

GEMİ YÖNETİM SÖZLEŞMESİ'NE KISA BİR BAKIŞ (“Ship management”)

Prof.Dr.M.Fehmi Ülgener

§.1.Genel olarak gemi yönetim sözleşmesi

1.Kavram

Gemi yönetim sözleşmesi günümüz deniz ticaretinde sıklıkla karşılaşmakta olduğumuz bir kavramdır, bu sözleşme ile gemi maliki gemi (veya gemilerinin) deniz ticaretinde yönetilmesi ile ilgili unsurlarından bir ya da bir kaçını, bazı hallerde de tümünü yönetene devretmekte ve bunun karşılığında (istisnaları haricinde) aylık olarak bir yönetim ücreti ödemeyi taahhüt etmektedir.

2.Gemi yönetiminin devrinin amaçları

Gemi yönetim sözleşmesinin amaçları birden fazladır,

- Donatanın geminin yönetimi ile ilgili hususları (aşağıda görüleceği üzere personel, teknik ve ticari) kendi bünyesindeki kara personeli tarafından icra edebileceği yerde, bu konuda tecrübe sahibi olmuş bir yönetene devretmesi inceleme konusu sözleşmenin amaçlarından biridir. Bu sayede donatan yönetene devretmeyi tercih ettiği konularda kendi bünyesinde ihtisaslaşmış personel istihdam etmemektedir.
- Sözleşmenin diğer bir önemli amacı da donatanların bu sayede giderlerinde tasarruf etmesidir. Çok sayıda gemi yönetmekte olan şirketlerin bir ya da bir kaç gemisi olan bir donatana kıyasen işletme ve yönetim giderlerinde önemli indirimler elde edecekleri kuşkusuzdur. Aşağıda da görüleceği üzere gemi yönetim sözleşmelerine yönetenlerin bu suretle elde edecekleri indirimleri donatanlara yansıtacaklarına ilişkin hükümler konulmaktadır. Bunun yanında ilk amaçla bağlantılı olarak donatan böylece kendi bünyesinde personel istihdam etmeyerek diğer bir önemli tasarrufta bulunmaktadır.
- Deniz ticaretinde hiç bir bilgi ve tecrübe sahibi olmayan donatanların gemi yönetimini tamamen bir yönetene devretmeleri de sözleşmenin diğer bir amacını oluşturmaktadır. Bu konuyu açacak olduğumuz takdirde bilgi ve tecrübesi olmayan donatanların aslında bankalar olduğu hemen tespit edilebilecektir. Donatanlara kredi vermek sureti ile deniz ticaretinde finansör konumunda olan bankaların durumu şu şekildedir: Kredi almış olan donatanın bunu ödeyemeyecek hale gelmesi, iflas etmesi durumunda gemiyi satarak alacağını elde etmek bankanın her zaman menfaatlerine uygun düşmeyebilir, zira piyasa durumuna göre geminin değeri kredi açığından daha az bir konumda olabilir; böyle bir durumda bankanın başvurabileceği diğer bir yöntem piyasa şartları düzeline kadar geminin deniz ticaretinde işletilmesine devam etmek ve bu sürede daimi surette gerekli bakımlarının yapılması ve mevzuata uygun bir halde tutulması açısından teknik olarak değerinin düşmesini engellemektir. Finansör konumundaki bankanın bu konuda hiç bir bilgisinin bulunmayacağı düşünülecek olursa, banka için başta gelen

alternatifin geminin her bakımdan yönetilmesini bu konuda ihtisaslaşmış bir yönetene devretmek olduğu derhal anlaşılabilir. (Aynı husus Finansal Kiralama içinde söz konusudur)

- Bunun yanında yukarıda açıklanan bankalar ile ilgili hususlara benzer olarak, diğer bir kategori daha bulunmaktadır. Buna göre dünya ticaretinde bir takım şahıs şirketler piyasaa durumuna göre doğrudan doğruya deniz ticaretine yatırım yapabilmektedirler. Kendilerine gelen bilgiler paralelinde kontrollerinde önemli miktarda para bulduran bu şahıs ve şirketler gemilere yatırım yapmakta, ancak yine bilgi ve tecrübe eksiklikleri ile bu alanda personel istihdan etmek gibi bir niyetleri olmaması sebebi ile gemilerin yönetimini devredebilmektedirler.

3.Gemi yönetimi konusundaki tip sözleşmeler ve standartlar

Uygulamada taraflar bazı hallerde söz konusu sözleşmeyi kendileri kaleme almaktadırlar, ancak çoğunlukla (diğer tür sözleşmelerde olduğu gibi) gemi yönetiminde de standart tip sözleşmeler kullanılmaktadır. Bu standart sözleşmelerden en sık kullanılanı ise Bimco tarafından düzenlenmiş olan “*Shipman 98*” adlı formdur.

