

PAPER DETAILS

TITLE: BIMCO`NUN GEMİ YÖNETİMİ SÖZLESMESİNE İLİSKİN 2009 DEĞİŞİKLİKLERİ

AUTHORS: Aslihan KUYUCU

PAGES: 361-382

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/97842>

BIMCO'NUN GEMİ YÖNETİMİ SÖZLEŞMESİNE İLİŞKİN 2009 DEĞİŞİKLİKLERİ

Araş. Gör. Aslıhan Sevinç Kuyucu*

Gemi yönetimi sözleşmesinin ortaya çıkışı 18. yüzyıla kadar uzanmaktadır¹. Denizciliğin bir endüstri olma yönünde aşama kaydetmesi, gemilerin ortaya çıkan yeni koşullara uygun olarak esnek şekilde yönetilmesini gerektirmiştir. Denizcilik sektöründeki gelişmeler ve yenilikler donatanlar için gemilerin işletilmesini karmaşık bir iş haline getirmiştir. Donatanların yürüttüğü faaliyetler zaman içerisinde çeşitlenmiş² ve denizcilik alanında farklı kişiler arasında iş paylaşımına gidilmiştir. Günümüzde denizcilik şirketlerinde geminin yönetimi diğer işlerden ayrılmakta ve “*profesyonel yöneticilik*” olgusu önemini giderek arttırmaktadır³.

I. Gemi Yönetimi Sözleşmesi Kavramı

Yönetim sözleşmesi, yöneticinin bir ticari işletmeyi sözleşmenin diğer tarafını oluşturan şirket sahibi nam ve hesabına ve riski ona ait olmak üzere, bir ücret karşılığında yönetmeyi üstlendiği sözleşmedir⁴.

Özel uzmanlık ve tecrübe gerektiren sektörlerden birisi de denizcilik sektörüdür. Bu nedenle, denizcilik şirketleri gemilerinin yönetimini yönetim sözleşmesi çerçevesinde üçüncü kişilere bırakmayı tercih etmektedir.

Geminin yönetimi denilince akla teknik, ticari ve personel yönetimi gelmektedir. Gemi yönetimi, gemi ve personel yönetimini içine almakta; ancak içerik bakımından farklı şekillerde ortaya çıkabilmekte, her zaman geminin bir bütün olarak yönetilmesi anlamına gelmemektedir⁵. Bu alanlar birbirinden

*İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı

¹ Malcolm WILLINGALE, Ship Management, Third Edition, London LLP, 1998, s. 39.

² John SPYRUT, Ship Management, London, Lloyd's of London Press, 1994, s. 2,3.

³ Zehra ŞEKER ÖĞÜZ, Gemi Yönetimi Sözleşmesi, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2003, s. 13 vd.

⁴ Ansgar STAUDINGER/Michael Martinek, BGB, J. von Staudingers Kommentar zur Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungs- und Nebengesetzen Zweites Buch Recht der Schuldverhältnisse §§652-704, 1995, § 675 C 86; Michael MARTINEK, Moderne Vertragstypen Band II, Franchising, Know-how Verträge Management und Consulting Verträge, München 1992, s. 226 vs; Turgut Öz, Yönetim (Management) Sözleşmesi, İstanbul, 1997, s. 3.

⁵ ŞEKER ÖĞÜZ, a.g.e., s. 7; Willingale'ye ait gemi yönetimi hizmetlerine ilişkin çizelgede teknik yönetim ve personel yönetiminin birlikte üstlenilmesi “Full Management” olarak nitelendirilmektedir. Ticari yönetim ve diğer yan edimler ise ayrı birer kategori olarak değerlendirilmektedir.: Willingale, a.g.e., s. 16.

ayrılabilir ve bunlardan en az birini içine alacak şekilde akdedilen sözleşmeler “gemi yönetimi sözleşmesi” (ship management agreement) olarak tanımlanır⁶.

İçeriği ne olursa olsun, gemi yönetimi sözleşmesi “donatan ile yönetici arasında akdedilen, donatana ait gemilerin ticari, teknik veya diğer alanlardaki yönetiminin tümünü veya bir kısmını yöneticiye bırakan ve bu edim karşılığında yöneticiye ücret hakkı kazandıran” sözleşme olarak tanımlanabilir⁷.

II. BIMCO’NUN GEMİ YÖNETİMİNE İLİŞKİN STANDART SÖZLEŞMELERİ

Gemi yönetimi sözleşmesinin uygulamasının artması bu sözleşmenin standart bir sözleşme haline getirilmesini gerekli kılmıştır. Uluslararası deniz hukukuna ilişkin bir çok yeknesak kural ve düzenlemenin sahibi olan BIMCO (The Baltic and International Maritime Council), gemi yönetimi sözleşmesi için ilk olarak 1988 yılında “SHIPMAN” olarak kodlandırılan bir standart sözleşme hazırlayarak kullanıma sunmuştur⁸. Anılan sözleşme uygulamadaki yeniliklere uyum sağlanması amacıyla 1998 yılında değişikliğe uğramış, SHIPMAN 98 olarak yeniden düzenlenmiş ve son olarak 2009 yılında şimdiki halini almıştır⁹.

SHIPMAN 2009, belli noktalarda önemli yenilikler getirmiştir. Bu çalışmanın amacı SHIPMAN 2009’un getirdiği yenilikler üzerinde durmaktır. Çalışmamız gemi yönetimi sözleşmesini tüm yönleriyle inceleme amacını taşımaktadır.

III. BIMCO/SHIPMAN 2009

A. Yeniliklere Genel Bakış

SHIPMAN 2009 hazırlanırken Uluslararası Güvenli Yönetim ve Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenliği kodlarındakiler gibi gemi yönetimi endüstrisinde yer alan değişiklikler ve gemi sahipleri ile gemi yöneticileri arasındaki gelişen ilişkiler sözleşmeye yansıtılmıştır¹⁰. Sözleşmenin ilk bölümü büyük ölçüde SHIPMAN 98’i anımsatmakla birlikte değişiklik yapılan noktalardaki yeni düzenlemeler pratikte önemli sonuçlar ortaya çıkaracak niteliktedir. Özellikle ISM ve ISPS Kodlarına yapılan atıflar dikkat çekmektedir¹¹.

Şimdi SHIPMAN 2009’un en önemli değişiklikleri barındıran hükümleri üzerinde kısaca durulacaktır.

⁶ Bu yönetim alanlarından personel yönetimi BIMCO’nun çabalarıyla bağımsız bir sözleşme karakterine bürünmüş ve 1998 yılından itibaren ayrı tip sözleşmelerle düzenlenmiştir (Crewman A, Crewman B): ŞEKER ÖĞÜZ, a.g.e., s. 8.

⁷ ŞEKER ÖĞÜZ, a.g.e., s. 8.

⁸ SPYRUT, a.g.e., s. 110 vd; ŞEKER ÖĞÜZ, a.g.e., s. 31 vd; Grant HUNTER, Revision Time, TheBaltic Online, s.1, www.thebaltic.co.uk/market_bimco_revision_time.php, 17.08.2012.

⁹ “Shipman 98” Revised Standart Ship Management Aggrement, BimcoBull. Volume 93. No.4-98; ŞEKER ÖĞÜZ, a.g.e., s. 32; HUNTER, a.g.m., s. 1.

¹⁰ <http://www.denizticaretodasi.org/detoportal>, çevrimiçi, 03.08.2012; Explanatorynotesto SHIPMAN 2009, https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Ship_Management/SHIPMAN2009/Explanatory_Notes_SHIPMAN2009, 03.08.2012.

¹¹ Bimco: Revised Ship Management Agreement, British Shipping, www.cpl.co.uk/ChamberMinisite

SHIPMAN'ın ilk bölümünde sözleşmenin taraflarınca doldurulacak ve somut sözleşmeye ilişkin bilgileri barındıracak kutular bulunmaktadır. Önemli değişikliklerin bulunduğu kutulardan birisi 5. kutudur. Yapılan değişiklik, gemi yönetimi sözleşmesinde "şirket" sıfatına sahip tarafın kimliğine ilişkin olduğundan çok dikkatli şekilde doldurulması gerekecektir¹².

Yapılan diğer önemli değişiklik sigorta sözleşmesine ilişkin hükümlerde bulunmaktadır. 10, 11 ve 12. kutularda sigorta sözleşmesi ile ilgili alışık olunmayan yeni kayıtlar bulunduğundan dikkatlice okunması gerekmektedir. 10. kutuda gemi adamlarına ilişkin sigorta yükümlülüğü, 11. kutuda genel sigorta yükümlülüğü ve 12. kutuda ise K&R, F veya D&D gibi ihtiyari sigorta seçenekleri yer almıştır¹³.

B. Kısımlara İlişkin Genel Açıklamalar

SHIPMAN 2009 iki ayrı ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde somut sözleşmenin genel özelliklerine ve taraflara ilişkin bilgilerin bulunacağı kutular bulunmaktadır. İkinci bölüm, standart sözleşme hükümlerini içermekle beraber okunmasının ve anlaşılmasının kolay olması amacıyla beş ayrı ana kısma ayrılmıştır. Her bir kısım belli bir konuya ilişkin özel grup oluşturmaktadır. Bu sistem çerçevesinde örneğin, ihtiyari olarak kararlaştırılabilecek yönetim hizmetleri birer kloz halinde "Services" kısmında bulunmaktadır. İkinci bölümde bulunan kısımlar aşağıdaki gibidir:

- Kısım 1. Sözleşmenin Ana Prensipleri
- Kısım 2. Hizmetler
- Kısım 3. Yükümlülükler
- Kısım 4. Sigorta, Bütçe, Kazanç(Ücret), Masraflar, Vergiler
- Kısım 5. Hukuk ve Sözleşmenin Süresi¹⁴

IV. SHIPMAN 98 ve SHIPMAN 2009'UN KARŞILAŞTIRMALI OLARAK İNCELEMESİ

A. SÖZLEŞMENİN ANA PRENSİPLERİ

Sözleşmenin ana prensipleri kısmı, gerek SHIMAN 98 gerekse SHIPMAN 2009'da ikinci kısmın birinci bölümünü oluşturmaktadır.

