru7_b	1,65	,880	71
soru8_a	1,62	,947	71
soru8_b	1,62	,884	71
soru8_c	1,68	,875	71

Çizelge 3.22. (devam)

soru9_a	1,63	,914	71
soru9_b	1,83	,910	71
soru10	1,79	1,145	71
soru11	1,93	,990	71
soru12	1,79	1,027	71
soru13_a	1,85	,995	71
soru13_b	1,86	,975	71
soru13_c	1,75	,874	71
soru13_d	1,85	,936	71
soru14_a	1,72	1,124	71
soru14_b	1,92	1,066	71
soru15_a	1,83	1,134	71
soru15_b	1,90	,988	71
soru16_a	1,51	,892	71
soru16_b	1,93	1,033	71
soru17	1,76	1,035	71
soru18	1,75	,921	71
soru19	1,77	,898	71
soru20_a	1,72	,959	71
soru20_b	1,76	,918	71
soru21_a	1,65	1,030	71
soru21_b	1,75	,921	71
soru22	1,90	1,044	71
soru23_a	1,75	,967	71
soru23_b	1,93	1,087	71
soru24_a	1,70	,962	71
soru24_b	1,97	1,195	71
soru25_a	1,55	,858	71
soru25_b	1,93	,976	71
soru25_c	1,93	1,199	71
soru26_a	1,94	1,206	71
soru26_b	1,92	,937	71
soru26_c	1,80	1,009	71
soru27	1,70	1,176	71
soru28_a	1,65	,830	71
soru28_b	1,77	,959	71

Çizelge 3.22. (devam)

soru28_c	1,76	1,007	71
soru29_a	1,52	,843	71
soru29_b	1,70	,916	71
soru30_a	1,52	,826	71
soru30_b	1,93	1,033	71
soru31_a	1,65	,987	71
soru31_b	1,55	,875	71
soru32_a	1,66	,861	71
soru32_b	1,68	,907	71
soru33	1,49	,826	71
soru34_a	1,65	,912	71
soru34_b	1,56	,823	71
soru35	1,66	,999	71
soru36_a	1,83	1,159	71
soru36_b	1,70	,916	71
soru37_a	1,65	1,001	71
soru37_b	1,63	,866	71
soru38_a	1,62	,868	71
soru38_b	1,93	1,060	71
soru39_a	1,72	1,136	71
soru39_b	1,61	,870	71
soru40	1,58	,936	71
soru41	1,75	,937	71
soru42	1,55	,824	71
soru43_a	1,69	,965	71
soru43_b	1,63	,866	71
soru43_c	1,73	1,041	71
soru44	1,76	1,021	71
soru45_a	1,62	1,019	71
soru45_b	1,59	,871	71
soru46_a	1,42	,873	71
soru46_b	1,56	,732	71
soru46_c	1,41	,767	71
soru47_a	1,59	1,050	71
soru47_b	1,80	,980	71

Yukarıda ki çizelgede değişkenlerin ortalaması ve standart sapmaları verilmiştir. Gözlem sayısı 71'dir. Her bir değişken tek tek incelendiğinde genel olarak verilen cevaplar " 1 Kesinlikle Katılıyorum" ve " 2 Biraz Katılıyorum" arasındadır.

Standart sapma, olasılık kuramı ve istatistik bilim dallarında bir ana kütle, bir örneklem, bir olasılık dağılımı veya bir rassal değişken veri değerlerinin yayılımının özetlenmesi için kullanılan bir ölçüdür. Yani varyansın kareköküdür.

Belirli bir seri için standart sapma değerini bilmek ve bu kavramı anlamak demek bir ortalama etrafında bu serinin ne kadar yayılım gösterdiğini anlamak demektir. Standart sapmanın büyük olması veri noktalarının ortalamadan daha uzak yayıldıklarını, küçük bir standart sapma ise ortalama etrafında daha çok yakın gruplaştıklarını göstermektedir.

Standart sapma belirsizliğin bir ölçüsü olarak hizmet edebilir. Fiziksel bilimlerde tekrar tekrar yapılan deneyler ve deneyler sonucu elde edilen ölçülerde ise gösterilen standart sapma olgusu deneyin ölçülmesinde ki kesinlik ve doğruluğuna vurgu yapar.

Ölçümlerin teoriye dayanan bir tahmin ile karşılaştırılıp birbirine uygunluk gösterip göstermediğine dair karar vermede ölçümlerin standart sapması önemli rol oynar.

Eğer ölçümlerin standart sapması teorik tahminden çok daha uzaksa sınınan teorinin değiştirilmesi gerekir ve bu uzaklık standart sapmalar ile belirlenmektedir.

Standart sapmalara baktığımızda ise sonuç gözlem değerlerinin ortalama etrafında yayıldığını göstermektedir. Yani ortalamalara yakın değerlerde bulunmaktadır. Bu bilgi de çalışmada verilen cevaplar arasında uçurum olmadığını göstermektedir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

Dünya üzerinde ticaret yapılmaya başlandığından itibaren geçen sürede denizler üzerinde gemilerin kullanımı ile birlikte ticaret hacmi gittikçe artmıştır. Yapılan bu deniz ticaretleri ve deniz taşımaları aracılığıyla insanlar yaşamlarında ihtiyaç duydukları birçok ürüne ulaşmaktadır. Günümüzde ticarete deniz yolu taşımacılığının kullanımı %90 dır. Sıvı ve gaz yüklerin dışında kalan kuru yüklerin beher adet için yaklaşık 28 tona kadar olanları konteynerler ile taşınırken, bu tonajdan yukarıda olan yükler için tasarlanmış olan kuru yük gemileri kullanılmaktadır.

Dünya üzerinde ki ülkelerin ise güçlü ekonomilere sahip olmaları için yenilenme ve geliştirme ile sürdürülebilir kontrol mekanizmalarına sahip olmaları önemli gerekliliklerdendir.

Ülkelerin taşımacılık alanlarında mevcut coğrafi konumları, kullandıkları teknolojileri, eğitilmiş ve deneyimli çalışanlara sahip firmaları ile aktif rol aldıkları bu son dönemlerde özellikle denizlere komşu olan ülkelerin mevcut liman yapıları ve liman yönetimlerinin iş stratejileri başarı için ön plana çıkmaktadır.

Küresel rekabet ortamının gittikçe büyüdüğü bu günlerde daha kısa sürede yapılan teslimatlar, tek seferde daha fazla yüklerin taşınması ile mevcut taleplerin karşılanma ihtiyacı, güvenli, tam zamanında teslimat ve maksimum kar marjı ile operasyon sürecinde ki zaman kaybını minimum seviyelere çekme hedefleri sürekli olarak ön plana çıkmaktadır.

Belirtildiği gibi deniz yolu taşımacılığı sektör içerisinde en fazla tercih edilen taşımacılık türü olarak bulunmaktadır. Bu taşımacılık türü mevcut ekonomik durumlar dışında dış politikalarından, ülkeler arası siyasi karar ve anlaşmalardan doğrudan etkilenmektedir.

