

ÇARTER SÖZLEŞMELERİNDEKİ “WWW” KLOZU VE BENZER DÜZENLEMELER

Prof.Dr.M.Fehmi Ülgener

Geminin limanda hazırlık ihbarını verebilmesi için üç ana şart bulunmaktadır:¹

- Gemi yükleme veya boşaltma faaliyeti bakımından fiziksel olarak hazır olmalıdır. Türk Hukukuna göre ihbar süresinin sonunda geminin bu hale gelmesi yeterlidir, dolayısıyla burada geniş bir yorum söz konusudur.
- Bunun yanında gemi hukuki bakımdan da yükleme ya da boşaltma yapmaya hazır olmalıdır. Türk Hukukundaki geniş yorum burada da söz konusudur.
- Geminin limana ulaşmış ve Türk Hukuku bakımından ihbar süresi sonunda rıhtıma yanaşmış olması lazımdır. Bu konuda İngiliz Hukukunda fark mevcuttur. Buna göre ihbar sözleşmede geminin ulaşması gereken yere vardığı anda verilebilmektedir. Dolayısıyla sözleşmede rıhtım yazılı ise buraya, liman yazılı ise bunun ticari sınırlarına girmeden İngiliz Hukukuna göre ihbarın verilmesi mümkün değildir.

Uygulamada yukarıdaki ikinci ve üçüncü şartları taşıyan lehine değiştiren bazı klozlar bulunmaktadır. Bunlar sayesinde taşıyan yukarıda sayılan şartların bir kısmı (tam olarak) gerçekleşmeden ihbarda bulunabilmektedir. Bu bölümde söz konusu şartlar incelenecektir.

a. WWWW

(WIPON/WIBON/WIFPON/WCCON)

Çarter sözleşmelerinde karşımıza sıklıkla “www” kaydı çıkmaktadır. Bu kayıt genel olarak (her bir “w” bir olayı temsil etmek suretiyle) hazırlık ihbarının daha önce verilmesini sağlamaktadır.

a.1. WIPON Klozu

(“whether in port or not”)

“WIPON” Klozu hazırlık ihbarının geminin limana gelmiş olmakla birlikte bunun içine girememesi halinde verilebilmesini sağlamaktadır. Dolayısıyla gemi limanın ticari sahasına dahil olamasa da bu sayede ihbar

¹ Bu konu ve adı geçen klozlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, Cd.I, Genel Hükümler / Sefer Çarteri Sözleşmesi

verilebilmektedir. (İngiliz Hukukunda: “*at the effective disposition of the charterer*”)

Bize göre taşıtan adı geçen klozun sözleşmeye konmasını kabul ederken, amacının taşıyanı klozun sağladığı imkandan sınırsız olarak faydalandırmak ve örneğin taşıyanın kusurundan kaynaklanan hallerde dahi, liman dışından hazırlık ihbarının verilmesini sağlamak olmadığı şüphesizdir. Bize göre klozun işlerlik kazanması için

- geminin limanın ticari sahası olarak kabul edilen bölgenin sınırına ya da bu şekilde değerlendirilebilecek bir noktaya erişmiş olması,
- ancak belirli bazı sebeplerden dolayı geminin söz konusu sahaya (örneğin limandaki tüm rıhtımların dolu olması) ya da burada limanların mutad olarak demirlediklere yere dahil olamaması (örneğin bu sahada uygun bir yer olmaması)

gerekmektedir.

Fikrimize göre “*WIPON*” klozunun özellikle limandaki rıhtımların meşgul olması halinde taşıyana liman sınırından hazırlık ihbarını verme imkânını tanıdığını ileri sürmemiz mümkündür.

a.2.WIBON Klozu (“*whether in berth or not*”)

WIBON klozu İngiliz Hukukunda rıhtımın yazılı olduğu bir charter sözleşmesini (ki bu durumda bilindiği gibi gemi ancak rıhtıma yanaştığı zaman ihbarda bulunabilmektedir.) limanın yazılı olduğu bir sözleşme haline getirmektedir, böylece gemi chartererin ticari kontrolüne girebileceği liman sahasına ulaşmakla hazırlık ihbarı geçerli olarak verilebilmektedir.

Sözleşmede “*WIPON / WIBON*” kombinasyonunun bulunması halinde taşıyan gemi limana girmiş ve / veya rıhtıma yanaşmış olsun ya da olmasın (diğer şartları gerçekleştiği takdirde) ihbarda bulunabilmektedir.