Bunun yanında “*Uluslararası Gemi Yönetenleri Kuruluşu*” (“*International Shipmanagers Association*”) adlı meslek faaliyet organının yayınlamış bulunduğu ve kısaca “*ISMA Code*” olarak anılan yönetim standartları da gemi yönetimi konusunda uyulması gereken ana prensipleri (tarafların aralarındaki hukuki ilişkileri imzalanacak olan sözleşme şartlarına bağlı kılmak sureti ile ve ağırlıklı olarak teknik konularda) ortaya koymaktadır.

§.2. “*Shipman 98*” formu

Diğer Bimco kaynaklı standart formlar gibi “*Shipman 98*” sözleşmesi de iki bölümden oluşmaktadır, buna göre birinci (ön) sayfa kutu düzeninde taraflar ile ilgili hususların yazılacağı bölümdür, sözleşmenin geri kalanı ise tarafların arasındaki ilişkiye uygulanacak olan hükümlere yer vermektedir.

I.Birinci bölüm

Kutu düzenindeki birinci bölümde kısaca belirtilecek olursa (ikinci bölümdeki ilgili klostara atıfları da içermekte olan), sözleşme tarihi (1.kutu), donatan (2.kutu) ve yöneten (3.kutu) ile ilgili bilgiler ile donatan ve yönetenin ihbar adresleri (19. ve 20.kutular), sözleşmenin başlangıç tarihi (4.kutu) ile sona erme tarihi (17.kutu), beher yıl için yönetim ücreti (15.kutu) ve uygulanacak olan hukuk ve tahkim şartının (18.kutu) bulunmaktadır.

Bunların yanında birinci bölümün önemli bir kısmını yönetim sözleşmesinin kapsamı oluşturmaktadır. Yeri gelmişken belirtmek gerekmektedir ki, donatanın söz konusu sözleşmeyi yapmak suretiyle yönetene devredebileceği hususlar birden fazladır,

“Shipman 98” formunun birinci bölümünde de bu hususların her biri için ayrı bir kutu ihdas edilmiştir. Kategorik olarak belirtilecek olduğu takdirde, donatan yönetene aşağıda yer alan hususların ifa edilmesini verebilmektedir:

- Gemi adamı yönetimi (“*crew management*”) (5.kutu)
- Teknik yönetim (“*technical management*”) (6.kutu)
- Ticari yönetim (“*commercial management*”) (7.kutu)
- Sigorta himayesi sağlanması (“*insurance arrangements*”) (8.kutu)
- Kumanya (“*provisions*”) (11.kutu)
- Yakıt (“*bunkering*”) (12.kutu)

II.İkinci bölüm

1.Sözleşme hakkındaki genel prensip

İncelememizin ikinci paragrafı bakımından öneme sahip olan 2.bölüm 3.kloza göre (“*basis of agreement*”) yöneten gemi bakımından ilgili faaliyetlerini donatan adına acente olarak ifa edecektir.

Bu klozun devamında ise yönetenin faaliyetlerini icra ettiği sırada ortaya koyacağı davranış tarzı tarif edilmektedir, buna göre yöneten, doğrudan doğruya kendi iradesine tabi olarak hareket edecek ve bu sırada doğru olan gemi yönetim kurallarına bağlı kalacaktır. Hukuk sistemimize yabancı olan “*sound ship management*” kavramını kanaatimize göre şu şekilde tefsir etmek mümkündür: yöneten faaliyetlerini icra ederken tedbirli bir yönetenin dikkat ve özenini sarf etmekle yükümlüdür.

Yönetim sözleşmesinin konusu doğrudan doğruya belirli bir geminin yönetimi olduğundan dolayı 15.klozda sözleşme süresi dahilinde makul bir süre önceden haber vermek şartı ile donatana gemiyi denetlemek hak ve imkanı tanınmaktadır.

2.Sözleşmenin kapsamı

Yukarıda da belirtildiği üzere donatanın gemi ya da gemileri ile ilgili olarak hangi tür hususları yönetene devredebileceği sözleşme ile birlikte belirtilmesi gereken bir konudur. Buna göre donatan aşağıda belirtilen hususlardan bir ya da bir kaçını hatta tamamını yönetene devredebilmektedir. (Bu ise daha evvel izah edilen birinci bölümdeki kutularda “*evet*” ya da “*hayır*” şeklinde irade beyanı yapılması ile mümkün olmaktadır.)

Sözleşmenin kapsamı bakımından önem arz eden hususlardan biri “*Shipman 98*” formunun ikinci bölüm 10.klozunda bulunmaktadır. Buna göre, donatanın yazılı muvafakatini almadan yöneten sözleşme ile üstlenmiş olduğu hususları üçüncü bir şahsa devredemeyecektir. Klozun devamında donatanın böyle bir talebi her hangi bir haklı gerekçeye dayanmaksızın kabul etmesinin önü kesilmektedir. Son cümlede ise, muvafakatin alınması sonucunda yöneten bir takım yükümlülüklerini devretmiş olsa dahi, bu konuların icra edilmesi bakımından sorumluluğunun devam edeceği ifade edilmektedir.