1. Tanımlar Klozu

Sözleşmenin ana prensiplerine ilişkin kısım sözleşmede kullanılan bazı kavramların tanımlarıyla başlamaktadır. Gelişmelere uyum sağlanması amacıyla SHIPMAN 98'de bulunmayan bazı yeni tanımların eklendiği görülmektedir. Bunun yanında SHIPMAN 98'de de bulunan tanımların daha iyi anlaşılabilmesi için bazı eklemeler yapılmıştır. SHIPMAN 98'den farklı olarak tanımlar

¹² SHIPMAN 2009 – Explanatory Notes, Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, www.bimco.org/Chartering/Documents/Ship_Management/ SHIPMAN2009, 03.08.2012.

¹³ Sample Copy SHIPMAN 2009, www.bimco.org/Chartering/Documents/Ship_Management/, 03.08.2012.

¹⁴ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 1; HUNTER, a.g.m., s. 1.

alfabetik sıra ile düzenlenmiştir. Birden fazla kısımda geçen kavramlar tanımlar bölümünde düzenlenmiştir. Sadece bir hükümde geçen kavramlar ise geçtiği hükümde açıklanmıştır¹⁵.

Yukarıda belirtildiği üzere, SHIPMAN 98’de tanımı bulunmayan ve ilk kez tanımlanan kavramlardan ilki “şirket” kavramıdır. Bu kavramın anlamının doğru belirlenmesi son derece önemli ve temel bir husus olduğundan sözleşmenin kurulması ve devamı aşamasında kullanıcılar tarafından doğru anlaşılmalıdır.

“Şirket” kavramı ISM ve ISPS Kodlarına atıfta bulunarak düzenlenmiştir¹⁶. Bu yeni kavrama uygun olarak sözleşmenin birinci bölümü “şirket”in adının ve detaylı bilgisinin doldurulacağı bir 5. kutu içermektedir¹⁷. “Şirket” aynı zamanda donatan, gemi yöneticisi veya başka bir üçüncü şahıs da olsa bu kutunun doldurulması gerekmektedir. Eğer ISM veya ISPS kodları uygulanmayacaksa bu husus kutuda “N/A (not applicable)” ifadesiyle belirtilmelidir¹⁸.

Geminin sicilde kayıtlı donatanı sözleşme kurulurken “şirket” olarak belirtilebilir. Daha sonra başka bir gerçek veya tüzel kişi “şirket” yerine geçebilir. Bu değişikliğe rağmen donatan klot 9 uyarınca belli yükümlülüklerle sahiptir¹⁹.

Tanımlar bölümünde bulunan “ISPS Code” kavramına ilişkin tanım SHIPMAN 98’deki “ISM Code” tanımına karşılık gelmektedir. Bu düzenlemeye gidilmesinin sebebi, her ikisini birden kesin şekilde “kodlar” olarak tanımlama ihtiyacıdır²⁰.

“Gemi Adamı Sigortası (Crew Insurance)” kavramı SHIPMAN 98’de bulunan ölüm ve yaralanma risklerinin yanına sürekli iş göremezlik (sakatlanma-permanent disability) riskinin eklenmesi amacıyla değiştirilmiştir. Bu tanımda gemi adamlarının sigortası ile hükümlere de atıf yapılmıştır. Gemi adamı sigortası kavramına açıklık getirmek için bu sözleşmenin bir zarar sigortası değil sorumluluk sigortası olduğu vurgulanmıştır²¹.

SHIPMAN 2009’un getirdiği yeni tanımlardan birisi de “bayrak devleti (Flag State)” kavramına ilişkin tanımdır. SHIPMAN 98’de olmayan bu tanım ISM Kod’dan alınmıştır. Sözleşmenin teknik yönetime ilişkin 4. klotunun (a)

¹⁵ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 2.

¹⁶ ISM Kodda “şirket” şirket sayılan kişiler anlamında kullanılmıştır ve bu tanımın yerinde yapıldığı söylenemez.

ISM Kodun kişiler bakımından uygulanma alanının tespit edilmesinde şirket tanımı önem taşımaktadır. Kişiler bakımından uygulama alanını düzenleyen 1.1.2 hükmü farklı kişilerden söz etmektedir. Bu kişiler tüzel kişi olabileceği gibi gerçek kişi de olabilecektir. Denizcilikle uğraşan ve bir organizasyonun parçası olan kişiler bu kişilerden sayılabilir. ISM kod anılan maddesinde şirket tanımı içinde geminin maliki, gemi malikinden geminin işletilmesini devralmış herhangi bir organizasyon veya kişi (gemi yöneticisi veya gemi işletme müteahhidi) bulunmaktadır. Orijinal metinde ise sadece gemi yöneticisinden bahsedilmektedir.: ŞEKER ÖĞÜZ, a.g.e., s. 69.

¹⁷ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 1.

¹⁸ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 2.

¹⁹ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 5; Bu yükümlülükler ilerleyen bölümlerde yer geldikçe açıklanacaktır.

²⁰ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 3.

²¹ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 3.

bendinde de geminin teknik yönetimine ilgili bayrak devlet yasalarının uygulanacağı belirtilmektedir²².

“Yönetim Hizmetleri (managementservices)” başlığı altında gemi yöneticisi tarafından sağlanan hizmetlerin tamamını kapsayacak bir tanım verilmektedir. SHIPMAN 98’de hizmetler başlığı altında belli hizmetler düzenleniyordu²³. Değişiklikle birlikte SHIPMAN 2009 geminin genel yönetimi gibi tüm hizmetleri bu başlık altında toplamıştır.

SHIPMAN 98’den farklı olarak “STCW 95²⁴” tanımının sonuna, ILO (Maritime Labour Convention) gibi SHIPMAN’a paralel yeni düzenlemeleri göz önünde bulundurmak amacıyla “veya yerine geçen sözleşme- or substitution therefor” ifadesi ilave edilmiştir²⁵.

2. Gemi Yöneticisinin Atanması Klozu

SHIPMAN 98’de “Gemi Yöneticisinin Atanması” olan başlık “Başlangıç ve Göreve Atanma” olarak değiştirilmiştir²⁶. Bu değişikliğin sebebi, gemi yöneticisinin atanması kadar sözleşmenin başlangıcının da önem taşıdığının vurgulanmasıdır²⁷.

Geminin yönetiminin gemi yöneticisine devri tarihi SHIPMAN 98’de “ay ve yıl” olarak belirtilmişken, SHIPMAN 2009 “tarih” olarak belirtilmesini istemiştir. Bazı hallerde, örneğin geminin inşası yeni tamamlanıyorsa, geminin teslim tarihinin tam olarak belirlenmesi mümkün olmayabilir. Bu hallerde taraflar teslim tarihini bir zaman aralığı olarak belirleyebilirler²⁸.

3. Gemi Yöneticisinin Yetkisi Klozu

Bu bölümün başlığı SHIPMAN 98’de “Sözleşmenin Ana Prensipleri” iken SHIPMAN 2009 “Gemi Yöneticisinin Yetkisi” başlığını tercih etmiştir. “Gemi Yöneticisinin Yetkisi” başlığı klozun içeriğini daha iyi yansıtmaktadır.

Klozun ilk cümlesi hiçbir değişikliğe uğramamıştır ve eski halinde olduğu gibi gemi yönetimi sözleşmesinin bir vekalet ilişkisi oluşturduğunu belirtmektedir²⁹.

²² Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 2.

²³ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 3-4.

²⁴ Gemi adamı yeterliliklerini dünya çapında standartlaştırmak üzere hazırlanmış uluslararası sözleşmedir. TheBaltic, TitanicTechnique, TheOfficial Magazine of Baltic Exchange, Summer, 2012, s. 41

²⁵ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 4.

²⁶ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 1.

²⁷ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 4.

²⁸ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 4.

²⁹ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 5; Her ne kadar bir vekalet ilişkisi oluşturduğunu belirtsek de gemi yönetimi sözleşmesinin esaslı unsurları kanuni tanımdan çıkarılamadığından bir isimli sözleşmedir. Gemi yönetiminin asli edimi olan geminin yönetilmesi dikkate alındığında sözleşmenin bir iş görme sözleşmesi olduğu tespit edilmektedir. Dolayısıyla gemi yönetimi sözleşmesine uygun düştüğü ölçüde hizmet sözleşmesi, istisna (eser) sözleşmesi ve vekalet sözleşmesine ilişkin hükümler uygulanacaktır. ŞEKER ÖĞÜZ, a.g.e., s. 36-37; J. Schleup, Innominatverträge,

SHIPMAN 2009 multifonksiyonel bir gemi yönetimi sözleşmesi düzenlemesine rağmen, BIMCO sözleşmenin tam (full) yönetim sözleşmesi ya da teknik yönetim sözleşmesi olarak kullanılmasının uygun olacağını düşünmektedir³⁰. SHIPMAN 2009'da gemi adamlarına ilişkin oldukça detaylı hükümler bulunmakla birlikte sözleşme, CREWMAN A ve CREWMAN B'nin yerine geçmek üzere düzenlenmiş değildir. Özellikle belirtilmelidir ki, SHIPMAN 2009 bir vekâlet ilişkisi oluşturduğundan gemi yöneticisinin prensip olarak gemi adamı sağlamayı tercih ettiği sözleşmeler için kullanılması yerinde olmayacaktır. Gemi yöneticisinin sadece gemi adamı tahsis etmeyi taahhüt etmesi halinde (Crew's Employer) CREWMAN B 2009'un kullanılması uygun olur³¹.