Kanaatimize göre İngiliz Hukukundan kaynaklanmakta olan ve buradaki sistemin gereklerine uygun olarak düzenlenmiş olan bu klozun Türk Hukukunda da uygulanması mümkündür.² Buna göre geminin verdiği

²Aksi fikirde Prüssmann-Rabe, § 567 B1b, bu yazar ve metinde zikredilen diğer yazarlara göre “*WIBON*” Klozunun varlığı tamamen İngiliz Hukukundaki “*port*” ve “*berth*” sözleşmeleri konusundaki ayırımı bağlıdır. Buna göre söz konusu kaydın limanın belirtildiği bir sözleşmede anlamı bulunmamaktadır. Zira bu şekildeki bir sözleşme için geminin liman sınırı dahiline girmesi hazırlık ihbarının verilmesi bakımından yeterli sayılmaktadır. Buna karşılık rıhtımın belirlendiği bir sözleşmede ise ihbarın verilmesi İngiliz Hukukuna göre ancak bu yere ulaşılması ile mümkündür. Bu sebeple “*WIBON*” Klozu böyle bir durumda ihbarın rıhtıma ulaşmadan da verilebilmesini sağlamaktadır.

hazırlık ihbarını takiben gerekli süre dahilinde rıhtıma yanaşamamasının sebebi

- rıhtımın belirlendiği bir sözleşmede burasının meşgul olması
- rıhtımın belirlenmediği bir sözleşmede ise limandaki tüm rıhtımların meşgul olması ise

faaliyet sahaları prensibi uyarınca meydana gelen hukuki sonucu WIBON Klozunun değiştirdiği kanaatindeyiz. Dolayısıyla böyle bir durumda hazırlık ihbarının geçerliliği bahsedilen engelden etkilenmeyecek, bu riziko adeta yükü ile ilgili faaliyet sahasına devredilmiş olacak, diğer bir ifadeyle staryaya süresi gemi rıhtıma yanaşmış gibi zamanı gelince işlemeye başlayacaktır.

Buna karşılık Türk Hukuku uyarınca bir gemi limana varıp rıhtıma yanaşmadan hazırlık ihbarını zaten verebilmektedir. Bu sırada yükleme ya da boşaltma yeri yükü ile ilgili şahıs tarafından gösterilmişse ve burası serbest değilse, bu durumda kaydın her hangi bir etkisi bulunmamaktadır. Çünkü adı geçen hukuk sistemine göre bu durum faaliyet sahaları prensibi uyarınca zaten yükü ile ilgili şahsa ait sayılmaktadır.

“WIBON” türünden klozların bekleme sürelerinin başlangıcı bakımından rıhtımların meşgul olması dışında kötü hava şartları gibi diğer sebeplerin varlığı halindeki etkisini incelerken ise, kaydın kaynaklanmakta olduğu İngiliz Hukukunun incelenmesinde yarar vardır. Söz konusu hal adı geçen hukukta *the Kyzikos* davasında yakından incelenmiştir.³ Burada Lordlar Kamarası temyiz mahkemesinin aksi yönünde tavır almış ve incelemekte olduğumuz kaydın limanın dolu olması dışındaki hallerde uygulanamayacağına karar vermiştir.

İngiliz Hukukundaki kapsamın Türk Hukuku içinde geçerli olacağı kanaatindeyiz. Dolayısıyla (aksine sarıh bir kaydın olmadığı her türlü halde) “WIBON” klozunun kapsamını rıhtımların meşgul olması haliyle sınırlandırmamız gerekmektedir.

a.3.WIFPON KLOZU

(“whether in free pratique or not”)

Yukarıda açıklanan iki kloz paralelinde WIFPON Klozu da taşıyana gemi serbest pratika (gemide bulaşıcı hastalık olmadığına ve karantina gerekmediğine ilişkin belge) almış olsa da olmasa da hazırlık ihbarının

³The Kyzikos, 1987.1, LLR, shf.48, 1989.1, LLR, shf.1; bu davaya konu olan olayda gemi hazırlık ihbarını vermiş, ancak limanda boş rıhtım bulunmasına rağmen gemi bir süre buraya sis sebebiyle ulaşamamıştır. Mahkemenin bu suretle kaybedilen sürenin staryadan sayılmaması gerektiğine ilişkin kararı temyizde bozulmuş, ancak Lordlar Kamarası alt mahkeme kararına uymuştur.

verilmesi imkanını vermektedir. Dolayısıyla bu kloz ihbarın verilebilmesine ilişkin ikinci ana şartı taşıyan lehine değiştirmektedir.