Yapılan çalışmada iki tip ana kuru yük gemisinin bulunduğu, bunların General Cargo ve Bulk Carrier tipi gemiler olduğu tespit edilmiştir. Bu gemilerin taşıyabilecekleri yüklerin belirlenmesinde gemilerin ambar yapılarının, ambar iç hacimleri ölçülerinin, gemilerin sahip oldukları sertifikaların özelliklerinin ve gemilerin ambar tabanlarının taşıma kapasitelerinin etken olduğu tespit edilmiştir.

Yapılan çalışmada deniz yolu taşımacılığının genel özellikleri, çeşitleri, tespit edilen başlıca konu yükler ve özellikleri, taşımalar sırasında kullanılan gemi tip ve özellikleri, liman operasyonlarında kullanılan ekipman türleri, gemilerin mevcut vinçlerinin özellikleri, yük ve gemi eşleştirilmesi aşamasında konu yüklerin türleri ve yapıları, sahip oldukları belgeleri, yapılacak kiralamalarda kullanılan kiralama sözleşmeleri, kiralama işlemleri ve operasyon süreci, sefer maliyetleri, kullanılan operasyon evrakları ve sürecin tamamında yer alan kuruluşların detaylı olarak bilgilerine yer verilmiş ve bütün bu süreç içerisinde farklı kuruluşların birbirleri ile ne derece bağlantılı bir operasyon sürecine katılım sağladıkları tespit edilmiştir.

Araştırmanın birinci ve ikinci bölümlerinde yukarıda sözü edilen bilgilerin gerçekleşmiş operasyon süreçlerinde ki incelemeleri yapılmış ve sürecin başlangıcı olarak görülebilen ticarete konu olan yüklerin satın alım anlaşmalarından itibaren alıcı firmanın yükü daha önce belirlediği alanda teslim almasına kadar geçen operasyon aşamalarına katılım gösteren kurum ve kuruluşların karşı karşıya kaldıkları problemlerin taraflara ciddi seviyelerde maddi zararlara yol açtığı, mevcut iş gücünde bulunan insanların ise iş motivasyonlarını psikolojik olarak negatif etkilediği, ayrıca entegre lojistik operasyon kollarını da olumsuz etkilediği tespit edilmiştir.

Bu bilgiler doğrultusunda konu operasyon sürecini gerçekleştirecek yetkili kişi ve kurumların deniz yolu taşımacılığına konu olan mevcut yük ve yükler için uygun gemi tipleri seçimi, kullanılacak kiralama sözleşmeleri, liman operasyonlarında kullanılan ekipmanlar ve liman operasyonuna taraf olan kurum-kuruluşlar hakkında yeterli düzeyde bilgi sahibi olmalarının konu operasyonun başarılı olması açısından ciddi önem arz ettiği görülmektedir.

Yapılan çalışmada sürecin tamamına katılım gösteren tarafların satıcı-alıcı firmalar, gemi brokeri firmaları, gemi armatör firmaları, gemi acentesi firmaları, gümrük müşavir firmaları, karayolu nakliye firmaları, gözetim firmaları, liman yönetim ve stivedor firmaları oldukları tespit edilmiştir.

Bu firmalardan her birinin süreç boyunca uymak zorunda olduğu birtakım kurallar ve yasal dayanakların olduğu, ayrıca bağlı buldukları kurum ve kuruluşların da var olduğu tespit edilmiştir. Taraflar arasında yapılan anlaşmalarda bulunan maddelere uygun hareket edilmesinin konu operasyonların başarılı bir şekilde devamlılığı için önemli olduğu da belirlenmiştir. Operasyonlar sırasında karşı karşıya kalınan problemlerin çözümleri için de

kullanılan bu anlaşma maddelerinin yetersiz kaldığı durumlarda taraflar arasında yazılı olmayan ve anlık yapılan müzakerelerin, işbirliklerinin de önemli derecede etkili olduğu saptanmıştır.

Denizcilik sektöründe genel olarak limanlarda gerçekleşen operasyonların her bir kolunun diğeri ile bağlantılı olduğu ve koordineli olarak hareket ettiği açıkça anlaşılmaktadır.

Özellikle araştırmaya konu olan Mersin Uluslararası Limanı'nda faaliyet gösteren firmaların güncel gelişmeler hakkında bilgi sahibi olmaları ve sürekli olarak gelişim içinde bulunmaları için Mersin Deniz Ticaret Odası tarafından düzenlenen eğitim ve seminer olanaklarının bulunması da büyük oranda fayda sağlamaktadır.

Mevcut operasyon süreçleri içerisinde özellikle limanda yapılan operasyonlar sırasında kullanılan gemilerin eğitimsiz veya bilinçsiz personelleri tarafından deniz ve çevre kirliliklerinin olduğu ve bu durumda operasyonel anlamda maddi zararlara yol açmış oldukları tespit edilmiştir. Mevcut liman yönetimi, gemi armatör firmaları ve konu ile alakalı diğer kurumların hazırlamış oldukları eğitimlerin oluşan bu problemlerin önüne geçilmesi için önemli adımlar olacağı saptanmıştır.

Coğrafi konumu sebebi ile Mersin Uluslararası Limanı'nın ev sahipliği yapmış olduğu bu entegre lojistik operasyonlarının başarılı bir şekilde sürdürülmesi ve tamamlanması ticaret hacmi yüksek olan ülkeler tarafından tercih edilmeleri için stratejik bir önem taşımaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin Akdeniz'de bulunan ve birçok coğrafi noktaya açılan kapısı olan Mersin Uluslararası Limanı'nın yapılan araştırmaya konu olan problemlerin çözümü için atılan adımlar sonrasında bölgesinin en çok tercih edilen limanları arasında ilk sıralarda yer bulması beklenmektedir.

Sürekli olarak değişmekte ve gelişmekte olan dünya düzeninde deniz yolu tercih edilerek yapılan kuru yüklerin ticareti ve taşınmaları için kullanılan deniz yolu taşımacılığının temellerinin dayandığı anlaşma maddelerine, etkili olan kurum ve kuruluşlara ve sürece olan hakimiyet gücünün, yeterli bilgi ve deneyim mevcudiyetinin süreç içerisinde karşı karşıya kalınmış problemlerin çözülmesi ve tekrar yaşanmaması için ihtiyaç duyulan önemli temel gereksinimlerden oldukları açıkça anlaşılmaktadır.

Yapılan bu çalışma ve araştırmayla süreçle alakalı yetkili kurum ve kuruluşlar tarafından hazırlanmış iyi bir organizasyon ile gerekli denetlemelerin yapılması, uygun stratejilerin belirlenip uygulanması, güncelleştirilmiş eğitimlerin verilmesi ve coğrafi konum avantajının da iyi kullanılması hedeflenen başarıya bir adım daha yaklaşılmasını sağlayacaktır.



