



T.C.

BARTIN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

GEMİ KİRALAMA SÖZLEŞMELERİNİN MUHASEBE STANDARTLARI
KAPSAMINDA MUHASEBELEŞTİRİLMESİ VE RAPORLANMASI

CEMRE YAZICI

DANIŞMAN
PROF. DR. METİN SABAN

BARTIN-2021



T.C.

**BARTIN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI**

**GEMİ KİRALAMA SÖZLEŞMELERİNİN MUHASEBE STANDARTLARI
KAPSAMINDA MUHASEBELEŞTİRİLMESİ VE RAPORLANMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

CEMRE YAZICI

BARTIN-2021

BEYANNAME

Bartın Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü tez yazım kılavuzuna göre Prof. Dr. Metin SABAN danışmanlığında hazırlamış olduğum “GEMİ KİRALAMA SÖZLEŞMELERİNİN MUHASEBE STANDARTLARI KAPSAMINDA MUHASEBELEŞTİRİLMESİ VE RAPORLANMASI” adlı Yüksek lisans tezimin bilimsel etik değerlere ve kurallara uygun, özgün bir çalışma olduğunu, aksinin tespit edilmesi halinde her türlü yasal yaptırımını kabul edeceğimi beyan ederim.

Cemre Yazıcı

ÖNSÖZ

Tez konumun belirlenmesinde ve akademik anlamda yoluma ışık tutan, beni alanımda daha iyi olmaya özendirilen ve dört yıllık üniversite hayatımın üzerine değerli bilgileriyle beni bölümümde daha özverili ve istekli çalışmaya yönelten değerli hocam Prof. Dr. Metin Saban'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Hayatım boyunca girdiğim her yolda bana destek olan, çıktığım her yolculukta bana sevgilerini hissettiren ve beni varlıklarıyla hep ayakta tutan canım aileme ömrüm yettiğince teşekkür ederim.



Cemre YAZICI

Bartın, 2021

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

GEMİ KİRALAMA SÖZLEŞMELERİNİN MUHASEBE STANDARTLARI KAPSAMINDA MUHASEBELEŞTİRİLMESİ VE RAPORLANMASI

Cemre YAZICI

Bartın Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

İşletme Ana Bilim Dalı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Metin SABAN

Bartın-2021, Sayfa:

Kiralama işlemleri, genel olarak herhangi bir mal veya hizmet üzerinden işletmeler tarafından sık tercih edilen bir yöntemdir. Dünya genelinde kiralamanın çeşitliliği ve işlemlerin uygunluğu farklılıklar göstermektedir. Çalışmada kiralama işlemleri alanında Gemi Kira Sözleşmeleri'nin muhasebeleştirilmesi çalışılmıştır. Bu işlemlerin kayıt edilmesinde uluslararası uygunluk sağlanması için Uluslararası Muhasebe Standartları ve Uluslararası Finansal Raporlama Standartları çerçevesinde muhasebeleştirmeler gerçekleştirilmektedir. Türkiye'de bu Muhasebe Standartları Türkiye Muhasebe Standartları ve Türkiye Finansal Muhasebe Standartları tarafından düzenlenmektedir. Gemi kira sözleşmesinde gerçekleşen kiralama işlemlerinin raporlanması için çalışmada; Vergi Usul Kanunu (VUK), Muhasebe Standartları Genel Tebliği (MSUGT), Büyük ve Orta Boy İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standardı (BOBİ FRS), Türkiye Finansal Raporlama Standardı (TFRS) 16 Kiralamalar Standardı ve Küçük ve Mikro İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standartlarından (KÜMİ-FRS) yararlanılmıştır. Gemi Kira Sözleşmeleri kiracı ve kiraya veren açısından muhasebeleştirilmesi gerçekleştirilerek VUK, MSUGT, BOBİ-FRS, TFRS 16 ve KÜMİ-FRS'nı karşılaştırarak farklılıklar değerlendirilecektir.

Anahtar Kelimeler: Denizyolu Taşımacılığı, Gemi Kira Sözleşmeleri, Finansal Kiralama, Faaliyet Kiralaması

ABSTRACT

M. Sc. Thesis

ACCOUNTING AND REPORTING OF SHIP LEASING CONTRACTS UNDER ACCOUNTING STANDARDS

Cemre YAZICI

Bartın University

Graduate School

Department of Business

Thesis Adviser: Prof. Dr. Metin SABAN

Bartın-2021, Page:

Lease transactions are a method that is frequently preferred by businesses over any goods or services in general. The variety of lease and the suitability of transactions vary around the world. In the study, the accounting of Ship Lease Contracts in the field of lease transactions has been studied. In order to ensure international compliance in recording these transactions, accounting is carried out within the framework of International Accounting Standards and International Financial Reporting Standards. Turkish Accounting Standards and Turkish Financial Accounting Standards in Turkey regulate these Accounting Standards. In the study for the reporting of the lease transactions realized in the ship charter contract; Tax Procedure Law (TPL), Accounting Standards General Notification (ASGN), Financial Reporting Standard for Large and Medium-sized Enterprises (FRS LME), Turkish Financial Reporting Standard (TFRS), 16 Leases Standard and Financial Reporting Standards for Small and Micro Enterprises (FRS SME) were benefited. Ship Lease Contracts will be accounted for in terms of lessee and lessor and differences will be evaluated by comparing TPL, ASGN,FRS-LME, TFRS 16 and FRS-SME.