İncelediğimiz 3. klotun 2. cümlesi uyarınca, sözleşme kapsamında hizmetini iyi bir şekilde sunabilmesi için gemi yöneticisine bazı hususlarda takdir yetkisi tanınmalıdır³². Tabiki tanınan takdir yetkisinin ilgili hukuka uygun olarak kullanılması gerekir. Yönetim hizmetlerinin ifasına ilişkin yöneticinin uygulanacak hukuk ve düzenlemeler çerçevesinde hareket etmesini sağlamak amacıyla değiştirilen bu cümle devam eden birçok klotda görülmektedir.

B. HİZMETLER

1. Teknik Yönetim Klotu

SHIPMAN 2009'da yapılan önemli değişikliklerden birisi bu klotdadır. Tarafların seçimlik hizmetlere ilişkin hükümleri serbestçe koyacakları klotlarla şekillendirmesi için değişiklik yapılması ihtiyacı doğmuştur³³.

SHIPMAN 2009 gemi yöneticisi tarafından verilecek hizmetlerin sıralanmasında değişikliğe gitmiştir. Gemi yönetimi sözleşmesinde sunulan en önemli hizmetin geminin teknik yönetimine ilişkin hizmet olduğu kabul edildiğinden, SHIPMAN 98'de³⁴ gemi adamı yönetiminden sonra ikinci sırada yer alan teknik yönetim klotu ilk sıraya alınmıştır³⁵. BIMCO, yapılan değişikliğin amacının sunum bakımından kolaylık sağlanması ve hizmetler arasında önem sırasının oluşturulması olduğunu belirtmektedir³⁶.

SHIPMAN 98'de yöneticinin sadece teknik yönetim sunduğu hallere ilişkin olarak 4.2'de yer alan gemi yöneticisinin gemiyi bayrak devlet yasalarına uygun şekilde yönetmesi yükümlülüğü teknik yönetim başlığı altına alınmış-

Seratdruckaus Schweizerische Privatrecht, Band VII/1 OR, Besondere Vertragsverhältnisse, Zweiter Handband, Basel-Stuttgart, 1979, s. 770, Haluk TANDOĞAN, Borçlar Hukuku (Özel Borç İlişkileri), Cilt I/1, Ankara, 1990, s. 4; M. Kemal OĞUZMAN/M. Turgut ÖZ, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 2012, s. 42 vd., Turgut ÖZ, Yönetim (Management) Sözleşmesi, İstanbul, 2001, s. 38.

³⁰ Bkz. yuk. dn. 5.

³¹ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 5; ŞEKER ÖĞÜZ, a.g.e., s. 33.

³² Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 1.

³³ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 7.

³⁴ Bkz: TheBalticand International MaritimeCouncil (BIMCO) Standart Ship Management Aggrement, Code Name: SHIPMAN 98 (SHIPMAN 98), 3.1 ve 3.2

³⁵ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 2.

³⁶ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 7.

tır³⁷. Bunun gibi SHIPMAN 98'de³⁸ gemi yöneticisinin sorumluluğu başlığı altında düzenlenen 4 (a) hükmü teknik yönetim başlığı altına alınmıştır³⁹. 4 (b) ve 4 (c) hükümleri de uygulamanın ayrılmaz parçası haline gelen ISM ve ISPS kodları ile uyum sağlanması amacıyla, anılan kodlara uygun bir teknik yönetimin sağlanmasını zorunlu kılacak şekilde ve teknik yönetim başlığı altında düzenlenmiştir⁴⁰.

Teknik yönetim başlığı altında yer alan 4 (h) de yeni bir hükümdür. SHIPMAN 98'de gemi yöneticisinin geminin satımı ve teslimi aşamasındaki teknik yönetim yükümlülüğü seçimlik bir hizmet olarak düzenlenmiştir⁴¹. SHIPMAN 2009'a göre gemi yöneticisi geminin satımı ve teslimi aşamasında da teknik yönetim hizmeti sunmak zorundadır. Bununla birlikte, satış müzakerelerinin ve mülkiyetin devri işlemlerinin teknik yönetim kapsamında olmadığı açıkça belirtilmiştir⁴².

Gemiye erzak (kumanya) sağlanması SHIPMAN 98 3.7'de düzenlenmiştir⁴³. Bu hüküm ancak 9. kutucuğun üzerinde anlaşılması halinde uygulanır⁴⁴. SHIPMAN 2009 erzak sağlanması hususuna teknik yönetim başlığı altında yer vermeyi uygun görmüştür. BIMCO, bu düzenlemenin güncel durumu yansıtmak amacıyla yapıldığını belirtmektedir⁴⁵. Gemiye yakıt tedarik edilmesi de SHIPMAN 98'de sadece 12. kutucuk üzerinde anlaşılması halinde uygulanacak bir hükümken⁴⁶, SHIPMAN 2009 yakıtla ilgili bilgi edinilmesi hususunu teknik yönetim başlığı altında düzenlemeyi tercih etmiştir⁴⁷. Gemiye yakıt sağlanması yükümlülüğü ise devam eden kısımlarda 6.b. hükmünde düzenlenmiştir⁴⁸.

2. Gemi Adamlarının Yönetimi ve Sigortaları Klozu

SHIPMAN 98'de "Gemi Adamlarının Yönetimi" başlığı altında düzenlenen⁴⁹ bu klov SHIPMAN 2009'da "Gemi Adamlarının Yönetimi ve Gemi Adamı Sigortası" başlığıyla düzenlenmiştir⁵⁰. Yukarıda belirtildiği üzere, gemi yönetimi sözleşmesine temel karakterini veren hizmet gemi adamı sağlanması olmadı-

³⁷ SHIPMAN 98, 4.2, Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 2.

³⁸ SHIPMAN 98, 4.2.

³⁹ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 2.

⁴⁰ ISM Kod uyarınca gemi yöneticisi teknik yönetimi gerçekleştirirken seyir ve çevre kirliliğinin önlenmesine yönelik bir "Güvenli Yönetim Sistemi" geliştirmekle yükümlüdür.: ŞEKER ÖĞÜZ, a.g.e., s. 72 vd.; Philip Anderson, ISM Code (A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications, London, 2005, s. 223.

⁴¹ Shipman 98, 3.6.

⁴² Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 2.

⁴³ Shipman 98, 3.7.

⁴⁴ ŞEKER ÖĞÜZ, a.g.e., s. 105.

⁴⁵ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 8.

⁴⁶ ŞEKER ÖĞÜZ, a.g.e., s. 105 vd.

⁴⁷ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 2.

⁴⁸ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 3.

⁴⁹ Shipman 98, 3.1.

⁵⁰ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 3.

ğundan SHIPMAN 2009 bu klotun yerini değiştirerek teknik yönetim klotundan sonra düzenlemiştir⁵¹.

Gemi adamlarının yönetimine ilişkin kısım SHIPMAN 2009'da en belirgin ve temel değişikliklerin yapıldığı kısımdır. Hükümler, CREWMAN A ve CREWMAN B paralelinde güçlendirilmiştir.

Gemi adamı yönetimi hizmetinin verilmesi ile sınırlı bir sözleşme yapılması halinde, BIMCO özel ve standart gemi adamı yönetimi sözleşmesinin (CREWMAN A) kullanılmasını tavsiye etmektedir. Bununla birlikte böyle sözleşmeler için dahi SHIPMAN'ın kullanıldığı yine BIMCO tarafından tespit edilmiştir. Anılan sebeple ve SHIPMAN'ı kapsamlı bir sözleşme haline getirmek için CREWMAN A 2009'un gemi adamı yönetimine ilişkin hükümleri SHIPMAN 2009'a alınmıştır⁵².

Gemi adamı hizmetlerine ilişkin kloza CREWMAN A 99'un gemi adamı sigortası ile ilgili 4. klotu eklenerek güçlendirilmiştir. SHIPMAN 98 "Sigorta Sözleşmeleri" başlıklı bir kloza sahip olmasına rağmen anılan klot 3.4 çerçevesinde gemi yöneticisinin donatanı temsilen akdedebileceği sigorta sözleşmeleri sadece geminin işletilmesi ile ilgili olan sözleşmelerdir⁵³. Oysa SHIPMAN 2009 5. klotda "Gemi Adamı Yönetimi ve Gemi Adamı Sigortası" başlığı altında sadece gemiye değil gemi adamlarına ilişkin sigorta sözleşmelerinden bahsetmektedir. Sigorta hizmetleri seçimlik hizmetler olarak düzenlenmiştir, ancak gemi adamı hizmeti sunulacağı hallerde kararlaştırılabilirler.

Gemi adamı hizmetlerine ilişkin 5. klot BIMCO tarafından daha iyi anlaşılması için iki ayrı bend halinde yeniden yazılmıştır⁵⁴. Gemi adamlarına ilişkin yükümlülükleri düzenleyen 5. klot (a) bendi (i) hükmü, yükümlülükleri daha açık anlatmak için genişletilmiştir. Yeni hükümde maaş, emekli maaşı, vergi, sosyal sigorta ödemeleri ve bunlar gibi gemi adamının ikâmetgah ülkesinde işveren bakımından ödenmesi zorunlu olan diğer giderler yer almaktadır⁵⁵. SHIPMAN 98'de bu yükümlülük kapsamında sadece vergi, sosyal sigorta ödemeleri ve bunlar gibi gemi adamının ikâmetgah ülkesinde işveren bakımından ödenmesi zorunlu olan diğer giderler bulunmaktaydı⁵⁶.

5.klotdaki önemli bir değişiklik (a) bendi (ii) deki "disiplin" sözcüğünün silinmesidir. Bu değişikliğin sebebi kelimenin ne ile ilgili olduğunun açık olmaması ve kaptanın disiplin sağlama görevini kapsıyor izlenimi vermesidir⁵⁷.