KAYNAKÇA

- Akdoğan R. (1988). *Deniz Ticareti*, Zihni Eğitim Yayını, İstanbul
- Altınçubuk F. (1989). *Liman İdare ve İşletmesi*, İmeak Yayın No:12, İstanbul
- Çağa T., KENDER R. (2006). *Deniz Ticareti Hukuku II- Navlun Sözleşmesi*, Arıkan Yayınevi, İstanbul
- Çevik Ü. (2010). *Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri*, Yenilenmiş 3. Baskı, Birsen Yayınevi, İstanbul
- Duman R. (2009). *Gemi Acenteliği ve Dış Ticaret*, Bostancı
- Erdoğan N., ŞABAN M. (2006). *Maliyet ve Yönetim Muhasebesi*, Barış Yayınları, İzmir, 4.Baskı
- Erdol T. (2014). *Deniz Taşımacılığında Navlun Mukavelesi ve Gemi Kira Mukavelesi Uygulamaları*
- Esmer S., YILMAZEL M. (2005). *Gemi İşletme Maliyetlerinde Gider Minimizasyonu*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C: VII
- Koban E., KESER H. Y. (2008). *Dış Ticarete Lojistik*, 2. Baskı, Ekin Basın Yayın Dağıtım, Bursa
- Kol B. (2010). *Türkiye'nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sorunları, Yüksek lisans tezi*, İzmir
- Kubilay H. (2001). *Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu*, Fakülteler Kitabevi, İzmir
- Kurtuluş K. (2010). *Araştırma Yöntemleri*, Türkmen Kitabevi, İstanbul
- Küçük O. (2016). *Lojistik İlkeleri ve Yönetimi*, 4. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara

- Light Algantürk D. (Güz 2005/2). *Cmi Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (Bareboat Charterer) Tesciline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme*, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl:4 Sayı:8
- Mersin Deniz Ticaret Odası (2017). *211/17 Sayılı "Mersin Limanı Nisan 2017 Liman İstatistiği ve Özeti"* konulu sirküler
- Mersin Deniz Ticaret Odası (2016). *Gemi Acenteliği Eğitim Semineri Notları*, Mersin
- Milli Eğitim Bakanlığı, Ulaştırma Hizmetleri (2011). *Denizyolu Taşımacılığı*, Ankara
- Milli Eğitim Bakanlığı, Ulaştırma Hizmetleri Alanı (2011). *Karayolu Taşımacılığı*, Ankara
- Pekdemir I. (1991). *Denizyolu Yük Taşımacılığı: Yönetim ve Organizasyonu*, Beta Basım Yayın, İstanbul
- Şendur T. (2015). *Gemi Kiralama ve Demuraj - Dispeç Hesapları*, 1. Basım, Nobel Yayın, Ankara
- Şendur T. (2015). *Lojistik Sektöründe Deniz Yolu Taşımacılığı, Türkiye’de Kuru Yük Taşımacılığında Gemi İşletmeciliği Sorunlarının Tespitine Yönelik Sektörel Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul
- Şişmanyazıcı H. (2011). *Broker Müessesesi ve Geleceği*
- Şişmanyazıcı H. (2014). *Gemi Brokerliğinin Geleceği*
- Ulaşan ve Erişen Türkiye* (2017)
- Ülgener M.F. (2017). *Çarter Sözleşmeleri I*, Der Yayınları, 2. Baskı, İstanbul
- Yılmaz G. (2017). *Denizlerde En Sık Karşılaşılan Gemi Türleri*

İNTERNET KAYNAKLARI

- [1]: <https://tr.wikipedia.org/wiki/Kabotaj> (E.T: 22.02.2018)
- [2]: <https://www.denizyolutasimaciligi.com/denizcilikte-liner-tasimaciligi> (E.T: 01.10.2019)
- [3]: <https://www.emreipekci.com/denizyolu-tasimaciligi-html/>
(E.T: 24.02.2018)
- [4]: <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/>
(E.T: 23.02.2018)
- [5]: <https://adrbook.com/tr/tehlikeli-madde-nedir/s/48#targetText=Tehlikeli%20maddeler%20veya%20uluslararası%20kısaltmasıyla,al erjen%20maddeler%20bu%20gruba%20girerler> (E.T: 23.02.2018)
- [6]: <https://www.turkloydu.org/en-us/yayinlar/bulten/2010.aspx>
(E.T: 23.02.2018)
- [7]: <https://www.crad.com.tr/tr/828/MSDS#.WquwDGrFLIV>
(E.T: 02.03.2018)
- [8]: <http://armatorlerbirligi.com/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/?AspxAutoDetectCookieSupport=1> (E.T: 04.10.2019)
- [9]: <https://bit.ly/3114ZjX> (E.T: 04.10.2019)
- [10]: www.tyshipping.com.tr/portfolio/mv-karam-loading-2/
(E.T: 24.02.2018)
- [11]: <https://tyshipping.com.tr/portfolio/mv-elisabeth-russro-ro-loading-operation-2013/> (E.T: 24.02.2018)

- [12]: <https://wonderopolis.org/wonder/what-do-barges-carry>
(E.T: 24.02.2018)
- [13]: <https://www.wartsila.com/encyclopedia/term/river-sea-vessel-river-sea-trader> (E.T: 04.10.2019)
- [14]: https://tyshipping.com.tr/portfolio_category/discharging-agency/ (E.T: 24.02.2018)
- [15]: <http://gemiadamlari.org/denizlerde-en-sik-karsilasilan-gemi-turleri/> (E.T: 25.02.2018)
- [16]: http://kozasurevey.com/services/pre-purchase_surveys
(E.T: 25.02.2018)
- [17]: <https://www.mersinport.com.tr/liman-hizmetleri/detay/Dokme-Kati-Yukler/39/58/0> (E.T: 25.02.2018)
- [18]: <https://www.mersinport.com.tr/liman-hizmetleri/detay/Dokme-Kati-Yukler/39/58/0> (E.T: 26.02.2018)
- [19]:
http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5d9b3e46678553.27443530 (E.T: 04.10.2019)
- [20]: <http://bonum-marine.gr/stowage-factors.html> (E.T: 01.03.2018)
- [21]: <http://drychartering.blogspot.com.tr/2013/08/dry-bulk-stowage-factor.html>
(E.T: 02.03.2018)
- [22]: <https://bit.ly/2udWPOH> (E.T: 03.03.2018)
- [23]: <http://mtmaritime.com/dry-bulk/> (E.T: 03.03.2018)
- [24]: [https://www.wartsila.com/encyclopedia/term/deadweight-\(dwt\)](https://www.wartsila.com/encyclopedia/term/deadweight-(dwt)) (E.T: 05.10.2019)

[25]: <http://marinegyaan.com/what-is-difference-between-grain-capacity-and-bale-capacity/> (E.T: 05.10.2019)