Donatanın yönetene devir edebileceği alternatifler aşağıda sıralandırılmışlardır:

a. Personel yönetimi
(“crew management”)

Sözleşme kapsamına dahil edildiği takdirde, (kloz 3.2) gemi adamı yönetimini üstlenecek olan yöneten gemi için STCW 95 gereklerine uygun olarak personel tedarik edecektir. Bu kapsamda yöneten bayrak devletinin aradığı şart ve standartlara uygun olarak seçeceği personel için maaş ödemelerini düzenleme ve bunların sigorta işlemlerini yapma yükümlülüğünü üstlenmekte ve bunun yanında belirtilen şahısların gemiye ulaşma ve hizmet sözleşmeleri sona erdiği anda geriye dönmelerini sağlamayı da taahhüt etmektedir. Bunun yanında yönetenin faaliyet sahasına personelin eğitimi ve bunların sendikaları ile muhatap olmak hususları da dahil olmaktadır.

Personel giderleri geminin işletim / yönetim giderlerinin (ki bunlar genel olarak eğitim ve ISM uyumu dahil personel masrafları, yakıt, taze su ve kumanya dahil olmak üzere gemide tüketilebilen kalemler, bakım ve tamir, sigorta primleri, iletişim ve yönetim ücreti ve kırtasiye masraflarıdır) önemli bir kısmını oluşturmaktadır, bu konuda aşağıdaki örneklerin verilmesi mümkündür (“ITF- Total Crew Concept”, “TCC 1998”):¹

- 30.000 dwt'lik bir dökme yük gemisinde giderlerin %34'ü (650.000 USD aylık)
- 40.000 dwt'lik bir dökme yük gemisinde giderlerin %43'ü (650.000 USD aylık)
- Panamax tipi dökme yük gemisinde giderlerin %37'i (650.000 USD aylık)
- Suezmax tipi tankerde giderlerin %35'i (USD 770.000)
- VLCC tipi tankerde giderlerin %33'ü (USD 770.000)

personel giderleri için yapılmaktadır.

b. Teknik yönetim
(“technical management”)

Teknik yönetim bakımından yönetenin faaliyet sahasına öncelikle aşağıda yer hususlar dahil olmaktadır:

- geminin içinde bulunduğu durumu gözleyebilmek amacıyla ehil personel temin etmek,
- geminin bayrak devleti ile seyrüs-seferde bulunduğu liman devletlerinin şart ve standartları ile donatan taleplerine uygun bir halde tutulması ya da bu hale

¹ Willingale, Ship Management, shf.214-216

getirilmesi amacıyla havuzlanma, tamir ve tadilat görme hususlarında gerekli olan hususları yerine getirmek ve bu safhalarda gözetimde bulunmak,

- gerekli olan kumanya, yedek parça ve yağların tedarik edilmesi
- yöneten tarafından gerekli görüldüğü takdirde sörveyör ve teknik danışmanların tayin edilmesi
- ISM Kurallarına uygun olarak “*Güvenli Yönetim Sistemi*”ne (SMS = “*safety management system*”) uygunluğun sağlanması

Yukarıdaki (sınırlı olmayan) unsurlardan da görülmektedir ki, donatanın yönetene bu teknik yetkiyi vermiş olması durumunda geminin fiziksel olarak gerek halde tutulması ve mevzuattan kaynaklanan değişikliklere teknik olarak uygun hale getirilmesi ve bunun gözetilmesi faaliyetleri yönetene geçmektedir.

c.Ticari yönetim **(“commercial management”)**

“*Shipman 98*” 2.bölüm 3.3 klozuna göre, teknik yönetimde olduğu şekli ile, diğer bir ifade ile klozda yazılı olanlarla sınırlı olmayarak, donatan yönetene aşağıdaki yetkileri devretmektedir.

- Donatanın talimatları doğrultusunda chartering faaliyeti göstermek, bu anlamda geminin ticari olarak istihdam edilmesi için temaslarda bulunmak, pazarlık etmek ve sonuçlandırmak,
- Geminin istihdam edilmesi sırasında ve bu sebeple tahsil edilen navlun, kira veya diğer meblağların donatana veya donatanın belirlemiş olduğu diğer şirketlere transferini sağlamak,
- Sefer tahminlerinde ve hesaplamalarında bulunmak, charterer ile olan hesaplarda navlun, kira, sürastarya ücreti ve / veya dispeç meblağlarını belirlemek
- Sefer talimatları vermek
- Acenteler tayin etmek
- İstifçiler tayin etmek
- Geminin ticari olarak istihdam edilmesi ile ilgili olarak sörveyleri yaptırmak

d.Sigorta himayesi **(“insurance arrangements”)**

“*Shipman 98*” formunda sigorta himayesi bakımından çeşitli klozlar bulunmak-tadır:

- a. (3.4.) Donatanın yönetene devredebileceği fonksiyonlardan bir diğeri de gemi ile ilgili sigorta himayelerinin sağlanması ve devam ettirilmesidir.
- b. (6) Sözleşmenin 6. klozu gerek yukarıda açıklanmış olan 3.4 klozu uyarınca yönetene bu kalemi devreden, gerek bu kalem hakkında diğeri bir düzenleme yapan donatan ın işbu sözleşmenin devamı sırasında sağlamakla yükümlü olduğu hususları ortaya koymaktadır. Buna göre:
- (6.1.) masrafları donatana ait olmak üzere tekne ve makine, P&I ve savaş rizikolarına karşı sigorta himayesinin sağlanması, ki burada kriter olarak benzer tipteki bir geminin tedbirli donatanı kullanılmaktadır. Burada sayılan sigorta himayeleri “*donatanın sigortaları*” olarak değerlendirmektedir.
 - (6.2.) donatan sigortaları ile ilgili tüm primlerin zamanında ödenmesi bu klot ile şart koşulmaktadır.
 - (6.3.) Bunun yanında aynı klotun 3.bendine göre sigorta ettiren donatan yanında yöneten ya da onun tayin edeceği üçüncü bir şahsın sigortalı olarak belirlenmesi de mümkün olmaktadır, bu sırada prim borçlarından sorumluluk da ortaya konmakta ve bendin devamında yöneten primlerden sorumlu olduğuna ya da olmadığına ilişkin seçime tabi çeşitli alternatifler getirilmektedir.
 - (6.4) Bu klotda ise gerek sözleşmenin başlangıcı anında, gerek her bir sigorta dönemi başında donatanın sigorta ile ilgili yükümlülüklerini yerine getirmiş olduğu yazılı bir şekilde yönetene bildirilecektir.

3.Tarafların yükümlülükleri

“*Shipman 98*” formu 2,bölüm 4 ve 5.klotlarda tarafların yükümlülükleri ortaya konulmaktadır:

a.Yönetenin yükümlülükleri

Bu konuda 4.klot daha evvel de ifade edilmiş olan “*sound ship management*” kriterini ve yönetenin acente olarak donatan adına hareket edeceği hususlarını tekrar etmektedir. Klotun ikinci cümlesinde ise yönetenin aynı donatana ait olsun ya da olmasın birden fazla gemiyi yönetmesi hali göz önünde tutularak, kendisine gerektiğinde ve doğrudan doğruya kendi iradesine tabi olarak gemiler arasında personel ve yedek parça değişimine imkan tanınmaktadır.

Klotun ikinci bendinde ise, teknik yönetimin devredilmiş olduğu hallerde, yönetene geminin bayrak devletinin getirdiği kurallar ile bizzat yönetenin ISM kurallarına uygunluk sağlaması yükümlülüğü getirilmekte ve bu paralelde 16.klotda yönetenin bayrak devleti mevzuatı ile geminin sefer yaptığı ülkeler mevzuatına aykırı şekilde hareket edemeyeceği ifade edilmektedir.

b.Donatanın yükümlülükleri

İkinci bölüm 5.klozda donatanın yükümlülükleri 3 ana bölüm altında düzenlenmektedir:

- a. (5.1.) Bu kloza göre işbu sözleşme şartları gereği donatan yönetene tüm ödemelerini zamanında yapmakla yükümlüdür. Klozda aykırılık halinde bu durumun müeyyidesi ortaya konulmamakta, bununla ilgili düzenleme ilerideki klozlara bırakılmaktadır.
- b. (5.2.) Yukarıda açıklanmış olan 3.2.klozu gereği yöneten geminin teknik yönetimini de üstlenmişse, donatan aşağıdaki hususları da yerine getirmekle yükümlü kılınmaktadır:
 - kendisi ya da adına temin edilen tüm personelin STCW 95 kurallarına uyum sağlamaları
 - personelin yönetenin güvenli yönetim sistemi ("*safety management system*") ile ilgili olarak vermiş olduğu tüm talimatlara uygunluk sağlama-ları
- c. (5.3.) Yönetenin 3.2. klozu gereği geminin teknik yönetimini üstlenmemiş olduğu hallerde ise, geminin bayrağını taşıdığı ülke huku-kuna uygunluk sağlanacak ve bu bakımdan donatan ya da donatanın tayin etmiş (ve yönetene bildirmiş olduğu) olduğu şahıs ISM Kuralları açısından geminin işletilmesi konusunda sorumluluk ve yükümlükler üstlenen "*şirket*" ("*company*") olarak değerlendirilecektir.

4. Mali hususlar

"*Shipman 98*" formunda mali hususlar vasıflarına göre farklı klozlarda düzenlenmektedirler:

a.Elde edilen gelirler ve yapılan masraflar / bütçe

Daha evvelden de ortaya koyulduğu üzere gemi yönetimi sözleşmesinin yapılması sonucunda yönetenin donatan adına bir takım meblağları tahsil etme imkanı doğmaktadır. Özellikle donatanın gemiye ilişkin ticari yönetimi devretmesi durumunda, bu suretle elde edilen navlunların yöneten hesabına ödenmesi mümkündür. Böyle bir durumda tahsil edilen meblağların ne şekilde değerlendirileceği konusu 7.klozda ortaya konulmaktadır.

Buna göre (7.1) donatanın yönetene ödemesi gereken paraları haricinde işbu sözleşme gereği yapılan tüm tahsilat ile bu meblağlara ilişkin faizler yöneten tarafından donatan adına ayrı bir banka hesabında tutulacaklardır.