SHIPMAN 98'in artık uygulama ile uyumlu olmadığı anlaşılan kısımlarından birisi de sağlık sertifikalarının geçerliliği ile ilgili hükmüdür. SHIPMAN 98'de klot 3.1. bend (iii) de bulunan bu düzenleme sağlık sertifikalarının 3 ay geçerli olması yönündeydi⁵⁸. SHIPMAN 2009 klot 5 bend (a) (iii) hükmü, gemi adamının gemide işe başladığı andan itibaren hizmet süresince sağlık sertifikası

⁵¹ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 2; Bkz: yuk. s. IV. B. 1.

⁵² Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 3.

⁵³ ŞEKER ÖĞÜZ, a.g.e., s. 100 vd; SPRUYT, a.g.e., s. 118 vd.

⁵⁴ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 2.

⁵⁵ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 2.

⁵⁶ SHIPMAN 98, 3.1. (i)

⁵⁷ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 9.

⁵⁸ SHIPMAN 98, 3.1. (iii)

sının geçerli olmasını gerektirmektedir. İlave olarak, kloz 5 bend (a) (iii) hükmü, taraflara bayrak devletinin gerekli gördüğünden daha yüksek standartlar kararlaştırmaları hususunda yetki tanımaktadır⁵⁹.

SHIPMAN 98, gemi adamları arasında sağlıklı bir iletişimin sağlanması için gemi adamlarının İngilizce bilmelerini gerekli görmekte idi⁶⁰. SHIPMAN 2009 kloz 5, bend (a) (iv) hükmü, gemide kullanılacak dilin İngilizce olmasının zorunlu olmadığını vurgulamak için değiştirilmiştir. Hüküm, gemide çalışanlar arasında İngilizce olması zorunlu olmayan bir ortak çalışma dili olması konusunda açıklık getirmektedir. Bununla birlikte, gemi adamları gerek gemiler arasında gerekse gemi ile kıyı arasındaki iletişim bakımından hizmetlerini yerine getirebilmek için yeterli derecede İngilizce bilmek zorundadırlar. Bu husus birden fazla tarafın gemi adamı sağlama halinde de uygulanır⁶¹.

Gemi yöneticisinin sürekli gemide bulunarak gemi adamlarını denetlemesi mümkün olmadığından SHIPMAN 98 kloz 3.1 (vi) hükmündeki “yeterlilik denetimi” yapılması yükümlülüğü silinmiştir; zira anılan yeterlilik denetimi kaptan, gemi müdürü veya diğer görevliler tarafından yapılmaktadır⁶².

SHIPMAN 2009'da 5 klozun (a) bendinde (viii) hükmünden (x) hükmüne kadar olan kısım, ISM Kodu anlamında “şirket” sayılıp sayılmadığına bakılmaksızın ve teknik yönetimi üstlenmiş olsa da olmasa da, gemi yöneticisinin sorumluluğuna ilişkindir. Bu hükümlerde teknik yönetim hizmeti sağlama ve “şirket” arasında bir ayırım yapılmıştır. Bunun sebebi bazı hallerde ISM/ISPS Kodlarının emredici olabilmesi bazı hallerde ise uygulanmayacak olmalarıdır⁶³. Eğer bu kodlardan birisi veya her ikisi birden bağlayıcı değilse, taraflar birinin veya her ikisinin hükümlerini standart sözleşme hükümlerine dahil etmek zorundadır⁶⁴.

Bir “şirket” olmaması durumunda gemi yöneticisi kloz 5 bend (a) (viii) hükmü uyarınca, gemi hizmetine katılan gemi adamlarının Güvenli Yönetim Kodu (SMS) hükümlerine göre seferden önce bir alışma döneminden geçmiş olması hususunda sorumludur⁶⁵. Gemi yöneticisinin bir “şirket” olmadığı ancak gemi adamı hizmetini sağladığı hallerde de, yönetici gemi adamlarının “şirket”in SMS Kodu ile bağlantılı emirlerini yerine getirmesi amacıyla onları hazırlamak ve gemi adamlarının işe başlamaları sırasında ISM Kodu uyarınca gerekli alışma döneminden geçmesini sağlamak zorundadır⁶⁶.

Kloz 5 (a) bendi (x) (1) hükmü, gemi yöneticisinin teknik yönetim hizmeti sağlamadığı hallerde, ISM/ISPS Kodları uygulanırsa da uygulanmasa da geçerli

⁵⁹ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 2.

⁶⁰ SHIPMAN 98, 3.1. (iv), Aynı düzenleme CREWMAN A (3.1.-i) ve CREWMAN B (3.1.-iv)'de de bulunmaktadır.

⁶¹ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 2.

⁶² Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 10; TTK m. 1069.

⁶³ Bazı durumlar için BIMCO gemi yöneticisinin ISM/ISPS Kodlarının kanun tarafından sınırlanmamış ilgili hükümleriyle bağlı olmasını istememektedir.; Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 11.

⁶⁴ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 11.

⁶⁵ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 3.

⁶⁶ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 3.

olacak bir hükümdür⁶⁷. Anılan hüküm, gemi hizmetinde görevli olmayan hiçbir kişinin donatanın önceden yazılı izni olmadan gemiye giremeyeceğini belirtmektedir⁶⁸. Bu kişiler gemi adamlarının şirket yöneticileri veya aile bireyleri olabilir⁶⁹.

SHIPMAN 98'in uyuşturucu ve alkol ile ilgili hükümleri ISM Kodda bu hususa ilişkin emredici hükümler bulunduğu için değiştirilmiştir. SHIPMAN 98 klot 3.1. (xi) hükmü uyarınca, gemi yöneticisi alkol tüketimi ve uyuşturucu kullanımının önüne geçilmesi amacıyla bir politika oluşturmak ve bunu hayata geçirmek zorundadır⁷⁰. Ayrıca bu hükümde "unless otherwise agreed" ifadesi kullanıldığından seçimlik bir hükümdür⁷¹. SHIPMAN 2009 ise gemide çalışmaları süre ile sınırlı olarak değil, gemide çalışmaya başlamadan önce de gemi adamlarının alkol ve uyuşturucu kullanımı hususunda bir ölçümden geçirilmesini zorunlu kılmaktadır. Ayrıca bu seçimlik bir hüküm değildir⁷².

5. klotun ikinci kısmı sözleşmeye sigortaya ilişkin seçimlik klotların konulması ile ilgilidir. Klot 5 (b) bendi CREWMAN A 99'un sigorta sözleşmesi hükmünden alınmıştır ve anılan düzenlemeden daha kapsamlı gemi adamı yönetimi hükümleri barındırmaktadır. Bu bend sadece gemi adamı yönetimi ve gemi adamı sigortası hizmetinin kararlaştırıldığı hallerde uygulanır.⁷³

5. klot (b) bendi (ii) hükmü gemi yöneticisini, donatanı şartlar, istisnalar ve gemi adamı sigortasının sınırı hakkında bilgi sahibi kılmakla zorunlu tutmaktadır⁷⁴. Bu hüküm donatanın gemi yöneticisi tarafından akdedilen ve gemi adamına ilişkin sorumluluğu konu alan bir P&I sigortasına dayandığı hallerde uygundur. Gemi yöneticisinin akdetmiş olduğu P&I sorumluluk sigortası donatanın sorumluluğun sınırlarına göre tahdit edilecektir⁷⁵.

5. klot (b) bendi (v) hükmü, gemi adamı yönetiminin de kararlaştırıldığı hallerde uygulanacak seçimlik bir hüküm olması istendiğinden, SHIPMAN 98'deki sigorta klotundan alınmıştır⁷⁶.

3. Ticari Yönetim Klotu

Ticari yönetime ilişkin 6. klotun girişinde yapılan açıklama gemi yöneticisinin donatanın talimatı çerçevesinde ticari yönetimi gerçekleştireceğini belirtmek amacıyla değiştirilmiştir. Bunun sebebi, 6. klotda teknik yönetimden sayılan hizmetlerin kapsamlı bir şekilde listelenmemiş olması ve donatanın

⁶⁷ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 12.

⁶⁸ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 3.

⁶⁹ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 12.

⁷⁰ ŞEKER ÖĞÜZ, a.g.e., s. 98.

⁷¹ SHIPMAN 98, 3.1. (xi).

⁷² Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 3.

⁷³ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 12.

⁷⁴ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 3.

⁷⁵ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 12.

⁷⁶ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 13; BIMCO bu düzenlemenin SHIPMAN 98'e göre daha az karmaşık bir düzenleme olduğunu düşünmektedir

talimatı doğrultusunda klotda belirtilenler dışında da ticari yönetim hizmeti verilmesidir⁷⁷.

6. klotun yeni eklenen (b) hükmü gemi için yakıt sağlayıcılara ilişkin planlama hususunu SHIPMAN 2009'a dahil etmiştir⁷⁸.

Gemi yöneticisinin tahsil edilmemiş kira, ücret ve diğer alacakların tahsiline ilişkin donatana yardım yükümlülüğünün yalnızca yardım yükümlülüğü olduğunu vurgulamak amacıyla 6. klotun (c) bendindeki "ödemeleri düzenleme" ifadesi "alacakların tahsiline yardımcı olmak" ifadesiyle değiştirilmiştir⁷⁹.

6.Klotun (a), (b) ve (c) bentlerinde bu hükümlerde belirtilen ücretlerin gemi yönetimi ücretinden hariç tutulacağı belirtilmektedir. Söz konusu düzenlemenin sebebi gemi yönetimi ücretini güvence altına almaktır⁸⁰. Tarafların gemi yönetimi ücretinin yanı sıra 6. klotdaki hizmetler için ayrıca ücret kararlaştırmaları mümkündür (Yeni Ek E- Ücret Tablosu).

4. Sigorta Klotu

Sigortaya ilişkin 7. klot SHIPMAN 98'deki 3.4. klotu ile aynıdır⁸¹. Klot, donatana gemi yöneticisinin donatan adına sigorta sözleşmesi yaptırıp yaptırmaması hususunda seçim hakkı tanımaktadır⁸². Bu klot kapsamında gemi yöneticisinin akdetmekle yükümlü olacağı sigorta sözleşmeleri tekne sigortası veya P&I sigortası olabilir⁸³.