[26]: <https://tyshipping.com.tr/portfolio/mv-omega-discharging/>

(E.T: 01.03.2018)

[27]: <http://www.tetamuh.com.tr/tr/urun/s/54> (E.T: 01.03.2018)

[28]: <https://tyshipping.com.tr/portfolio/mv-super-emma-discharging/>

(E.T: 01.03.2018)

[29]: <https://tyshipping.com.tr/portfolio/mv-occitan-barsac-discharging/> (E.T: 01.03.2018)

[30]: <https://tyshipping.com.tr/portfolio/mv-super-emma-discharging/> (E.T: 01.03.2018)

[31]: <https://acim.nidec.com/tr-tr/sites/controltechniques/home/industries/port-and-freight-terminal-machinery>

(E.T: 05.10.2019)

[32]: <https://tyshipping.com.tr/portfolio/mv-occitan-barsac-discharging/> (E.T: 01.03.2018)

[33]: <https://tyshipping.com.tr/portfolio/mv-thunder-loading/>

(E.T: 01.03.2018)

[34]: <https://tyshipping.com.tr/portfolio/mv-thunder-loading/>

(E.T: 01.03.2018)

[35]: <https://wikidiff.com/derrick/crane> (E.T: 05.10.2019)

[36]: <https://tyshipping.com.tr/portfolio/mv-occitan-barsac-discharging/> (E.T: 01.03.2018)

[37]: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Derrick_\(side_view\).PNG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Derrick_(side_view).PNG) (E.T: 01.03.2018)

[38]: http://www.itistech.com/s/content/cont_page.asp?content_id=83 (E.T: 03.03.2018)

[39]: <http://easternbulk.com/fleet/semi-open-box-design/>
(E.T: 05.10.2019)

[40]: <http://maritime-connector.com/ship/marcarolina-9489986/>
(E.T: 03.03.2018)

[41]:
https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:372070/mmsi:311000126/imo:9244037/vessel:OCCITAN_BARSAC (E.T: 03.03.2018)

[42]: <https://www.marineterms.com/terms-dictionary/sea-words/lumpsum-freight.html> (E.T: 07.10.2019)

[43]: <https://bit.ly/2OiUfxy> (E.T: 09.10.2019)

[44]: <https://www.muhasbedersleri.com/maliyet-muhasebesi/maliyet-muhasebesi-2.html> (E.T: 09.10.2019)

[45]: http://www.arkasdenizcilik.com.tr/yukleme_talimati_bilgileri.html (E.T: 10.10.2019)

[46]: <https://bit.ly/36Q2Ca3> (E.T: 10.10.2019)

[47]: <http://dumensuyu.com/hazirlik-mektubu/> (E.T: 10.10.2019)

[48]: <http://www.oaib.org.tr/tr/bilgi-merkezi-sikca-sorulan-sorular-dis-ticarete-satis-sozlesmeleri-hakkinda-bilgi-verebilir-misiniz.html> (E.T: 10.10.2019)

[49]: <http://www.lojiblog.com/1-incoterms-teslim-sekilleri/>
(E.T: 16.10.2019)

[50]: <https://bit.ly/2RPJvIR> (E.T: 16.10.2019)

[51]: <https://bit.ly/2GM4l5J> (E.T: 16.10.2019)

[52]: <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/hakkimizda>

(E.T: 17.10.2019)

[53]: <http://www.10numarafiati.com/yetki-belgeleri/yetki-belgeleri-hakkinda-merak-ettikleriniz> (E.T: 17.10.2019)

[54]:

https://hbogm.meb.gov.tr/modulerprogramlar/programlar/ogretmenlik_ogretim/MTS_mbs/Karayolu%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1l%C4%B1%C4%9F%C4%B1-1.pdf

(E.T: 19.10.2019)

[55]: <http://www.oaib.org.tr/tr/bilgi-merkezi-sikca-sorulan-sorular-gumruk-musavirleri-ve-yetkilendirilmis-gumruk-musavirleri-ygm-hakkinda-bilgi-verebilir-misiniz.html> (E.T: 22.10.2019)

[56]: <https://bit.ly/391Ktrn> (E.T: 22.10.2019)

[57]: <https://bit.ly/36Q32NF> (E.T: 22.10.2019)

[58]: <http://www.arifpirildar.com/risk-nedir.htm> (E.T: 24.10.2019)

[59]: http://www.enessigorta.com.tr/sigorta_nedir.htm(E.T: 24.10.2019)

[60]: <https://bit.ly/36RXB0T> (E.T: 24.10.2019)

[61]: <http://www.insuranceqna.com/commercial-and-business-insurance/hull-and-machinery-insurance.html> (E.T: 24.10.2019)

[62]: <https://www.anadolusigorta.com.tr/tr/tekne-nakliyat-sigortalari>

(E.T: 24.10.2019)

[63]: <https://bit.ly/37SDfWq> (E.T: 24.10.2019)

[64]: <https://www.sigortamedya.com.tr/catisma-sorumlulugu-teminati-neleri-kapsiyor/> (E.T: 24.10.2019)

[65]: <https://docplayer.biz.tr/109831454-5-5-lojistik-is-sureci-olarak-sigortalama.html> (E.T: 25.10.2019)

[66]: <http://www.imo.org/en/About/Pages/FAQs.aspx> (E.T: 25.10.2019)

[67]: <https://www.denizhaber.net/bayrak-devleti-ve-liman-devleti-1-haber-8804.htm> (E.T: 26.10.2019)

[68]: <https://bit.ly/2Sel1YL> (E.T: 29.10.2019)

[69]: <https://bit.ly/37RshAF> (E.T: 01.11.2019)

[70]: <https://bit.ly/2GPbCBY> (E.T: 01.11.2019)

[71]: <https://www.muhasebenews.com/ticaret-gemisi-nedir/>
(E.T: 01.11.2019)

[72]: <https://www.emreipekci.com/freight-forwarder-nedir-html/>
(E.T: 01.11.2019)

[73]: <https://www.nedir.com/t%C3%BCccar> (E.T: 05.03.2018)

[74]: <https://www.netbilenhaber.com/2016/09/armator-nedir-armator-nedemek.html> (E.T: 03.03.2018)

[75]: <https://www.denizcilikbilgileri.com/gemi-tasima-sozlesmesinde-taraflar/>
(E.T: 01.11.2019)

[76]: http://emngumruk.com/dis-ticarete-giris/guemruekleme-terimleri/navlun-nedir_ (E.T: 03.03.2018)

[77]: <https://www.muhasebenews.com/gemi-jurnali-nedir/>
(E.T: 04.03.2018)

[78]: <https://nenedir.com.tr/musterek-avarya-general-average-nedir/>

(E.T: 04.03.2018)

[79]: <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/about-us>

(E.T: 05.03.2018)

[80]: <https://bit.ly/2RTY9iB> (E.T: 05.03.2018)

[81]: <https://docplayer.biz.tr/20257268-Imeak-deniz-ticaret-odasi-nin-resmi-yayinidir-mayis-2016-dergi-kurulus-1984-imeak-dto-mayis-sayisi-gemi-brokerleri-eki-dir-gemi-brokerleri.html> (E.T: 25.11.2019)

[82]: <https://www.thoughtco.com/what-is-vessel-draft-2292989>

(E.T: 25.11.2019)

EKLER

TEMEL DENİZ YOLU TAŞIMACILIK KAVRAMLARI

Kabotaj Taşımacılığı:

Kabotaj, bir devletin kendi limanlarına deniz ticareti konusunda tanıdığı ayrıcalıktır [1].