Aynı klozun ikinci bendine göre yönetenin donatan adına yaptığı tüm harcamalar (ki buraya 8.kloz gereği yapılan harcamalar da dahildir) ilk bend uyarınca açılacak olan (donatan adına) hesaptan tahsil edilebileceklerdir, ancak her halükarda bu masraflar hakkındaki sorumluluk donatana ait olacaktır.

Bu şekilde bir düzenlemeden donatan adına yapılan masrafın banka hesabından alınabileceği, ancak bu hesapta yeterli miktarda para olmaması durumunda ya da

diğer bir sebeple yönetenin hesaptan tahsilat yapmamayı seçmesi durumunda, ödemenin donatan tarafından yapılması gerektiği anlaşılmaktadır.

Bunun yanında “*Shipman 98*” formunun ikinci bölüm 9.klozu bütçelendirme ve elde edilen meblağların yönetimini düzenlemektedir. Buna göre yöneten bir sonraki 12 aylık dönem için bir bütçe hazırlayarak bunu donatanın kabulüne sunacaktır.

9.5.klozunda geminin yönetilmesi bakımından önemli bir mali husus yer almaktadır. Buna göre yönetenden hiç bir durumda sözleşmenin icrası için kendi cebinden masraf yapması talep edilemeyecektir.

14.klozda ise yönetenin devamlı ve düzgün bir şekilde hesapları tutacağı karşılıklı olarak belirlenen zamanlarda yönetenin bu hesapları donatanın incele-mesine amade kılacağı ifade edilmektedir.

b.Yönetim ücreti

Gemi yönetimi sözleşmesi ivazlı bir akittir, yöneten bir taraftan işbu sözleşme gereği üstlendiği yükümlülükleri yerine getirme borcu altına girerken, donatan da bunun karşılığında yönetene belirli bir ücret ödeme borcu na sahip olmaktadır. Bu husus formun 8.klozunda ortaya konulmaktadır. Klozun düzeni aşağıdaki gibidir:

- (8.1) Donatanın yönetene ödeyeceği ücret yıllık olarak önyüz 15.kutuda belirlenmiş olan ücrettir. Bu ücret aylık olarak ödenecektir. İlk ödeme sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihte yapılacaktır.
- (8.2) Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden itibaren bir yıl geçtikten sonra yönetim ücreti tekrar gözden geçirilecektir. Bu bakımdan 9.1 klozunda belirtilen bütçe hesabında bu husus dönemin tamamlanmasından önce bir teklif şeklinde söz konusu edilecektir.
- (8.3) Masrafları kendine ait olmak üzere yöneten donatana işbu sözleşmenin icra edilmesi için personel, ofis ve kırtasiye sağlayacaktır, Bu kuraldan yönetim ücretine belirtilen kalemlerin dahil olduğu anlaşılmaktadır. Ancak posta, seyahat ve iletişim masrafları ile diğer masraflardan donatan sorumlu olacaktır. Bu masraflar d.1.'de ortaya koyulan masrafların (sadece) bir bölümü olarak değerlendirilmektedir.
- (8.4) Bu klozda belirtilen hallerde sözleşmenin sona ermesine bağlı olmak üzere yönetim ücretinin akıbeti düzenlenmektedir. Buna göre, yönetene her hangi bir kusur ya da ihmal izafe edilmesinin mümkün olmadığı hallerde, sözleşme 17 ve 18.klozlar gereği sona ere ya da gemi zayı olur veya satılırsa, 8.1. klozu paralelinde üç ay süreyle yönetim ücreti verilmeye devam edilecektir. Bunun yanında yönetenin 3.1 klozu gereği personel yönetimini de üstlenmiş olduğu hallerde dona-tanın personel ile ilgili masrafları da belirtilen zaman dilimi içerisinde karşılama gereği belirtilmektedir.
- (8.5) Bu klozda sözleşmenin süresi dahilinde donatanın gemiyi (bakım, tamir gibi sebeplerden dolayı) üç aydan fazla bir süre ile atıl halde bırakması

durumunda yönetim ücretinden uygun bir miktarda indirim yapılacağı belirtilmektedir. İndirimli ücret bu durumda göre üç ayı geçen süreler için ödenecek ve bu durum aynı kloza göre geminin tekrar faal hale geldiği andan bir ay öncesine kadar devam edecektir. Bu durumu bir örnekle canlandırarak olursak;

- Gemi 1 Ocak tarihinde önemli bir makine arızasının tamiri için tersaneye gönderilmiştir.
 - Tamir 1 Temmuz tarihinde tamamlanmış ve gemi tekrar çalıştırılmaya başlanmıştır.
 - Kayıp süre altı aydır
 - Kurala göre ocak, şubat ve mart aylarında yönetim ücreti tam olarak ödenecektir. Nisan ve mayıs aylarında ise indirim uygulanacaktır. Haziran ayında ise yönetim ücreti yine tam olarak ödenecektir.
- (8.6) Bilindiği üzere deniz ticaretinde gemilerin istihdam edilmesi sırasında hizmet sektöründen bir kısım indirimler elde edilebilmesi mümkündür, bu indirimler çok sayıda gemi işleten / yöneten şirketler için daha fazla oranda olmaktadır. İnceleme konusu olan klozda da yönetenin belirtilen türden indirimler elde etmesi durumunda bu suretle tasarruf edilen meblağları donatana devredeceği hususu ortaya konulmaktadır.