C. SORUMLULUKLAR

1. Gemi Yöneticisinin Sorumluluğu Klotu

Gemi yöneticisinin sorumluluğunu düzenleyen 8. klotda (b) bendinde ISPS Koduna yapılan gönderme ve genel olarak anlatımın düzeltilmesi dışında herhangi bir değişiklik yapılmamıştır⁸⁴.

8. klot hizmetler bölümünde sayılan ve kararlaştırılan hizmetler çerçevesinde gemi yöneticisinin sorumluluğunu düzenlemektedir. Gemi yöneticisi, yönetim hizmetlerini sunarken "yerleşmiş yönetim uygulamalarına" paralel olarak elinden geleni en iyi şekilde yapmak, sözleşme çerçevesindeki hükümlerle ilgili olarak donatanın menfaatlerini korumak ve geliştirmek zorundadır⁸⁵. BIMCO'ya göre gemi yöneticisinin "elinden gelenin en iyisini çabalama" yükümlülüğü hafif bir yükümlülük olarak algılanmamalıdır. Klotda geçen bir diğer ifade gemi yöneticisinin "yerleşmiş yönetim uygulamaları"na göre hareket etmek zorunda olduğudur (Klot 8, (a))⁸⁶. Burada gönderme yapılan "yerleşmiş

⁷⁷ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 13.

⁷⁸ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 3.

⁷⁹ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 14.

⁸⁰ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 14.

⁸¹ SHIPMAN 98, 3.4.; Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 4.

⁸² Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 14.

⁸³ ŞEKER ÖĞÜZ, a.g.e., s. 100 vd.

⁸⁴ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 5.

⁸⁵ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 16.

⁸⁶ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 5.

yönetim uygulamaları” olası bir uyuşmazlık halinde her iki tarafın da piyasa (endüstri) eksperleri tarafından tespit edilen uygulamalar olacaktır⁸⁷.

Gemi yöneticisinin aynı anda başka gemilerin yönetimini üstlenmiş olması da mümkündür. Klok 8 (a) prg. 2 bu durumda gemi yöneticisinin tüm gemiler bakımından yükümlülüklerini düzenlemektedir. Bu hüküm birden fazla geminin yöneticiliğini yapan gemi yöneticisine gemi adamı gücünü ve hizmetleri gemiler arasında adil ve makul şekilde dağıtmayı emretmektedir. Böyle bir hükmün bulunması gemi malikleri arasında öncelik sorununu ortadan kaldırmaktadır⁸⁸.

Klok 8 (b), uyarınca gemi yöneticisi hizmetlerini verirken bayrak devletinin kanunlarına uymak zorundadır. Eğer teknik yönetim hizmeti sağlanıyorsa ISM/ISPS Kodları çerçevesinde gemi yöneticisi “şirket” olarak yapılanmalıdır⁸⁹.

2. Donatanın Sorumluluğu

Donatanın sorumluluğuna ilişkin 9. klokun giriş cümlesi SHIPMAN 98’de olduğu gibi gemi yöneticisine ödemelerin zamanında yapılmasına ilişkin önemli bir hüküm içermektedir. SHIPMAN 2009, vade tarihinden sonra yapılan ödemeler için farklı özellikler taşıyan bir sisteme sahiptir. Bu sisteme göre, faiz oranı taraflarca belirlenecektir ve Birinci Bölümde 12. kutucukta belirtilecektir. Eğer geç ödeme bir mücbir sebebe dayanıyorsa, gemi malikinin mücbir sebep sona erdiği anda yaptığı ödeme zamanında yapılan bir ödeme sayılır⁹⁰.

Klok 9 (b) bendi ISM/ISPS Kodlarındaki zorunlulukları belirginleştiren yeni bir hüküm içermektedir. Yeni eklenen 9. klokun (b) bendinin (i) hükmü, donatanın “şirket” olarak nitelendirilmesi için bayrak devlet yönetimine teknik yönetim ile ilgili detayların bildirmesini gerekli kılmaktadır. Burada geminin kayıtlı maliki donatan söz konusu olmasa da, örneğin bareboatçarterer, ISM/ISPS Kodlarına uyumluluk için donatan tarafından bayrak devletine belirlenen raporun verildiğini garanti etmek zorundadır⁹¹.

Klok 9 bend (c)’de (i)-(iv) arasındaki hükümler, gemi yöneticisinin teknik hizmetleri üstlenmediği hallerde donatanın sorumluluğunu düzenlemektedir. Klok 9 bend (c) (i) hükmü gemi yöneticisine “şirket” olarak nitelendirilen organizasyona ilişkin detaylı iletişim bilgilerini vermek zorunluluğu getirmektedir. Bu detaylar sözleşmenin icrası öncesinde verilmiş olmalı ve 1. Bölümün 5. Kutucuğunda belirtilmelidir⁹². Sözleşmenin yürürlüğü sırasında “şirket”in değişmesi hali klok 9 bend (c) (ii) hükmünde düzenlenmiştir. Bu hükme göre, değişiklik yapıldığında gemi yöneticisi mümkün olduğu kadar erken değişiklikten ve yeni iletişim bilgilerinden haberdar edilmelidir⁹³. “Şirket”in değişmesine ilişkin ikinci hüküm klok 9 bend (c) (iii) hükmü, donatanın bayrak devlet yönetimini bilgi-

⁸⁷ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 16.

⁸⁸ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 5.

⁸⁹ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 5.

⁹⁰ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 5.

⁹¹ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 5.

⁹² Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 5.

⁹³ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 5.

lendirmesini ve bayrak devleti yeni "şirket"i onayladığında bunu gemi yöneticisine bildirmesini gerektirir⁹⁴.

Kloz 9 bend (d) gemi yöneticisinin teknik yönetimi üstlendiği hallerde donatanın sorumluluğunu düzenler. Kloz 9 bend (d) (i) hükmü, gemi yöneticisini geminin tehlikeli bir bölgeden geçmesi halinde donatanı bilgilendirmenin yanı sıra gemi adamlarına ilişkin değişiklikler nedeniyle ortaya çıkacak ödemeler konusunda bilgilendirmekle sorumlu tutar⁹⁵.

Kloz 9 bend (d) (ii) hükmü, tarafların karşılıklı anlaşmaları ile geminin bayrak değiştirmesine ilişkindir. Hükme göre, bayrak değişimi gemi adamlarının sağlayıcısı olarak gemi yöneticisinin de görevlerini yerine getirmesine engel oluşturacaksa bu durum 1 ay önceden bildirilmesi şartıyla her iki taraf için de sözleşmenin sona erdirilmesi için haklı neden oluşturur⁹⁶.

Kloz 9 (d) bendi (iii) hükmü, gemi malikinin gemi adamlarına sağlamakla yükümlü olduğu konaklama yeri ve konaklama standartlarını düzenlemektedir. Bu hüküm CREWMAN A 2009 ile uyumun sağlanması amacıyla getirilmiştir⁹⁷.

Kloz 9 bend (e), gemi yöneticisinin "şirket" olmadığı hallere ilişkindir. Donatanın gemi adamlarının geminin SMS'i ve görevleri hakkında bilgi sahibi olmalarını sağlamasını gerektirir⁹⁸.

D. SİGORTA, ÖDEMELER, GELİRLER, HARCAMALAR, ÜCRETLER

1. Sigorta Poliçesi Klotu

Sigortaya ilişkin hükümler SHIPMAN 2009'un merkezinde bulunduğundan BIMCO bu bölümdeki sözcüklerin seçiminde oldukça dikkatli davranmıştır⁹⁹.

Sigortaya ilişkin 10. klotun (a) bendinin (i) hükmünde geminin tekne ve makine sigortasına dair teminat kapsamını açıklayan "olağan riskler" kelimesi kaldırılmıştır. Bu bend kapsamındaki tüm risklere ilişkin olarak "benzer özelliklerdeki bir gemi için tedbirli bir donatanın yapacağı uygulama" ölçütü getirilmiştir¹⁰⁰.

Kloz 10 (a) bendindeki (ii) ve (iii) hükümleri P&I sigortasında teminat dahilinde olması gereken rizikolar ile ilgilidir. Sigorta uygulamasında P&I sigortası için belli sınırlandırmalar uygulanıp yeknesak hale gelmiş riziko listesi bulunduğundan söz konusu hükümlerde teminat kapsamında bulunacak rizikolara ilişkin sınırlandırma kaldırılmıştır¹⁰¹. Bununla birlikte, donatanın sigorta temini-

⁹⁴ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 19.

⁹⁵ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 5.

⁹⁶ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 6.

⁹⁷ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 19.

⁹⁸ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 6.

⁹⁹ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 21.

¹⁰⁰ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 7.

¹⁰¹ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 7; Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 21; P&I uygulamasında "Koruma ve Tazmin" teminatı bir tek kulüp şeklinde yürütülmektedir. "Navlun, Sürastarya, Müdafaa- Freight, Demurage- Defence, (F.D&D)" ve "Strike- Grev", "War- Savaş" teminatları altında toplanan rizikolar ise ayrı kulüpler tarafından veya aynı kulüp içerisinde ek prim tahsil edilerek teminat altına alınmaktadır.

natı dışında kalacak olan “blokaj ve harp tuzağı” ayrıca düzenlenmiştir¹⁰². Klot 10 bend (a) (iv) hükmü de, donatanın sigorta teminatına dahil edilmesini isteyebileceği rizikolar (kaçırma ve korsanlık rizikoları, FD&D (ücret, demuraj ve savunma) ile ilgilidir¹⁰³.