Bu kaydın uygulamaya yönelik bir önemi vardır, buna göre bir çok limanda serbest pratika belgesi gemi rıhtıma yanaştıktan sonra yapılan kontrole dayanılarak verilmektedir. Böyle bir durumda ise ister istemez geminin söz konusu belgeyi alabilmesi için geçecek zamanda hazırlık ihbarı verilmeye-cektir. Bu sebeple inceleme konusu kloz sayesinde gemi ser-best pratika belgesi almadan da hazırlık ihbarını verebilmektedir.

a.4 WCCON KLOZU

(“whether custom cleared or not”)

Gemi yükleme ya da boşaltma limanına ulaştığında burada ilgili faaliyetlere başlayabilmesi için öncelikle gümrük işlemlerinin tamamlanması gerekmektedir. Bunun içinde gümrük yetkililerinin gemiye gelerek burada beyan edilmesi gereken malların (sigara, morfin,vb) bir listesini almaları gerekmektedir. WCCON Klozu ile bu sebeple meydana gelebilecek olan gecikmeler engellenmekte ve bu sayede gümrük işlemleri tamamlanmadan dahi ihbarın verilmesi olanak sağlanmaktadır. Dolayısıyla bu kloz da ihbarın verilebilmesine ilişkin ikinci ana şartı taşıyan lehine değiştirmektedir.

Burada ayrıca belirtilmesi gereken husus bahsi geçen gümrük işlemlerinin geminin taşımakta olduğu yükler ile her hangi bir ilgisi olmadığıdır.

Yukarıdaki bilgiler ışığında “WWW” kaydının sayesinde taşıyan gemi liman (bunun sınırına ulaşmış olduğu takdirde) sahasına girse de girmese de, rıhtıma yanaşmış olsa da olmasa da, serbest pratika almış olsa da olmasa da ve nihayet geminin gümrük işlemleri tamamlanmış olsa da olmasa da hazırlık ihbarında bulunabilmektedir.

b.Bu anlamdaki diğer düzenlemeler

b.1. “Near” Klozu

Geminin limana ulaşamaması halinde uygulamada taşıyana diğer bir limana gitme imkanı sağlayan sözleşme kaydı "*so near thereto as she may safely get*" ya da kısaca "*near*" olarak isimlendirilen klozdur. Bu hem rıhtımların meşgul olması halini, hem de geminin buraya ulaşmasını imkansız kılan hava şartlarını içine almaktadır. Zira düzenleniş şekline de görüleceği üzere kloz sadece yükleme / boşaltma kavramı ile ilgili değildir, doğrudan doğruya limanın kendisi ile bağlantılıdır. Hedeflenen sonuç ise ihbarın verilebilmesi için geminin limana ulaşmış olması şartı arandığından dolayı, bu şartın doğmakta olduğu sahayı genişletmektir. Buna göre gemi sözleşmede belirlenmiş olan limana ulaşamazsa, bu

kayıt sayesinde diğer yakın bir limana gidebilmekte ve burasının sınırlarına dahil olunca geçerli bir şekilde hazırlık ihbarı verebilmektedir.

Ancak "near" klozunun geçerlilik kazanabilmesi için geminin limana ulaşmasına engel olan halin hafifletilemeyecek ölçüde olması ve belirli bir oranda devamlılık arzemesi gerekmektedir.⁴ Diğer bir ifadeyle belirli bir süre devam edeceği anlaşılan engeller hüküm sürdüğü sürece geminin limana girmesinin mümkün olmaması lazımdır.

İncelenen klozun bekleme sürelerinin başlangıcı konusundaki etkisi ile, limanın güvenli olmamasından dolayı diğer bir limana gidilmesi açısından meydana getirdiği etkinin ayrı ayrı değerlendirilmesi gerekmektedir.

- **Bekleme süresi bakımından:** Rıhtımların meşgul olması ya da buradaki kötü hava şartlarının etkilerini söz konusu eden "near" klozu, yukarıda da ifade edildiği gibi böyle bir durumda taşıyana başka bir limana giderek burada hazırlık ihbarını verebilmek bakımından bir özgürlük olarak kabul edilmektedir.
- **Güvenli liman tayini konusunda:** "near" klozu geminin sonradan seçilen limana dahil olamaması ile bağlantılı olarak taşıtanın alternatif bir limanı seçme hakkını kullanmaması halinde (bu suretle meydana gelen zararlarını saklı tutmak sureti ile) taşıyan için başka bir limana gitmek bakımından bir zorunluluk olarak değerlendirilmektedir.