5.Yönetenin sorumluluğu

Sözleşmenin taraflar arasında ileride ortaya çıkabilecek uyuşmazlıklar bakımından önemli maddesi sorumluluğu ortaya koyan klozdur.

Gemi yönetimin aslında pek de uzun olmayan geçmişine bakıldığı takdirde, önceleri bu tür sözleşmelerin sorumluluk bakımından her hangi bir ayrıntıya sahip olmadığı, basit bir “*mücbir sebep*” klozu ile bu konuyu geçitirdikleri tespit edilmektedir. Tarafların kendi aralarındaki sorumluluğunu ortaya koyan daha ayrıntılı klozlar ilerleyen yıllarda “*istisna klozları*” şeklinde sözleşmelerde görülmeye başlanmakla beraber, bu konudaki aslında pek de önemli olmayan sorunların genellikle sulh yolu ile çözülmesi sebebi ile 1980’li yılların ortalarına kadar gemi yönetim sözleşmelerinde sorumluluk alanında önemli gelişmeler olmamıştır. Buna karşılık 1984 yılında görülen “*the Marion*” davası ile bu görüntü bir daha eski şekline gelmesi mümkün olmayacak bir şekilde değişmiştir. Lordlar Kamarası tarafından verilen bu konudaki kararda yönetenin Marion adlı geminin yönetilmesinde şahsi kusuru tespit edilmiş ve yöneten de donatanın acentesi / yardımcı şahsi olarak değerlendirilerek, donatanın zarardan sorumlu tutulmuş, bunun yanında şahsi kusur bulunduğundan donatana –ile sorumluluğunu sınırlama imkanı tanınmayarak, söz konusu sorumluluğun sınırsız ve şahsi olduğu belirtilmiştir. Bu kararın deniz ticaretinde derin etkileri olmuştur. Bunu takiben

- taraflar aralarındaki sözleşmede sorumluluk hususunu çok daha ayrıntılı bir şekilde düzenleme gereğini hissetmişler ve

- özellikle yönetenler sorumluluklarını sigorta ettirmeye başlamışlardır.

Yönetenin sorumluluğu hakkındaki diğer bir önemli mahkeme kararı da 1986 yılındaki “*the Maira*” davasıdır. Bu ise yönetenin gemiyi sözleşme şartlarına aykırı olarak değerinin altında bir meblağ ile sigorta himayesine almış olması ile ilgili olan bir karar olup, sonucunda yöneten sorumlu tutulmuştur.

Bu konu “*Shipman 98*” formunda 11.klozda yer almaktadır. Klozun birinci maddesinde mücbir sebep hali ortaya konulmakta, diğer bölümlerde ise sorumluluk ile ilgili düzenlemelere ayrıntılı olarak yer verilmektedir:

a. (11.1) Mücbir sebep (“*Force majeure*”) Bu maddede mücbir sebep hallerinde, ki bu durum tarafların kontrolleri dışındaki haller olarak tarif edilmektedir, sözleşmenin icra edilmesi ile ilgili olarak her türlü sorumluluklarının ortadan kalkacağı ortaya konulmaktadır.

b. (11.2.) Donatana karşı sorumluluk (Yönetenin sorumluluğu) İnceleme konusu maddede yönetenin sözleşmenin icra edilmesi sebebiyle donatana karşı olan sorumluluğu ortaya konulmaktadır. Bu klozun genel hatları aşağıdaki gibidir:

- (i) Klozun başlangıcında mücbir sebep halinin ortaya konulduğu 11.1 klozu saklı tutulmaktadır. Bunun devamında ise donatanın uğramış olduğu (geminin gecikmesi sebebiyle uğranılan kar kaybı da dahil olmak üzere) doğrudan doğruya ya da dolaylı zıya, hasar, gecikme ya da masraflardan dolayı yönetenin sorumluluğunun ancak bunların gemi yönetimi ile ilgili hususların icra edilmesi sırasında yönetenin, yönetenin istihdam ettiği şahısların, yönetenin acentelerinin ya da yöneten tarafından hizmetlerinden yararlanan taşeronların kusur, ağır kusur ve kasdi hareketlerinden kaynaklanması halinde meydana geldiği belirtilmektedir. Maddenin devamında ise yönetenin sorumluluğunun sınırı ortaya konulmaktadır; buna göre:
 - yönetenin her bir olay ya da tazminat talebinin ortaya çıkmasına sebep olacak şekilde seri olarak devam eden olaylar bakımından sorumluluğu yıllık yönetim ücretinin on katını aşmamaktadır.
 - buna karşılık kasden verilen zararlar ile zararın meydana geleceğini bile bile hareket eden yönetenin (şahsi kusur ya da ihmal) sorumluluğunu sınırlandırması imkanı kalmamaktadır.
- (ii) Maddenin devamında yönetenin kusur, ağır kusur ve kasit hallerinde dahi gemi personelinin hareketlerinden dolayı sorumlu tutulamayacağı ifade edilmekte ve bunun yegane sınırının yönetenin 3.1 klozu gereği personel yönetimini üzerine almış olduğu hallerde bununla ilgili yükümlülüklerin icra edilmesi sırasındaki kusur ya da ihmal halleri olduğu belirtilmektedir. Böyle bir halde ise yönetenin sorumluluğunu yukarıda açıklanan şekilde sınırlama imkanı bulunmaktadır.