Klot 10 bend (a) (ii) hükmü, donatanın gemi adamı sigortasına ilişkin yükümlülüklerini düzenlemektedir. Gemi yöneticisinin gemi adamı hizmeti sağladığı ve donatanın P&I sigortasından faydalandığı hallere ilişkin uygulamada yerleşmiş bir sistem bulunmaktadır. Bununla birlikte, gemi yöneticisinin elde ettiği teminat kapsamı, donatanın P&I çerçevesinde elde ettiği teminattan daha dar olabilir. Gemi yöneticisinin gemi adamı ve gemi adamı sigortası hizmeti sağladığı hallerde donatan gemi yöneticisinin sağladığından daha geniş bir himayeyi P&I sigortası çerçevesinde sağlamalıdır¹⁰⁴. Bu noktayı vurgulamak amacıyla, 10. klotun (a) bendinin (ii) hükmüne BIMCO tarafından italik harflerle bir not eklenmiştir¹⁰⁵. Anılan notta, gemi adamı hizmeti sağlanmadığı hallerde gemi adamı sigortasının bağımsız olarak kararlaştırılamayacağı, bu yüzden donatanın P&I kapsamında gemi adamlarına ilişkin sigorta himayesinin gemi adamlarından sorumluluğuna ilişkin risklerin tümünü kapsaması gerektiği belirtilmektedir.

SHIPMAN 2009 değişikliğinin hazırlık süresi boyunca donatanın FD&D sigortasında sigortalı olarak yer alması istenmiştir. Söz konusu sigorta sözleş-

dir. Bununla birlikte “Koruma (Protection)” ve “Tazmin (Indemnity)” teminatlarının kapsamı bellidir. “Koruma (Protection)” teminatı kapsamında kayıtlı geminin gemi adamlarının veya bir üçüncü kişinin yaralanması veya hastalığı veya ölümünden doğan zarar ve masraflar, kayıtlı geminin gemi adamlarının veya bir üçüncü kişinin yaralanması veya hastalığı veya ölümü nedeniyle mevzuat kanunları veya sözleşme gereğince doğan sorumluluğu, kayıtlı geminin gemi adamlarını ülkesine iade masrafları, kayıtlı geminin gemi adamlarının ikame masrafları, kayıtlı geminin gemi adamlarının kişisel eşyalarının kaybı veya hasara uğraması, liman ve sapma masrafları, denizde can kurtarma, çatmadan doğan sorumluluk, sabit ve yüzer cisimlere çarpmadan, sorumluluk, çekmeden doğan sorumluluk, sözleşmeden doğan sorumluluklar ve tazminatlar, enkazın kaldırılması, karantina masrafları; “Tazmin (Indemnity)” teminatı kapsamında ise yükün taşınmasından doğan sorumluluklar, çatma halinde yüke gelen zarardan sorumluluk, yükün müşterek avarya payı veya kurtarma masrafları, kulübe kayıtlı geminin müşterek avaraya payı, deniz yolu ile petrol taşınmasından doğan sorumluluklar bulunmaktadır.: S. Didem ALGANTÜRK LIGHT, Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası, 2. Bası, Arıkan Yayınları, İstanbul, 2006, s. 44 vd.; Serdar ACAR, Kulüp Sigortası (Protection&Indemnity), Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008, s. 95 vd.; Kyriaki NOUSSIA, The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts, Springer, Birmingham, 2006, s. 5.

¹⁰² Savaş rizikoları deniz sigortacılığının gelişme gösterdiği yıllarda gerek tekne ve makine poliçeleri gerekse koruma ve tazminat poliçeleri tarafından teminat dışında bırakılmakta idi. İlk kez 1898 yılında bir kulüp tarafından savaş rizikoları teminat altına alınmıştır.: ALGANTÜRK LIGHT, a.g.e., s. 73 vd; ACAR, a.g.e., s. 231 vd.

¹⁰³ Bkz. yuk: dn. 94

¹⁰⁴ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 22.

¹⁰⁵ NOTE: If the Managers are not providing crew management services under Sub-clause 5(a) (Crew Management) or have agreed not to provide Crew Insurance separately in accordance with Sub-clause 5(b)(i), then such insurances must be included in the protection and indemnity risks cover for the Vessel (see Sub-clause 10(a)(ii) above).

mesinde gemi yöneticisinin sigortalı sıfatına sahip olması iyi görünse de donatanın gemi yöneticisine karşı talepleri için sigortacıya başvurmasına engeldir. Bu nedenle bazı hallerde donatan ve gemi yöneticisinin FD&D teminatı sağlayan bağımsız sigorta sözleşmelerine sahip olmaları daha tercih edilir niteliktedir. Sonuç olarak, FD&D teminatının sağladığı korumadan faydalanmak istiyorlarsa tarafların klos bend (a) (iv) hükmüne göre bağımsız sigorta sözleşmeleri yapacakları hususunda anlaşmaları ve bu durumu 1. bölümdeki 12. kutucukta belirtmeleri gerekir¹⁰⁶.

BIMCO, SHIPMAN 2009 gemi adamlarının adli durumları üzerinde de durmuştur. P&I sigortaları çoğunlukla gemi adamlarının tutuklanmaları ve kovuşturulmaları halini kapsamına alsa da bunun istisnası haller de vardır. P&I sigortasının gemi adamlarının tutuklanmaları ve kovuşturmaları rizikolarını teminat kapsamında bulundurmaması halinde BIMCO sözleşmenin taraflarına klos 10 bend (a) (iv) uyarınca ek sözleşmelerle söz konusu rizikoları teminat altına aldıklarını tavsiye etmektedir¹⁰⁷.

BIMCO, SHIPMAN 98'in 6.1. hükmünde yer alan klos 10 (a) nın sonunda sigorta sözleşmesini akdedecek sigorta şirketleri ile ilgili nitelendirmede değişiklik yapmıştır¹⁰⁸. SHIPMAN 98'in anılan hükmünde sigorta şirketinin "birinci sınıf" olması gerektiği belirtilmektedir. Bu nitelendirmede kullanılan ifade "birinci sınıf" ifadesinin hangi sigorta şirketlerini belirttiğini tespit etmek kolay değildir. Bu nedenle hükümde "birinci sınıf" ifadesinin "yerleşmiş ve itibarlı" ifadesi ile değiştirilmesi uygun görülmüştür¹⁰⁹. Birçok ülkede "yerleşmiş" kelimesi iyi bir finansal duruma sahip olan sigorta şirketlerini ifade etmektedir. "İtibarlı" kelimesi ise sigorta şirketinin itibarlı araçların uygunluk listesinde olması anlamına gelir¹¹⁰.

Klos 10 bend (c) hükmü donatanın akdettiği sigorta sözleşmesine ilişkin poliçede gemi yöneticisinin tüm himayeden yararlanacak şekilde müşterek sigortalı olarak belirlenmesi ile ilgilidir. Hükmün ikinci cümlesi bir uyarı olarak, 10. klosun (c) bendi uyarınca gemi yöneticisinin donatanın P&I sigortasının tüm kapsamından müşterek sigortalı olarak yararlanması halinde prim ve diğer ödemelerden sorumlu olacağını belirtmektedir¹¹¹. Klos 10 (d) bendi ise, gemi yöneticisinin primler konusundaki sorumluluğu bakımından bir sınır getirmekte ve donatanın kendi sigortacılarının gemi yöneticisinden başka bir talepte bulunmamalarını sağlamakla yükümlü kılmaktadır. Uygulamada ise, P&I kullupleri prim tahsili konusunda kaygılanmakta ve müşterek sigortalı durumunda bulunan gemi yöneticisine karşı talep haklarını muhafaza etmekte; yani gemi yöneticisi ile donatan arasındaki sözleşmeyi göz önünde bulunduramamaktadırlar¹¹².

¹⁰⁶ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 22.

¹⁰⁷ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 23.

¹⁰⁸ SHIPMAN 98, 6.1.

¹⁰⁹ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 23.

¹¹⁰ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 23.

¹¹¹ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 7; Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 24.

¹¹² Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 24.

Sonuç olarak, BIMCO tarafından gemi yöneticisine donatan ile sözleşme kurarken kendini olağan risklere karşı koruyan ek sözleşmeler yapması tavsiye edilmektedir.

2. Donatan Adına Tahsil Edilen Alacaklar ve Yapılan Ödemeler Klozu

Gemi yöneticisinin kloz 6 uyarınca vereceği ticari yönetim hizmetine dayalı olarak yapacağı ödemelerle ilgili donatanın banka bağımsız banka hesabına sahip olması gerekir. Bu hususa açıklık getiren yeni bir cümle kloz 11 bend (c)'ye eklenmiştir¹¹³.

3. Yönetim Ücreti ve Harcamalar Klozu

SHIPMAN 98'de 8. kloz olarak "Yönetim Ücreti" başlığıyla yer alan bu klozun içeriğinde diğer harcamalar da bulunduğundan içeriğini daha iyi yansıtmaması için başlığı "Yönetim Ücreti ve Harcamalar" olarak değiştirilmiştir¹¹⁴.

Kloz 12 bend (a), gemi yöneticisine yapılan ilk ödeme bir ayın tümü için değilse orantılı olarak ek bir ödeme talep etme hakkı tanımaktadır. Diğer bir ek açıklama ödemelerin her ayın başında yapılması yönündedir. Son olarak kloz 12 bend (a) son cümlesi, gemi yöneticisinin her ay ücret ödemesinin yapılacağı banka hesabının ayrıntılarına ilişkindir ve söz konusu banka hesabına ilişkin bilgiler giriş bölümündeki 15. kutuya yazılacaktır¹¹⁵.

Kloz 12 bend (b), yönetim ücretinin yıllık olarak kararlaştırılacağını düzenlemektedir. Buradaki "yıl" ifadesi takvim yılı veya mali yıl olarak anlaşılabilir¹¹⁶.

SHIPMAN 98'de yönetim ücretine ilişkin 8.4 hükmünde bulunan sözleşmenin sona erme hali tüm sona erme hallerinin bir parçası olarak 22. kloza taşınmıştır¹¹⁷.