Kabotaj taşımacılığı ise bir ülkenin kendi limanları arasında gerçekleşen taşımalara denir [1].

İthal ve İhraç Yük Taşımacılığı:

Ülke sınırları üzerinde ki limanlardan gerçekleştirilen ihracat operasyonlarının ve yine aynı limanlara yapılan ithalat operasyonlarının denizyolu ile gerçekleştirilmesidir (Şendur, 2015: 14).

Transit Yük Taşımacılığı:

Ticari taşımacılıkta, yükün bir yerden, nihai hedef olmayan bir ya da birden fazla başka yere, oradan da nihai yere taşınması veya bir taşıma türünden bir başka taşıma türüne aktarılması, örneğin denizyolundan demiryoluna aktarılması, aktarmalı taşımaya denir (Şendur, 2015: 14).

Yabancı Limanlar Arası Yük Taşımacılığı:

Üçüncü ülkeler arası taşımacılık da denilen bu taşımacılığın giriş ve çıkış noktaları ile sefer, ülke sınırları dışında gerçekleşmektedir (Şendur, 2015: 14).

İç Su Taşımacılığı (Göller ve Nehirlerdeki Yük Taşımacılığı):

İç su yolu taşımacılığı (veya nehir taşımacılığı) da denizyolu taşımacılığı içerisinde değerlendirilebilir. Bu kapsamda; nehir yolu taşımacılığı için nehrin derinliğine girebilecek yapıda gemiler inşa edilmesi gereklidir (Şendur, 2015: 14).

Ticaret Gemisi (Commercial Vessel) :

Denizde kazanç elde etmek için operasyonu sürdüren her gemiye denir [71].

Freight Forwarder:

Türk Ticaret kanununda taşıma işleri komisyoncu olarak geçen bu şirketler genel anlamda yükü olanla yük taşıyan arasında bir nevi aracılık yapan ve gerekli operasyonun her aşamasında yetkinliğini kullanan firmalardır [72].

Trader:

Ticaret yapan, ticaretle uğraşan kimse, tacir [73].

Armatör (Taşıyan, Donatan):

Deniz ticaretinde gemi işletmeciliği ve gemi sahibi iş adamlarına verilen isime denir [74].

Kiracı (Taşıtan):

Gemiye kiralayan ithalatçı, ihracatçı, yükün sahibi olan veya aracı (trader) firmalara denir [75].

Manifesto:

Manifesto geminin varış limanlarına göre gemideki yükün tüm özelliklerinin yazıldığı bir dokümandır. Yükleme limanında ki acente tarafından konşimento içeriğine göre hazırlanır (Şendur, 2015: 49).

Mate's Receipt (2.Kaptan Makbuzu) :

Mates Receipt; Yükleme esnasında, yükleme operasyonunu yapan firma yetkililerinin, yükleyici müteahhidinin "Stevedor"ların gemiye yükleyecekleri, yükün gemi ambarına girdiğini, gemi tarafından teslim alındığını belirten bir anlamda "Teslim alınma makbuzu" niteliğindedir (Şendur, 2015: 48).

Navlun:

Deniz hukukunda taşıyanın belirli bir ücret karşılığında, gemisini kısmen ya da tamamen taşıtana tahsis ederek ya da tahsis etmeksizin bir yükü deniz yoluyla taşımayı yüklediği sözleşmedir [76].

Gemi Jurnalı :

Her gemide gemi jurnalı denilen bir defter tutulur. Bu deftere her yolculukta eşya veya safranın yüklenmeye başlanması anından itibaren geçecek belli başlı olaylar yazılır [77].

Müşterek Avarya:

Gemi ve yükü birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla, makul bir hareket tarzında olmak kaydıyla, bilerek bir fedakarlık yapılması veya bir masrafa katlanması durumunda, Müşterek Avarya hareketi söz konusudur ve bu nitelikte bir hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar veya masraflar Müşterek Avarya'dır [78].

Gemi Acentesi:

“Acente” kavramı, TTK 116. maddesine göre;

“Bir mukaveleye dayanarak muayyen bir yer veya bölge içinde daimi bir surette ticari bir işletmeyi ilgilendiren akitlere aracılık etmeyi veya bunları o işletme adına yapmayı meslek edinen kimseye denir.” Şeklinde tarif edilmiştir.

Gemi Acenteleri, deniz taşıt ve araçları ile yolcu ve yük taşımalarında gemi sahibi, kaptanı, işleticisi ve/veya kiracısı nam ve hesabına üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı hak ve menfaatlerini tayin edilen bölge içinde koruyan ve bunun karşılığında ücret alan kişi ve kuruluşlardır (Duman, 2009).

Recapitulation (Recap):

Bağlantı sırasında anlaşılan maddelerin özet halinde yazılmasıdır (Şendur, 2015: 34).

Charter Party:

Taşıma şartlarının çok daha detaylı olarak belirtildiği sözleşmedir (Şendur, 2015: 35).

Konşimento:

Kıymetli evraktır. Yükün hangi koşullarda tahliye edileceğini belirtir. En önemli özelliği ciro edilebilir olmasıdır. Yük miktarı ve cinsi, satıcı, alıcı, ihbar adresi, tarih gibi önemli bilgileri içerir (Akdoğan, 1988: 151).

Baltic And International Maritime Council (BIMCO):

Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi [79].

Free on Board (Fob) :

Bu teslim şeklinde satıcı malları belirlenen tarihte ve yerde, alıcı tarafından temin edilen gemiye yüklemeyi gerçekleştirir. Mallar geminin küpeştesine (güvertesine) geçtikten sonra meydana gelebilecek her türlü hasar, kayıp ve masraflar alıcının sorumluluğundadır. Satıcı ihracat için gerekli tüm belgeleri hazırlar ve malların gümrük işlemlerini tamamlayarak teslim eder [80].

Cost Insurance Freight (CIF) :

Bu teslim şeklinde satıcı sigorta primi, navlun ve yükleme masrafları ve riskleri üstlenerek malları yükleyeceği limana getirir. Satıcı gemi acentası ile anlaşır ve temin eder. Satış sözleşmesindeki malların belirtilen tarihte ve yerde yüklemesinin yapıldığını alıcıya bildirir. Satıcı sigorta primini ödemek suretiyle yüklediği mal cinsine uygun olan en dar kapsamlı deniz nakliyat sigortası yaptırır. Mallar gemiye yüklendikten sonra navlun ve sigorta primi dışındaki masraflar ve diğer vuku bulabilecek her türlü (sigorta anlamında) risk alıcıya geçer [80].