c. (11.3) (*“Indemnity”*) Yukarıdaki şekilde ortaya konulan sorumluluğun yanında üçüncü bendde yönetenin, istihdam ettiği şahısların, acentelerinin ya da taşıeronlarının sözleşmenin icra edilmesi sırasında 11.2 maddesi gereği uğrayacakları zararların tazmin edileceği ifade edilmektedir. Madde metninden bu zararların yöneten ve sayılan diğer şahıslara karşı açılan davalar ve başvuru diğer hukuki prosedürler olduğu anlaşılmaktadır. Buradaki ifadede bu sırada yapılan hukuki harcamaların da tazmin edileceği belirtilmektedir.

d. (11.4) (*“Himalaya”*) Sorumluluk ile ilgili klozun dördüncü maddesinde ise Himalaya Klozu yer almaktadır. Bu kloza göre yönetenin istihdam ettiği şahıslar, acenteleri ile (zaman zaman faaliyette bulunmuş olsalar da) taşıeronları 11.klozun genel prensipleri saklı kalmak kaydı ile doğrudan doğruya ya da dolaylı olarak donatana uğramasına sebep oldukları zıya, hasar ve gecikmelerden dolayı sorumlu olmayacaklar ve bu zararlar sebebiyle yönetenin donatana karşı olduğu def'i ve sorumluluk sınırları kendileri için de geçerli olacak ve bu bakımdan adı geçen şahıslar yönetim sözleşmesinin tarafı olarak değerlendirileceklerdir. Himalaya klozunun anafikri de göz önüne alındığında bu maddenin ana amacının yönetenin aslında sınırlı bir şekilde sorumlu olacağı bir halde donatanın burada adı geçen şahısları sınırsız bir şekilde sorumlu tutması ve bunların da sonradan yönetene aynı şekilde sınırsız olarak rücu etmelerini, dolayısı ile sınırlı sorumluluk ilkesinin delinmesini, engellemek olduğu anlaşılmaktadır.

6. Sözleşmenin süresi

Gemi yönetimi sözleşmesinin süresi 17.klozda ortaya konulmaktadır, buna göre sözleşme önyüz 4.kutuda belirtilen tarihte işlerlik kazanmakta ve 17.kutuda belirtilen tarihe kadar bu durumunu devam ettirmektedir. İnceleme konusu klozun sözleşmenin sona ermesi ile ilgili önemli bir özelliği bulunmaktadır. Buna göre sözleşme 17.kutuda yer alan tarihin gelmesi ile kendiliğinden sona ermemektedir, bu tarihte taraflardan biri yazılı bir şekilde feshi ihbarda bulunmadığı takdirde sözleşme geçerliliğini sürdürmeye devam etmektedir. Belirtilen tarihten sonra yapılan feshi ihbar halinde ise sözleşme bu andan itibaren iki aylık bir sürenin dolması ile sona ermektedir.

7.Süre dahilinde sözleşmenin sona ermesi

Sözleşmenin süresini belirten klozun devamında bu süre dahilinde tarafların sözleşmeyi feshetmeleri konusu ortaya konulmaktadır. 18.klozun düzeni aşağıdaki gibidir:

a. (18.1) Bu maddede donatanın sözleşmeye aykırılık halleri ortaya konulmaktadır:

- (i) Donatanın sözleşme gereği ödemesi gereken meblağlardan her hangi birinin kendisinden yazılı olarak talep edildiği tarihten itibaren 10 gün içinde ödenmemesi durumunda yöneten derhal yazılı olarak feshi ihbarda bulunabilmektedir. Bu madde yönetenin aynı donatana ait birden fazla gemiyi yönetmesi ihtimaline göz önüne alınmak sureti ile düzenlenmiştir, sözleşmenin “D” ekinde bu durum belirtilmektedir, bu sayede donatanın diğer bir geminin yönetimi ile ilgili olarak bir meblağı ödememesi durumunda da yönetenin sözleşmeyi feshetme imkanı doğmaktadır, dolayısıyla her sözleşme

ancak kendisi ile ilgili borcun ödenmemesi halinde feshedilebilir şekilde bir kural bulunmamaktadır.