Gemi yönetimi ücretinin değişmesine ilişkin şartlar da giriş bölümünde 17. Kutuya yazılmak zorundadır¹¹⁸. Kloz 12 bend (d) uyarınca, ücretin değişmesi veya yeni gemi adamı alınması halinde ücreti üzerinde uyuşulamaması her iki taraf için de sözleşmeyi haklı olarak sona erdirmeye sebepdir¹¹⁹.

4. Bütçelerin ve Fonların Yönetimi Klozu

Kloz 13 (a) bendi gemi yöneticisi tarafından donatana her bir yıl için bütçe sunulması konusu ile ilgilidir. Hüküm uyarınca, gemi yöneticisi mali yılın bitmesinden en geç üç ay önce donatana o yıla ilişkin hesapları sunmakla yükümlüdür¹²⁰.

¹¹³ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 7

¹¹⁴ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 26.

¹¹⁵ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 26.

¹¹⁶ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 26.

¹¹⁷ SHIPMAN 98, 8.4.; Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 8.

¹¹⁸ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 27.

¹¹⁹ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 7.

¹²⁰ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 8.

Gemi yöneticisi tarafından sunulan bütçe karşısında donatanın sessiz kalması bütçeyi kabul ettiği anlamına gelmemektedir. SHIPMAN 98'de ise donatanın sessiz kalması bütçeyi kabul ettiği anlamına geliyordu. SHIPMAN 2009, donatana bütçe üzerinde mutabık kalınması halinde belli süre içerisinde bunu bildirme yükümlülüğü getirmiştir. Hükümde tarafların iyi niyet kuralları çerçevesinde müzakere etmeleri gerektiği ve ayrıca bütçenin bir kısmı üzerinde anlaşmalarının da mümkün olabileceği belirtilmektedir. Bütçe üzerinde anlaşamaması her iki taraf için sözleşmeyi haklı olarak sona erdirmeye sebepdir¹²¹.

Kloz 13 bend (d) SHIPMAN 98'in 14. klozunda düzenlenen denetleme hükmünü içermektedir¹²². Bu hüküm gemi yöneticisinin hesapları Uluslararası Finansal Rapor Standartlarına uygun şekilde tutmasını gerektirmekte; ancak tarafların başka alternatifler üzerinde anlaşmalarına da izin vermektedir¹²³. Kloz 13 bend (d) ikinci paragraf ise, donatana gemi yöneticisinin hesaplarına mümkün olduğunca gemi yöneticisinin ofisinde fiziki yolla, mümkün olmadığı hallerde ise elektronik ortamdan ulaşma imkanı sağlamaktadır¹²⁴.

5. Ticari Kısıtlamalar Klozu

Bu kloz gemi yöneticisinin gemi adamı hizmeti vermesi halinde CREWMAN A ile paralel bir uygulama sağlamak amacıyla CREWMAN A'dan alınmıştır. Tarafların sözleşme ilişkisine girmeden önce gemi adamlarının işe alınmasına ilişkin şartlar üzerinde anlaşması ve donatanın gemi adamlarının çalışma şartlarından ve olası sonuçlardan haberdar olması yönündeki düzenleme önem taşımaktadır. Aynı derecede önem taşıyan bir diğer husus, yeni gemi adamı istihdam edilmesi halinde tarafların giderlere ne ölçüde katılacaklarının düzenlenmiş olmasıdır¹²⁵.

6. Yenileme Klozu

Bu klozun karşılığı SHIPMAN 98'de bulunmamaktadır. Söz konusu 14. kloz, gemi yöneticisinin gemi adamı sağladığı; ancak donatanın gemi adamından memnun olmadığı hallere ilişkindir ve CREWMAN'dan alınmıştır¹²⁶.

7. Gemi Yöneticisinin Alt Sözleşme Yapması Klozu Hakkı

SHIPMAN 98'de de bulunan bu klozda bazı anlatım düzeltmelerinin yapılmasının dışında esaslı bir değişiklik bulunmamaktadır¹²⁷.

¹²¹ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 27; Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 8.

¹²² SHIPMAN 98, 14.

¹²³ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 8.

¹²⁴ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 8.

¹²⁵ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 31.

¹²⁶ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 31.

¹²⁷ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 9.

8. Sorumluluklar Klotu

BIMCO bu klotun SHIPMAN 2009'un en başarılı klotu olduğunu belirtmektedir¹²⁸. Bu klotda gemi yöneticisi ile donatan arasında denge sağlanması amaçlanmıştır.

Mücbir sebebe ilişkin klot 7 (a) bendi BIMCO'nun SUPPLYTIME 2005 (Time Charter Party for Offshore Service Vessels) gibi sözleşmeler için de uygulanan standart "mücbir sebep klotu" oluşturmak için önceden de kullandığı ICC'nin "Mücbir Sebep Klotu 2003" üzerine temellendirilmiştir. SHIPMAN 98 11.1'de de mücbir sebep düzenlenmişti¹²⁹. SHIPMAN 2009, eski düzenlemeden farklı olarak gemi yöneticisi veya donatanın mücbir sebebe dayalı olarak sorumluluktan kurtulabilmeleri için söz konusu mücbir sebebi önlemek veya etkilerini azaltmak için her türlü çabayı göstermelerini gerektirmektedir¹³⁰.

Bu klotun devam eden hükümleri SHIPMAN 98'deki halleriyle muhafaza edilmiştir. Bununla birlikte SHIPMAN 2009'un uygulanması sırasında bu hükümlere gerekli özenin gösterilmesi için aşağıdaki açıklayıcı notlar ilave edilmiştir¹³¹:

a. Gemi Malikinin Sorumluluğu - Klot 17bend (b): Bu klotun oluşturulmasındaki amaç gemi yöneticisinin sorumluluğunu sınırlandırabilmesi ve kusurunun bulunduğu haller dışında söz konusu sınırlı sorumluluğunu sigorta teminatı altına aldrabilmesidir. Sorumluluğun sınırı belirlenirken yıllık yönetim ücreti kriterinden yola çıkılmıştır. Gemi yöneticisinin sınırsız sorumlu olduğu haller ise uluslararası bir düzenleme olan 1976 Tarihli Deniz Alacakları için Sorumluluğun Sınırlanmasına İlişkin Konvansiyon'un kaleme alınışı ile paraleldir¹³². Klotda düzenlenen sınırlı sorumluluk hali sadece gemi yöneticisi bakımından geçerlidir. Gemi adamı hizmetlerinin gemi yöneticisi tarafından sağlandığı hallerde dahi sınırlı sorumluluk gemi adamları bakımından uygulanmaz¹³³.

Gemi yöneticisi, gemi adamlarının ihmali nedeniyle ortaya çıkan hasar, gecikme ve zarardan klot 5 uyarınca gemi adamını seçmede kusuru bulunmadıkça sorumlu değildir. İşinde ehil bir gemi adamının seçimi gemi yöneticisinin sorumluluğu kapsamındadır¹³⁴.

Bazı hallerde gemi yöneticisinin sorumluluğu yıllık yönetim ücretinin 10 katı ile sınırlanmıştır, ancak 1976 Konvansiyonu'nda olduğu gibi bu sınırın uygulanması için hasar, gecikme veya zararda gemi yöneticisinin fiilinin veya kusurunun etkisinin bulunmaması gerekir¹³⁵.

Gemi yöneticisi kasten veya pervasızca bir hareketle gemi malikinin menfaatlerini ihlal ettiğinde sınırsız sorumludur. Gemi adamlarının, acentenin

¹²⁸ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 32.

¹²⁹ SHIPMAN 98, 11.1

¹³⁰ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 10.

¹³¹ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 33.

¹³² Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 33.

¹³³ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 33.

¹³⁴ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 33.

¹³⁵ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 11.

veya alt sözleşenin fiil ve ihmalleri nedeniyle ortaya çıkan zararlarda ise yıllık yönetim ücretinin on katı tutarında bir sınır uygulanır¹³⁶.

b. Tazminat - Klok 17 bend (c): İskandinav ve Kara Avrupası Hukuku sisteminde mahkemeler gemi yöneticisinin 17(b) uyarınca sorumlu olmadığı hallerde gemi malikinin onun zararını tazmin etmesi gerektiğini kabul ettiğinden klok 17 bend (c) gereksiz bir hükümdür. İngiliz ve Amerikan sistemlerinde ise, donatanın gemi yöneticisine tazminat ödemesi gereken hallerin sözleşmede belirtilmesi gerektiğinden bu hükme ihtiyaç duyulmaktadır¹³⁷.

c. Himalaya- Klok 17bend(d): Gemi yöneticisinin çalışanlarının, acentesinin ve alt sözleşenin menfaatlerinin korunması için "Himalaya" adıyla bir klokun eklenmesi gerekli görülmüştür. Bu klok gemi yöneticisinin çalışanlarına, acenteye ve alt sözleşene en az gemi yöneticisinin sahip olduğu kadar bir koruma sağlamak için düzenlenmiştir.

9. Genel Yönetim Klok

Donatanın gemi ile ilgili olaylardan ve 3. şahıslar lehine talep hakkı doğuran durumlardan haberdar olması önem taşıdığından klok 18 bend (a) gemi yöneticisini herhangi bir kazayı donatana bildirmekle yükümlü kılmaktadır¹³⁸.

Klok 18 bend (b) bu sözleşme kapsamında gemi yöneticisine gemi maliki adına dava açma ve davaya taraf olma ehliyeti tanımaktadır. Bu sırada gemi yöneticisi gemi malikinin tüm talimatlarına uymalıdır¹³⁹. Klok 18 bend (e) uyarınca gemi yöneticisi donatanın gemi ile ilgili talep ettiği belgeleri gecikmeksizin vermelidir¹⁴⁰.