Navlun Sözleşmesi :

Navlun sözleşmeleri, deniz taşımacılığı ile taşınan yük veya yüklerin detaylarının yer aldığı sözleşmelere verilen genel isimdir. İki taraf arasında yapılan bir deniz yoluyla taşıma sözleşmesi var ise ve konusu taşınan yük ise buna navlun sözleşmesi denir (Erdol, 2014).

Charter Party Navlun Sözleşmesi:

Geminin tamamı ya da bir bölümünün taşıyan tarafından taşıtana belirli bir bedelle kiralanmasına ilişkin sözleşmedir. Genellikle tramp taşımalarda kullanılır (Şendur, 2015: 42).

Kırkambar Navlun Sözleşmesi:

Geminin tamamı ya da bir bölümünün yüke ayrılması gibi bir durum olmaksızın, küçük parçalar halindeki eşyanın denizyolu ile taşınmasıdır. Bu sözleşme için taşıma şartları kısaca görüşülmektedir. Genellikle Liner taşımalarda kullanılır (Şendur, 2015: 42).

Broker:

Konu olan kira sözleşmesinin taraf firmaları arasında aracı rolünde bulunan ve başka bir deyiş ile müzakere moderatörü de denilebilen gerçek ya da tüzel kişilere denir.

Konu bu işlemi gerçekleştirirken deniz yolu taşımacılığında gemi ve yük uygunluğu bulunarak bir araya getirme ve bu taşımaya aracılık etme görevinde bulunur [81].

Draft:

Geminin en düşük noktasında bulunan yer ile su yüzeyi arasında kalan mesafeye denir [82].

Tespit Edilen Çözüm Önerileri	Kesinlikle Katılıyorum	Biraz Katılıyorum	Kararsızım	Biraz Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
soru1: Aynı gün valörlü ödeme talep edilmesi.					
Soru2: Armatör firma tarafından navlun faturasının hatasız hazırlanması ve banka transfer emri oluşturulması.					
Soru3_a: Çalışmaya başlamadan önce iş yapılacak broker firmaları için referans talebinde bulunmak ve kontrolünü sağlamak.					
Soru4_a: Navlun ödemesinin alıcı firmanın kontrolünde olması için kiracı firma rolüne geçmesi.					
Soru4_b: Gemi limana varmadan en az 2 gün önce kiracı firmayı arayarak durumun kontrolünü sağlaması.					
Soru5_a: Kiracı firma tarafından gelen banka talimatı, broker firmadan gelen garantörlük mektubu veya üçüncü bir firma tarafından verilen garantörlüğün armatör firma tarafından kabul edilmesi.					
Soru5_b: Yapılan kiralama sözleşmesinde bu durumlar düşünülerek kiracı firmaya ait detaylı bilgi ve referans verilmesi.					
Soru6_a: Kiracı firmanın yapmış olduğu ödemenin swift belgesini gemi armatör firmasına göndermek.					
Soru6_b: Havale engelini kaldırmak için talep edilen bilgileri hızlıca temin etmek.					

	Kesinlikle Katılıyorum	Biraz Katılıyorum	Kararsızım	Biraz Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Soru7_a: Gemi armatör firmasına ulaşarak durum hakkında bilgi kontrolü yapılması					
Soru7_b: Yapılan kiralama sözleşmesinde gemi armatör firmasının teyidi ile detaylı banka ve hesap numara bilgilerinin yazılması.					
Soru8_a: Geminin tahliye limanı varışından en az iki gün öncesinde kiracı firmadan navlun ödemesi ile alakalı son durum kontrollerini yapması.					
Soru8_b: Ödeme yapılmışsa belgesinin talep edilmesi.					
Soru8_c: Kiralama sözleşmesinde yer alan navlun ödeme maddesine uyulmadığı zaman kayıp zamanın kiracı firma hesabına olduğunun belirtilmesi.					
Soru9_a: Mutabık kalmadığı zaman başvurulacak bir hukuk maddesi eklenmesi.					
Soru9_b: Mahkeme yolu tercih edilmeden taraflara orta yol bulunması için öneride bulunması.					
Soru10: Yanaşma zamanından çok daha erken vakitlerde gemiyi bilgilendirme ve ana makinenin kontrolünün sağlanmasını talep etmek.					
Soru11: Gümrüksel işlemlerin yapılmasında kopya konşimento kullanımı önerisi veya letter of indemnity kullanımının tercih edilmesi.					
Soru12: Operasyonun uluslararası akreditasyona sahip gözetim firması yönetiminde yapılması.					

	Kesinlikle Katılıyorum	Biraz Katılıyorum	Kararsızım	Biraz Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Soru13_a: Kiralama kontratında ki hukuki klozun incelenmesi ve avukatlar aracılığı ile işlem başlatılması, ayrıca sonra ki kiralama sözleşmelerinde anlaşmaya ek maddeler eklenmesi talebinin yapılması.					
Soru13_b: Konu tahliye operasyonu bitimine bir gün kala taraflardan kontrata devam edip etmeyeceklerine yönelik yazılı onaylarını içeren firma antetli kağıtlarına kaşe ve imzalı şekilde yazılmış bir belge temin edilecek ve bu belgeye istinaden konu seferi aksatacak bir hamlede bulunan taraf hukuki yükümlülük altına girecektir. Aksi takdirde kontratın feshi söz konusu olacaktır.					
Soru13_c: Her limana ait olan demuraj veya dispeç ödemeleri liman operasyonu bitiminde belirtilen süre içerisinde taraflara yapılacaktır.					
Soru13_d: Eğer konu geminin armatörü anlaşma maddelerine uygun bir durum olmadığı halde konu gemiyi başka bir iş için bağlarsa, kiracı firma avukatları tarafından konu geminin ilk yanaştığı limanda tutuklanması için gerekli işlemleri başlatacağıdır. Konu sorumluluk ve masraflar armatör firmasına ait olarak yansıtılacaktır.					
Soru14_a: Yapılan sözleşmeye bu durum ile ilgili özel bir madde eklenmesi.					
Soru14_b: Yükleme limanında demuraj oluşmuş ise navlun ve demuraj ödemesi alınmadan tahliye işlemine başlanmaması.					
Soru15_a: Bir adet orijinal konşimentonun kiracı talebiyle gemide bırakılması					
Soru15_b: Kiralama aşamasında letter of indemnity ile tahliye için armatörün ikna edilmesi.					
Soru16_a: Gemi limana gelmeden limanın draft sınırlaması ile ilgili bilgilendirme yapılması ve acente tarafından uyumun kontrol edilmesi.					