- (ii) Donatanın 5.2 ve 5.3. klozlarında üzerine düşen yükümlülükleri yerine getirmemesi (teknik yönetiminin devredilmiş olması halinde gemi adamlarının STCW 95 kurallarına uygunluğu ve yönetenin talimatlarına göre hareket etmeleri; teknik yönetimin devredilmediği hallerde donatanın gemiyi mevzuata uygun halde bulundurması) veya geminin hukuka aykırı ya da ambargo konusu yük taşımaya başlaması ya da bunu sürdürmesi durumunda veya yönetene göre zararlı ya da uygun olmayan bir yolculuğa çıkarılması durumunda yöneten bu durumun izale edilmesi amacı ile donatana yazılı bir ihbarda bulunacaktır. Bu andan itibaren makul bir süre dahilinde donatan ihbarda ortaya konulan hususlara uyum sağlamadığı takdirde, yöneten yine yazılı bir şekilde ve bu andan itibaren geçerli olmak üzere sözleşmeyi feshedebilecektir.

b. (18.2) Bu maddede ise yönetenin sözleşmeye aykırılık hali öngörülmekte ve buna bağlı olarak donatanın süre dahilinde fesih hakkı düzenlenmektedir. Buna göre yöneten 3 ve 4.klozlarda yazılı olan görevlerinden her hangi birini kendi kontrolündeki sebeplerden dolayı yerine getirmediği takdirde, donatan bunu yönetene ihbar edecektir. Yöneten ihbarda belirtilen hususu makul bir süre dahilinde yerine getirmediği takdirde, donatanın yazılı bir şekilde ve bu andan itibaren hüküm ifade edecek şekilde sözleşmeyi feshetme hakkı doğmaktadır.

c. (18.3 / 18.4) Klozun üçüncü maddesinde olağanüstü sona erme hallerinden bahsedilmektedir. Buna göre süre dahilinde geminin satılması ya da fiili olarak tam zıya'a uğraması veya hükmi tam zıya halinin ("*constructive / compromised / arranged total loss*") meydana gelmesi ya da gemiye el konulması ("*re-quisition*") durumunda sözleşme kendiliğinden sona ermektedir. Bu bakımdan

- geminin satılması halinde sözleşmenin sona erdiği tarih, geminin sicil kaydı bakımından donatanın mülkiyet hakkını devrettiği ve malik vasfının sona erdiği andır.
- geminin zayi olduğunun kabul edilebilmesi için fiili olarak tam zıya'a uğraması ya da hükmi tam zıya bakımından tekne sigortacısı ile mutabakata varılmış olması gerekmektedir, bu konuda mutabakata varılmadığı takdirde bu hususta yetkili bir makamın geminin hükmi tam zıya'a uğradığına karar vermesi gerekmektedir.

d. (18.5) Klozun devamında mali sebeplerle sözleşmenin sona ermesi halleri belirtilmektedir. Buna göre taraflardan birinin iflas etmesi ve tasfiye tabi olması durumunda sözleşme kendiliğinden sona ermektedir.

e. (18.6) Klozun son maddesinde ise süre dahilinde sözleşmenin sona ermesi durumunda bunun etkisi ifade edilmektedir. Buna göre sona erme halinin tarafların bu andan evvel hakları üzerindeki her hangi bir etkisi olmamakta ve dolayısı ile tahakkuk etmiş olan alacak ve borçlar geçerliliklerini sürdürmektedirler.

8.Tahkim usulü ve yetkili hukuk

Bu konuda sözleşmede üç ayrı alternatif bulunmaktadır. Bunlardan hangisinin seçilmiş olduğu önyüz 18.kutuda gösterilecektir:

- a. (19.1.) İngiliz Hukuku ve tahkimi veya
- b. (19.2.) Amerikan Hukuku ve tahkimi veya
- c. (19.3.) Sözleşmenin 19.3 klotuna göre meydana gelmiş olan uyuşmazlıklar tarafların üzerinde mutabakata varmış oldukları yer hukukuna tabi olarak tahkim usulü ile çözüme kavuşturulacaklardır.
- d. (19.4.) Önyüz 18.kutu doldurulmamış olduğu takdirde, 19.1 kendiliğinden geçerli hale gelecektir.

SHIP MANAGEMENT

Ship management is a tool one encounters frequently in the daily shipping practice. With this contract the shipowner transfers one or more issues of ship management to the manager who in turn will be paid for those services he is going to render.

There are several reasons for the existence of a ship management contract:

- Instead of employing experienced shore man power, the shipowner transfers his duties (by means of technical and commercial) to the manager
- In daily shipping practice groups owning / managing big fleets are able to get considerable discounts for the running costs (bunkers, insurance premiums, stores, etc) On the other hand life could be very expensive for a small owner, giving the management of the vessel to the manager therefore is a key to reduce costs.
- Banks which are re-possessing vessels because of outstanding loans of their clients would be in a position to keep those vessels under their ownership because of poor market conditions; for those periods banks also need a ship manager, rather to employ professionals to keep the vessel in a good shape and earn some extra dollars at the same time.
- They are also some financial investors who from time to time (as per the market conditions) purchasing vessels (especially new buildings) for business, ship managers are presenting for those practical and valuable solutions.

Basically there are three main categories in respect of ship management:

- Crew management
- Technical management
- Crew management

In practice Bimco's standard form called "Shipman" is widely used for ship management contracts.