10. Geminin Denetimi Klok

Bu klok SHIPMAN 98'den değiştirilmeden alınmıştır¹⁴¹. Her ne kadar donatan kesintisiz ve düzenli bir gemi hizmetinin verildiğinden emin olmak için kendi gemisini denetleme hakkına sahip olsa da, özel haller gerektirmedikçe, denetim yapacağını önceden haber vererek ve gemi yöneticisine saygılı bir şekilde bu denetimi gerçekleştirmelidir¹⁴².

11. Hukuka ve Diğer Düzenlemelere Riayet Klok

Bu klok, SHIPMAN 98'da 16. klok olarak düzenlenmiş ancak sadece gemi yöneticisinin hukuka ve diğer düzenlemelere riayetle davranması gerektiği belirtilmiştir¹⁴³. SHIPMAN 2009 hem gemi yöneticisini hem de donatanı bayrak devlet hukuku ve diğer düzenlemelerine uygun davranmaya zorunlu kılmaktadır¹⁴⁴.

¹³⁶ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 11.

¹³⁷ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 34.

¹³⁸ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 36.

¹³⁹ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 11.

¹⁴⁰ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 11.

¹⁴¹ SHIPMAN 98, 15.

¹⁴² Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 38.

¹⁴³ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 20.

¹⁴⁴ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 11.

12. Sözleşmenin Süresi Klotu

Sözleşmenin süresine ilişkin 17. klot SHIPMAN 98'in anlaşılamayan bir hükmü idi. SHIPMAN taraflardan birisi sona erme ihbarında bulunmadıkça devam etmesi amaçlanmış bir sözleşmedir. SHIPMAN 2009'da donatanın sözleşmeyi ani bir şekilde sona erdirmesinin önüne geçilmesi için taraflarca kararlaştırılacak bir sona erme süresi veya ihbardan itibaren hesaplanacak 2 haftalık süre düzenlenmiştir¹⁴⁵.

Sözleşmenin süresi sona erdiğinde gemi denizde veya donatana tesliminin mümkün olamayacağı bir limanda ise durumun ne olacağını yeni getirilen (b) bendi düzenlemektedir. Bu bende göre, geminin denizde veya anılan şekilde bir limanda olması halinde sözleşme gemi donatana teslimin uygun olacağı yer veya limana gelineye dek devam eder¹⁴⁶.

13. Sözleşmenin Sona Ermesi Klotu

Sözleşme sisteminde düzenin sağlanması için farklı klotlarda dağıtık olarak bulunan sona ermeye ilişkin hükümler SHIPMAN 2009'da "Sona Erme" klotunda toplanmıştır.

İlk önemli değişiklik SHIPMAN 98'de gemi yöneticisinin veya donanın kusuru ile sona erme halleri farklı bendlerde düzenlenmişken, SHIPMAN 2009'da taraflardan kaynaklanan sona erme halinin bir bendde düzenlenmiş olmasıdır¹⁴⁷. Donatan veya gemi yöneticisinin yükümlülüklerini aksatmaları halinde, sözleşmenin sona ermesi için haklı neden oluşur. SHIPMAN 98'den farklı olarak, klot 22 (b) bendi (iii) hükmü sigorta yükümlülüklerinin ihlalini de sözleşmenin sona erme nedenlerinden birisi olarak saymıştır. Sözleşmenin sona erme hallerinden birisi olduğunda sözleşmenin bir tarafı ihlalde bulunan tarafa bu davranışını düzeltmesi için 10 günlük süre tanımak durumundadır¹⁴⁸.

Yeni klot 22 bend (e) bütçenin değiştirilmesine ilişkin olarak tarafların anlaşamaması halini sözleşmenin sona erme sebepleri arasında düzenlemiştir. Taraflar yeni bütçe üzerinde anlaşamamaları halinde kesin bütçe dönemi bitene kadar karşı tarafa bildirimden itibaren 1 aylık süre vererek sözleşmeyi sona erdirebilirler.

Klot 22 bend (e), geminin bayrak değiştirmesi hususunda uzlaşılammamasını sona erme hali saymıştır.

14. BIMCO'nun Uyuşmazlık Çözüm Klotu

Gelişmiş ve değiştirilmiş tüm BIMCO belgelerinde olduğu gibi, SHIPMAN 2009'a da BIMCO'nun Uyuşmazlık Çözüm Klotu'nun son hali alınmıştır.

Tarafları tahkime teşvik etmek için, tahkim mahkemesi taraflardan kurları oranında tahkim ücretinin alınması yönünde yetkilendirilmiştir.

¹⁴⁵ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 38.

¹⁴⁶ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 12.

¹⁴⁷ SHIPMAN 98, 18.1 ve 18.2; Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 12.

¹⁴⁸ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 39.

Tahkimle ilgili hüküm SHIPMAN 98'in "Hukuk ve Tahkim" klozunun aynısıdır. Aradaki fark, yeni hükmün tahkim prosedürünü aksamaya uğratmayacak ve geciktirmeyecek şekilde fakat tüm uyuşmazlıkların çözümü için tercih edilen bir alternatif çözüm yolu olarak, bir de "uzlaştırma" hükmü içermesidir.

Uzlaştırma, taraflara geleneksel tahkim metoduna göre zaman ve ücret avantajı sağlayan ve denizcilik endüstrisinde giderek yaygınlaşan bir uygulamadır. BIMCO'nun uzlaştırma hükmü, eğer taraflar tercih ederlerse, tahkim yargılaması başlatıldığında başlar ve prosedür ile paralel olarak yürür. Tarafların tahkim prosedürünü bir geciktirme taktiği olarak kullanmasını önlemek üzere bu şekilde düzenleme yapılmıştır. Bu hüküm taraflara tahkimde görülen bir uyuşmazlığın tamamını veya bir kısmını uzlaştırmaya konu ederek sonucu görme fırsatı tanımaktadır.

15. İhbar Klozu

Bu klov, tarafların birbirlerine yapacakları bildirimlerin ve gönderecekleri dökümanların elektronik ortamda olmasını tercih edecekleri öngörülerek konulmuştur. Hükme göre, bu durumlarda bile ispat hukuku bakımından gönderilen verinin ulaşılmış olduğunun ispatlanması gerekmektedir¹⁴⁹.

16. İfasi Bölünmeyen Sözleşme Klozu

Bu klov, İngiliz sözleşme hukukunda kural olarak kullanılan bir klovdur. Klovda sözleşmedeki edimlerin bölünemeyeceği ve sözleşme süresi boyunca tarafların taahhütleriyle bağlı kalacakları ve ayrıca yazılı ve imzalanmış bir anlaşma olmadıkça sözleşmenin değiştirilemeyeceği belirtilmektedir¹⁵⁰.

17. Üçüncü Kişilerin Hakları Klozu

Bu yeni hüküm, sadece sözleşmede üçüncü kişi olarak belirtilen kişilerin sözleşmeden bir menfaat sağlayabileceğini düzenlemektedir¹⁵¹.

18. Kısmi Geçerlilik Klozu

SHIPMAN 98'de bulunmayan kısmi geçerlilik klozunda, sözleşmenin herhangi bir hükmünün bir hakem veya başka bir otorite tarafından geçersiz bulunması halinde sözleşmenin tümünün geçersiz sayılmayacağı belirtilmektedir¹⁵².

19. Yorum Kuralı Klozu

SHIPMAN 98'de bulunmayan yeni klovlardan birisidir. Bu yeni hüküm bir açıklama hükmüdür ve sözleşme metninin daha kolay anlaşılması amacıyla konulmuştur¹⁵³.

¹⁴⁹ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 48-49.

¹⁵⁰ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 15.

¹⁵¹ Sample Copy SHIPMAN 2009, s. 15.

¹⁵² Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 49.

¹⁵³ Comparison between SHIPMAN 2009 and SHIPMAN 98, s. 50.

SONUÇ

Gemi yönetimi sözleşmesinin uygulamasının artması bu sözleşmenin standart bir sözleşme haline getirilmesini gerekli kılmıştır. BIMCO, standart gemi yönetimi sözleşmesine ilişkin ilk çalışmasını 1988 yılında gerçekleştirmiştir. Ship Management Agreement olarak adlandırılan bu sözleşme, denizcilik sektöründe yaşanan gelişmelere uygun olarak güncel şartlara göre yenilenmiştir. Standart gemi yönetimi sözleşmesine ilişkin son güncelleme çalışması 2009 yılında gerçekleştirilmiştir.

SHIPMAN 2009, Uluslararası Güvenli Yönetim ve Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği kodlarındakiler gibi gemi yönetimi endüstrisinde yer alan değişiklikler ve gemi sahipleri ile gemi yöneticileri arasındaki gelişen ilişkiler sözleşmeye yansıtılmıştır. BIMCO'nun önemle göz önünde bulundurduğu husus sözleşmenin gemi yönetimi ve personel yönetimi ile ilgili diğer uluslararası düzenlemelere uyum sağlanmasıdır. Özellikle ISM ve ISPS Kodlarına yapılan atıflar dikkat çekmektedir.

Çalışmamız kapsamındaki incelemelerimiz neticesinde, SHIPMAN 2009'un gemi adamı yönetimi ile ilgili yeknesak kurallar CREWMAN A ve CREWMAN B; denizde güvenliğe ilişkin düzenlemeler olan ISM ve ISPS Kodları ile büyük ölçüde paralel hale geldiği görülmüştür. SHIPMAN 2009 sigorta hükümlerinde de günümüz sigorta uygulamasının ihtiyaçlarına cevap verecek yenilikler getirmiştir. BIMCO'nun da tespitleriyle sahip olduğu üzere SHIPMAN 2009, standart gemi yönetimi sözleşmesi geminin sadece teknik, sadece ticari yönetimi veya gemiye ilişkin gemi adamı hizmeti kararlaştırılmış olsa da uygulayıcılar tarafından diğer sözleşmelere nazaran öncelikle tercih edilen sözleşme olma niteliğini korumuş ve hatta bir adım ileriye taşımıştır.