	Kesinlikle Katılıyorum	Biraz Katılıyorum	Kararsızım	Biraz Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Soru16_b: Uygun draftlara göre shifting yönteminin kullanılması, masrafın armatör hesabına olması.					
Soru17: Operasyon başlamadan önce limanın tahliye programının ve kullanılan ekipmanların özelliklerinin kaptana bildirilmesi.					
Soru18: Yük sahibi firma ile iletişime geçilmesi, nakliye araçlarının tahmini depo alanına varışının ve dönüşün belirlenmesi, sonuca göre ekipman tedarik edilmesi.					
Soru19: Gemi acentesi ile anlık iletişim sayesinde güncel durum hakkında bilgi talep edilmesi ve sonuca göre yeni yanaşma talebi düzenlenmesi.					
Soru20_a: Tadilat masrafları için gemi kaptanı ile stivedor firmasının en kısa sürede anlaşmaya varması.					
Soru20_b: Hava şartlarının elverişsiz olduğu durumlarda ise stivedor firması tarafından müzakere aşaması beklenmeden tamirat için müdahalede bulunulması.					
Soru21_a: Tank boyları bilgileri konusunda iyi eğitimler verilmesi, düzenli olarak günlük ölçümler yapılması.					
Soru21_b: Gemi yanaşmasından iki saat önce balast ölçümünün yapılması ve raporunun hazır tutulması.					
Soru22: Geminin p&i surveyorunun çağırılması.					
Soru23_a: Acenteye durum hassasiyetinin operasyondan önce bildirilmesi, acente yetkilisinin gerekli operasyonlardan sonra ikinci kaptanın sadece sörveyor ile çalışması için gerekli ortamı hazırlaması.					

	Kesinlikle Katılıyorum	Biraz Katılıyorum	Kararsızım	Biraz Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Soru23_b: Aksi takdirde oluşacak durumun acente aracılığı ile gemi kaptanına iletilmesi, masrafların ve gecikmelerin bütün sorumluluklarının kaptana ait olduğunu belirtmesi.					
Soru24_a: Katılış veya ayrılış yapacak olan kişilere durum hassasiyetinin ve gerekli işlemlerin bildirilmesi.					
Soru24_b: Oluşacak masraf ve zaman kaybının armatöre ait olacağını söylenmesi.					
Soru25_a: Konu ile ilgili armatörün bilgilendirilmesi.					
Soru25_b: Oluşacak masraf ve zaman kaybının armatöre yansıtılması.					
Soru25_c: Verilen hazırlık mektubunun yeniden sunumunun istenmesi.					
Soru26_a: Olay çizelgesinin mevcut durum düşünülerek geminin ayrılış işlemlerinde zaman kaybı olmaması için bu durum göz önüne alınarak farklı tarihli bir adet daha hazırlanması.					
Soru26_b: Rihtim işgali olmaması için tamiratın liman demir alanında yapılacağına dair kaptandan onaylı yazı alınması.					
Soru26_c: Geminin kötü hava koşullarında gerekli tamiratın zamanında bitirilmesi için stivedor çalışanlarına tam destek vermesinin istenmesi.					
Soru27: Stivedor firmasından hangi ekipmanın kullanılacağına yönelik bilgi talep edilmesi ve çalışılabilirlik durumlarının kontrolünün sağlanması.					

	Kesinlikle Katılıyorum	Biraz Katılıyorum	Kararsızım	Biraz Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Soru28_a: Liman sınırlarını gösteren resmi belgenin kullanılması.					
Soru28_b: Liman yetkililerinin konuyla ilgili hale getirilerek muhattap olarak gösterilmesi.					
Soru28_c: Kayıp zamanın sorumluluğunun armatör firmaya ait olduğunun belirtilmesi.					
Soru29_a: Yükleme-tahliye ekipmanlarını hazır ve çalışılır halde operasyon rıhtımında bekletmesi.					
Soru29_b: Vardiya değişim zamanlarında önceliğin yapılan operasyonun tamamlanması yönünde olmasının talebi.					
Soru30_a: Gemi evrakları ile ilgili belirli zaman aralıklarında gemi acentesinden bilgi istemek.					
Soru30_b: Gecikme oluşması durumunda zararın gemi acentesinden karşılanmasının talep edilmesi.					
Soru31_a: Alanında deneyimli ve uzman kişiler ile çalışılmasının istenmesi.					
Soru31_b: Gemi limana gelmeden önce konşimento ve manifesto gibi yük evraklarında bulunan yük miktarının kontrol edilmesi.					
Soru32_a: Gemi yükleme limanından ayrılmadan orijinal konşimentolardan bir adet gemide kalması.					

	Kesinlikle Katılıyorum	Biraz Katılıyorum	Kararsızım	Biraz Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Soru32_b: Gemiye verilmeyen orijinal konşimentoların hızlı kargo ile gönderilmesi.					
Soru33: Alıcı firma ve satıcı firma arasında yapılan satın alım anlaşmasında kullanılacak geminin özelliklerinin açıkça belirtilmesi.					
Soru34_a: Satın alım anlaşmalarında zaman sayımının ne şartlar altında hesaplanacağına dair detaylı çalışma yapılması.					
Soru34_b: Konu hakkında detaylı bilgi sahibi denizcilik firmasından yardım alınması.					
Soru35: İlgili bakanlıktan resmi görüş veya yetkin gümrük müşavirlik hizmeti veren firmalardan bilgi edinilmesi.					
Soru36_a: Armatörün limanlar ile ilgili sınırlamaları kendi sorumluluğunda olarak gemi acentesi ve broker firma ile kontrol etmesi.					
Soru36_b: Gemi kaptanının bütün süreci raporlayarak konu zarardan kiracıyı sorumlu tutan yazı hazırlaması.					
Soru37_a: Yükleyici firmanın lojistik departman çalışanlarının konu ile ilgili iyi araştırma yapması ve bilgi sahibi olması.					
Soru37_b: Broker firma – kiracı firma yetkilisi- armatör yetkilisi arasında iletişim ağının sürekli açık olması.					
Soru38_a: Kartlı sistemlerin veya hızlı geçiş etiket sistemlerinin kullanılması.					

	Kesinlikle Katılıyorum	Biraz Katılıyorum	Kararsızım	Biraz Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Soru38_b: Araç bilgilerinin sisteme girişinin firma sahipleri tarafından yapılması.					
Soru39_a: Liman çalışanlarına teşvik ve motivasyon artırıcı uygulamalar yapılması.					
Soru39_b: Limanda kullanılan yükleme-tahliye ekipmanlarının zamanında kontrolü ve bakımının yapılması, ayrıca operasyondan bir saat önce gemi acentesine durum ile ilgili bilgi verilmesi.					
Soru40: Liman ile yük sahibi firma arasında anlaşma yapılırken tedarik edilecek olan vinç sayısı için limit aralığı verilmesi.					
Soru41: Liman tarafından aksamaya neden olan personel veya ekipmanın sistemden kontrolünün yapılması ve durum ile alakalı yaptırım uygulanması.					
Soru42: Geminin yükleme limanından ayrılmasına müteakip eş zamanlı olarak alıcı firmanın durum ile ilgili bilgilendirilmesi.					
Soru43_a: Liman tarafından kaynaklı bir problem ise gemiyi kiralayan işletmecisi firmanın zararı karşılaması.					
Soru43_b: Anlık olarak ana armatör firması tarafından gemiyi kiralayan firmanın bilgilendirilmesi.					
Soru43_c: Oluşan zararın bedelinin gemi işletmecisi firma tarafından gemi teslimi sırasında ana armatör firmasına ödenerek yapılması.					
Soru44: Gemi armatör firmasının kiracı firmaya alternatif bir rihtım talebinde bulunması.					