Geminin kötü hava şartları (örneğin sis) sebebiyle rıhtıma yanaşamamasına rağmen liman sınırına ulaşmış geçerli bir şekilde ihbar verebilmesini sağlamak bakımından ise charter sözleşmesine "always accessible" klozunun konması gerekmektedir.

b.2. "Time lost" klozu

("time lost in waiting for berth to count as laytime")

"Kayıp süre" "Time lost" (ya da geniş olarak "rıhtım beklerken kaybedilen süre starya'dan sayılır") klozunun anlamı "WIBON"dan farklı gözükmemektedir. Ancak her ikisi arasında önemli farklar vardır. Öncelikle "WIBON" klozunun uygulanabilmesi için geminin mutlaka limana ulaşması gerekirken, "time lost" klozunda bu şart aranmamakta, diğer bir ifadeyle geminin rıhtım beklerken demirlediği yerin liman dahilinde olup olmaması değişiklik yaratmamaktadır. Dolayısıyla bu kayıt geminin rıhtım bulamaması sebebiyle beklediği bütün hallerde uygulanabilmektedir. Belirtilen sebepten dolayı incelenen klozun "WIPON / WIBON" kombinasyonunun etkisine sahip olduğunu ileri sürmek mümkündür.

Geminin bu sırada beklediği yeri ikiye ayırmamız gerekmektedir:

⁴Bu konuda bkz. the Athamas davası, Kloz 1 c.4.2.2.3.

- Birinci alternatifte gemi liman sahasına girmiş, ancak buradan rıhtıma ulaşamamaktadır. Bu sırada bekleme sürelerinin başlangıcı bakımından her hangi bir sorun doğmamaktadır. Çünkü önemli olan geminin limana ulaşmış olmasıdır, bu andan itibaren rıhtım beklemek amacıyla harcanan süre starya süresinden kabul edilecektir. (Kloz bu bakımdan “WIBON” klozu paralelindedir.)
- İkinci alternatifte gemi rıhtıma ulaşamaması sebebiyle liman sahasına da hiç girememektedir. İnceleme konusu kayıt burada da geçerli olmakta ve bu sırada rıhtım beklerken kaybedilen süre de staryadan sayılmaktadır. (Kloz bu bakımdan “WIPON” klozu paralelindedir.)

"Time lost" klozu kayıp sürenin staryadan sayılması bakımından hazırlık ihbarı verilmesi şartını ortadan kaldırmak suretiyle önemli bir etkiyi de beraberinde getirmektedir. Buna göre klozda kayıp sürenin bekleme sürelerinden sayılması için hazırlık ihbarının verilmesi bir geçerlilik şartı olarak aranmamakta, ayrıca geminin limana giremediği alternatifte fiilen hazırlık ihbarı verilmesi imkanı da bulunmamaktadır. Bu sebeplerle "time lost" klozu sayesinde ihbara gerek olmadan rıhtım beklenirken geçen süre bekleme sürelerine dahil edilmektedir.

Ancak kayıp sürenin hazırlık ihbarı verilmeksizin starya süresinden sayılmasını sağlayan kloz, hazırlık ihbarını tamamen ortadan kaldırmamaktadır. Zira bilindiği üzere ihbarın amacı taşıtan ya da gönderilenin ilgili faaliyetlere başlayabilmesi için imkan ve zaman tanımaktır. Bu konudaki diğer amaç olan bekleme sürelerinin başlaması ise burada yine bertaraf olmamaktadır, diğer bir ifadeyle "time lost" klozu ile sadece rıhtım beklerken kaybedilen sürenin akıbeti belirlenmekte, ancak bundan bağımsız olarak (rıhtım bulununca) bekleme sürelerinin başlaması için taşıyanın hazırlık ihbarı verme zorunluluğu devam etmektedir; ancak bu şekilde başlayacak olan süreler, daha evvelden rıhtım beklenirken kaybedilen süre eklenecek ve bu durumda örneğin ihbar verilir verilmez sürastarya süresine girilebilecektir.