	Kesinlikle Katılıyorum	Biraz Katılıyorum	Kararsızım	Biraz Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
Soru45_a: Gemide bu işlemlerin daha özenli ve düzenli ölçümlerin yapılarak kayıtlara geçirilmesi.					
Soru45_b: Düzenli aralıklarla yakıt kontrollerinin yaptırılması.					
Soru46_a: Marpol kuralları ile alakalı personellerin bilgilendirilmesi.					
Soru46_b: Gerekli intibak eğitimlerinin verilmesi.					
Soru46_c: Gemi işletmecisi firma tarafından denetlemelerin yapılması.					
Soru47_a: Gemi armatör firması gemi acentesi ve kiracı firma ile yapmış olduğu yazışmaları raporlayarak hukuki olarak işlem başlatması.					
Soru47_b: Anlaşma sağlamak için bir miktar belirleyip kiracı firma onayına sunulması.					

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : YAKICI, Bülent Tugay
Uyruğu : T.C
Doğum Tarihi (gün/ay/yıl) : 09.12.1991
Doğum Yeri : Mersin
Medeni hali : Bekar
Adresi : Pirireis mah.1112 sk. Sağdıç apt. 14/B
Telefon : +90 535 351 81 26
E-Posta : dry@tyshipping.com

Eğitim Derecesi

Eğitim Birimi

Mezuniyet yılı

Yüksek lisans	Toros Üniv. Sosyal Bil. Ens. Ulus.Tic. ve Loj.	2020
Tezli YL.		
Lisans	Okan Üniversitesi, İ.İ.B.F. Uluslararası	2015
Lojistik		
Lise	Mersin Adnan Özçelik A. Lisesi	2009

İş Deneyimi

Yıl	Çalıştığı Yer	Görev
2009 Eylül - 2010 Ekim.	TURAN YAKICI-TY Gemi Acenteliği	Operasyon
2014 Ekim - 2016 Şubat	BORACHART Gemi Kiralama Hizmetleri	Broker
2016 Şubat – Devam ediyor	TURAN YAKICI-TY Gemi Acenteliği	Broker-Acente Dept.

Yabancı Dil

İngilizce, Rusça

Yayımlar

-

İlgi Alanları

Binicilik, Boks, Mma, Brazilian Jiu Jitsu, Futbol, Fitness



T.C.
TOROS ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
İNTİHAL PROGRAMI RAPORU

ULUSLARARASI TİCARET ve LOJİSTİK ANA BİLİM DALI BAŞKANLIĞINA

Tarih: 12/03/2020

Tez Başlığı: Denizyolu Taşımacılığında Operasyonel Sorunlar: Kuru Yük Gemileri Taşımalarında Problem Grupları ve Çözüm Önerileri

Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmamın;

- a) Giriş,
- b) Ana bölümler ve
- c) Sonuç kısımlarından oluşan toplam305..... sayfalık kısmına ilişkin, 12/03/2020 tarihinde enstitü tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % ...7...'dir.

Uygulanan filtrelemeler:



- 1- Kaynakça hariç
- 2- Alıntılar hariç
- 3- Benzer kelime sayısı 10 adet yapıldığında en fazla %10,



- 1- Kaynakça hariç
- 2- Alıntılar dahil
- 3- Benzer kelime sayısı 10 adet yapıldığında en fazla %30'u geçmemelidir.

Tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Yukarıda belirtilen başlıkta danışmanımla birlikte tamamlamış olduğum tezimin fikir/araştırma sorusu, yöntem, bulgular ve tartışma kısımları özgün olup kısmen veya tamamen diğer çalışmalardan alınan kısımlar olduğu durumlarda kaynak belirtilmesine dikkat edilmiştir. Tezimin, tez yazım kurallarına uygun olarak ve intihal olmaksızın hazırladığımı taahhüt eder; intihal olması durumunda tez çalışmamın başarısız sayılacağını ve mezuniyetimin iptalini kabul ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Öğrencinin Adı Soyadı : Bülent Tuğay YAKICI

İmzası :  Tarih: 12/03/2020

Yukarıda kişisel ve tez bilgileri verilen öğrencimin belirtilen başlıkta birlikte tamamlamış olduğumuz tez çalışması Turnitin intihal yazılım programında kontrol edilmiş ve etik bir ihlale rastlanmamıştır. İntihal yazılım programının rapor çıktısı ektedir. Ayrıca tezin fikir/araştırma sorusu, yöntem, bulgular ve tartışma kısımları özgün olup kısmen veya tamamen diğer çalışmalardan alınan kısımlar olduğu durumlarda kaynak belirtilmesine dikkat edilmiştir.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Danışmanın Unvanı-Adı-Soyadı : Prof.Dr.Köksal HAZIR

İmzası :  Tarih: 12/03/2020

Ek: İntihal yazılım programının rapor çıktısı (2 sayfa)

Denizyolu Taşımacılığında Operasyonel Sorunlar: Kuru Y¼k Gemileri Taşımalarında Problem Grupları ve Çöz¼m Önerileri

Yazar B¼lent Tugay Yakici

G¼nderim Tarihi: 12-Mar-2020 11:39AM (UTC+0300)

G¼nderim Numarası: 1274207851

Dosya adı: B_lent_Tugay_Yak_c_-TEZ_TAMAMI-12_Mart_2020.docx (28.86M)

Kelime sayısı: 38009

Karakter sayısı: 273616

Denizyolu Taşımacılığında Operasyonel Sorunlar: Kuru Y¼k Gemileri Taşımalarında Problem Grupları ve Çöz¼m Önerileri

ORIJINALLIK RAPORU

%7

BENZERLİK ENDEKSİ

%4

İNTERNET
KAYNAKLARI

%0

YAYINLAR

%5

ÖĞRENCİ ÖDEVLERİ

BİRİNCİL KAYNAKLAR

1

www.scribd.com

İnternet Kaynağı

%4

2

Submitted to Inonu University

Öğrenci Ödevi

%2

3

Submitted to Ege Üniversitesi

Öğrenci Ödevi

%1

Alıntılarını çıkart

Bibliyografyayı Çıkart

Kapat

üzerinde

Eşleşmeleri çıkart

< %1