Bu şekilde geminin (ister liman dışında, ister liman içinde) beklemesi sırasında rıhtım bulunduğu anda taşıyan hazırlık ihbarını verecek ve bu şekilde arada bir ihbar süresi ("freetime"; örneğin bekleme süreleri ihbar öğlenden sonra verilmişse, ertesi sabah 08:00'de başlayacaktır, bu arada geçen süre ihbar süresidir) söz konusu ise, ileride bekleme sürelerine katılacak olan zaman sayımı duracak ve ihbar süresinin dolması ile bekleme süreleri işlemeye başlayacaktır. 1980 tarihli bekleme süreleri ile ilgili tariflerde de bu açık olarak belirtilmektedir.

İleride hazırlık ihbarı verilmesi üzerine başlayacak olan bekleme sürelerine eklenecek kayıp süreye ilişkin zaman sayımının hangi anda

başlayacağı klozun uygulanması bakımından sorun yaratabilecektir. Bize göre bu an, geminin mutad olarak liman dışında bekledikleri yere ulaşma zamanıdır. Bu sayım ise geminin bekleme hali sona erene kadar devam edecek ve sayım geminin ihbarı verme imkanına kavuştuğu anda duracaktır.

b.3. “At or off the port” Klozu

“Liman ya da bunun yanında” şeklinde tercüme edebileceğimiz “At or off the port” kaydı ve bununla birlikte getirilen düzen yine geminin rıhtım bulunamaması sebebiyle kaybedilen süreyi taşıyan lehine starya süresinden saymak ve bu sayede bir an evvel sürastarya süresini başlatmaktır. Bundan dolayı bu klozu da (farklı geçerlik şartlarını bir an göz ardı edersek) “WIPON / WIBON” kombinasyonuna eşit olarak görmek mümkündür.⁵

Bu düzenleme ile kayıp sürenin hesaplamaya dahil edilebilmesinin şartları aşağıdadır:

- “At or off the port” klozu açık bir şekilde rıhtım bulunamaması halinde bu suretle kaybedilen sürenin bekleme süresinden sayılabilmesi için hazırlık ihbarı verilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Bu bakımdan incelenen klozun “time lost” klozundan önemli bir farkı vardır. “Time lost” klozunda bekleme süreleri işlemeye başlamamakta, sadece burada rıhtım beklerken kaybedilen süre, sonradan rıhtım bulununca verilecek olan hazırlık ihbarı üzerine başlayacak olan starya süresine ilave edilmektedir. Buna karşılık “at or off the port” klozunda ise hazırlık ihbarının verilmesi şartı arandığından ve bunun sarıh bir şekilde liman dışında yapılabilmesine imkan sağlandığından, ihbarın sonucunda bekleme süreleri fiilen başlamaktadır. Durum böyle olunca bize göre “time lost” klozu bakımından rıhtım beklerken kaybedilen sürede starya süresi için sözleşmede öngörülmüş olan klozların geçerli olup olmadığı şeklinde bir tartışmaya da yer kalmamaktadır. Buna karşılık zaman sayımı incelenen klozda “gemi rıhtıma yanaşmış gibi” yapıldığından, sadece geminin rıhtımda olduğu zaman için düzenlenen starya klozları geçerli olacaklar ve bunların kapsamına giren hallerin söz konusu olması durumunda sayım kesintiye uğrayacaktır.
- “At or off the port” klozu da “time lost” ve “WIBON” klozları gibi geminin kötü hava şartları gibi sebeplerden dolayı rıhtıma ulaşamaması halini klozun kapsamı dışında bırakmaktadır. Çünkü incelenen klozda da taşıyan ancak rıhtım bulunamaması halleri ile sınırlı olmak şartıyla (ve ayrıca gemi serbest pratika halinde olsun ya

⁵Söz konusu düzenleme iki yeni karar ışığında incelenmiştir. The Jay Ganesh, 1994.2, LLR., shf. 358 (World Food Program Cp); the Linardos, 1994.1, LLR., shf.28 (Richards Bay Coal Charter)

da olmasın veya gümrük işlemleri tamamlanmış olsun ya da olmasın) rıhtım beklerken, hazırlık ihbarı verme hakkına kavuşmaktadır. Klozun tefsirinden rıhtım bulunmaması ile özellikle tüm rıhtımların meşgul olduğu anlamı çıkmakta, diğer bir ifadeyle klozun dar bir şekilde tefsir edilmekte olduğu tespit edilmektedir. Bunun yanında gerçek anlamı ile rıhtımın bulunmaması da klozun işlerlik kazanması bakımından yeterli olacak mıdır ? Örneğin bir kasırga sebebiyle rıhtımlar tahrip olmuşsa, bu sebeple kaybedilen zarar hesaba katılacak mıdır ? Nedensellik bağı bakımından böyle bir olayın sebebi klozun kapsamı dışındaki bir sebep olduğundan dolayı, yukarıdaki soruya olumsuz cevap vermek gerekecektir. Ancak konu tartışmaya açıktır.

- “*At or off the port*” klozu uyarınca hazırlık ihbarının verilebilmesi bakımından bazı şartların yerine getirilmesi gerekmektedir. Buna göre gemi yükleme ve boşaltma faaliyetlerini gerçekleştirebilmek bakımından hazır durumda olmalı ve bu hazırlık ihbarında yer almalıdır. Aksi takdirde kayıp sürenin hesaba eklenmesi mümkün olmayacaktır. Böylece “*time lost*” klozunun aksine “*at or off the port*” klozu rıhtım beklerken verilen hazırlık ihbarının gerçeği yansıtmaması halinde, dolayısıyla geminin bu anda yükleme ya da boşaltmaya hazır olmaması durumunda, bekleme sürelerinin başlamasını sağlayamamaktadır. Buna göre sonradan geminin bulunulan an itibarı ile hazır olmadığı anlaşılırsa, zaman sayımı gemi tekrar yükleme veya boşaltma için hazır olana kadar duracaktır.

Bu şartlar gerçekleştiği takdirde, bekleme süreleri hazırlık ihbarının üzerinden ihbar süresi geçtikten sonra, “*gemi rıhtıma yanaşmış gibi*” işlemeye başlayacaktır.⁶ Bu şekilde başlayan zaman sayımı rıhtım bulunduğu takdirde, sürastarya süresinin başlamamış olması şartıyla, geminin buraya ulaşmak için yapacağı seyir süresinde kesilecektir.

⁶The Tres Flores davasında ortaya atılan kural böylece geçersiz hale gelmiş ve the Linardos davasındaki görüş benimsenmiştir. (1994.1, LLR.,shf.28)

WWW and Other Similar Clauses

When the vessel has arrived at a customary anchorage or waiting place and is ready to load or discharge, notice of readiness has to be tendered to Charterers (or their agents) Laytime begins to run only after the NOR, and the regulations as well as the standard forms usually allow the charterer a short time after NOR has been given before laytime begins to run, to enable him to arrange the necessities. This period is called as “free time”

According Turkish Law, a given NOR is only valid, if the vessel will be berthed and will be ready in all aspects for loading or discharging operations at the end of the freetime, rather at the commencement of such period. In case the vessel will be not ready at the end of the freetime, the previously given NOR becomes invalid and it is to be tendered again.

According English Law this question depends on whether the charterparty is a port or berth charterparty. If the charterer nominates a berth, the risk of delay in getting into the berth, whether because of congestion or for other reasons, falls on the shipowner. If the master can give NOR as soon as the vessel has arrived at a port, then the risk of delay in getting into the nominated berth falls on the charterer. On the other hand if the charterparty allows the charterer to require the vessel to proceed to a port or place, the charterer can nominate a particular berth, as a place within the port. Thus the vessel does not become an “arrived ship” until she reaches the berth nominated, and the risk of delay falls on the shipowner.

The above explained regime (in both legal systems) can be changed in favour of the shipowner by placing the “www” clause into the charterparty. If that is the case, than:

- the clause WIPON enables the owner to tender notice if the vessel arrives to the port but is unable to enter the port area.
- the clause WIBON enables the owner to give NOR if the vessel can not berth to a nominated berth. The interpretation of the this clause was studied in Bulk Transport Group Shipping Ltd. v. Seacrystal Shipping Ltd. (The Kyzikos) where the House of Lords, reversing the decision of the Court of Appeal held that the effect of the clause was to place the risk of delay on the charterers only where the delay was caused by congestion: the risk of delay through bad weather remains on the shipowners.
- The effect of WIFPON clause is, that NOR can be given whether the vessel is in free pratique or not.
- Also WCCON has the similar purpose, according which NOR can be tendered whether the vessel has custom clearance or not.

There are also some other clauses with similar effects even though they have some differences. “Time lost waiting for berth”, “Near” or “At or off the port” clauses are examples of this category.⁷

⁷ Detailed info about the “www” and other related clauses can be found in Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, Cd.I, Genel Hükümler / Sefer Çarteri Sözleşmesi