Key Words: Sea Freight, Ship Lease Contracts, Financial Lease, Operating Lease

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY.....	III
BEYANNAME.....	IV
ÖNSÖZ.....	V
ÖZET.....	VI
ABSTRACT.....	VII
İÇİNDEKİLER.....	VIII
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	XI
TABLolar DİZİNİ.....	XII
EKLER DİZİNİ.....	XIII
KISALTMALAR DİZİNİ.....	XIV
GİRİŞ.....	1
1.TAŞIMACILIK KAVRAMI VE DENİZYOLU TAŞIMACIĞI.....	4
1.1.Taşımacılığın Tanımı ve Türleri.....	4
1.1.1.Karayolu Taşımacılığı.....	5
1.1.2.Havayolu Taşımacılığı.....	5
1.1.3.Demiryolu Taşımacılığı.....	6
1.1.4.Boru Hattı Taşımacılığı.....	6
1.1.5.Denizyolu Taşımacılığı.....	6
1.2.Denizyolu Taşımacılığının Genel Özellikleri ve İncelenmesi.....	7
1.2.1.Gemi Kavramı.....	8
1.2.2.Limanlar.....	10
1.2.2.1.Limanların Sınıflandırılması.....	11
1.2.2.2.Limanların İşlevi.....	11
1.2.2.3.Türkiye’de Limanların İncelenmesi.....	12
1.2.3.Denizyolu Taşımacılığı Türleri.....	13
1.2.3.1.Alanlarına Göre Denizyolu Taşımacılığı.....	13
1.2.3.2.Zaman Esasına Göre Denizyolu Taşımacılığı.....	15
1.2.3.3.Yükün Türüne Göre Denizyolu Taşımacılığı.....	16

1.2.4.Denizyolu Taşımacılığına İlişkin Hukuki Düzenlemeler.....	18
1.2.5.Denizyolu Taşımacılığında Kullanılan Belgeler.....	20
1.2.5.1.Navlun Sözleşmeleri	20
1.2.5.2.Konşimento(Bill Of Lading).....	21
1.2.5.3.Kırkambar Sözleşmeleri.....	22
1.2.5.4.Navlun Sözleşmeleri, Kırkambar Sözleşmeleri ve Konşimento Arasında İlişki.....	23
2.GEMİ İŞLETMECİĞİ VE KİRA SÖZLEŞMELERİ.....	24
2.1.Gemi İşletmeciliği.....	24
2.1.1.Brokerlik.....	24
2.1.2.Gemi Kiralama Süreci.....	25
2.2.Gemi Kira Sözleşmeleri (Charter).....	25
2.2.1. Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi (Bareboat Charter).....	27
2.2.2.Zaman Gemi Kira Sözleşmesi (Time Charter).....	28
2.2.3. Sefer Üzerine Gemi Kira Sözleşmeleri (Voyage Charter).....	28
3. GEMİ KİRALAMA İŞLEMLERİNİN MEVZUAT VE FİNANSAL RAPORLAMA ÇERÇEVELERİ AÇISINDAN İNCELENMESİ.....	31
3.1.Vergi Usul Kanunu (VUK) Açısından Gemi Kiralama İşlemlerinin İncelenmesi...31	
3.1.1.Kiraya Verene İlişkin Hükümler.....	31
3.1.2.Kiracıya İlişkin Hükümler.....	32
3.2. Muhasebe Sistemi Uygulama Genel Tebliğinde (MSUGT) Kiralamalar.....32	
3.3. Büyük ve Orta Boy İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standardı (BOBİ FRS)..33	
3.3.1 Kiralama İşlemlerinin Kiracı Tarafından İşleme Alınması.....	34
3.3.1.1.Finansal Kiralama.....	34
3.3.1.2.Geleneksel Kiralama.....	35
3.3.2. Kiralama İşlemlerinin Kiraya Veren Tarafından İşleme Alınması.....	35
3.3.2.1.Finansal Kiralama.....	35
3.3.2.2.Üretici veya Satıcı Niteliğindeki Kiraya Verenler.....	35
3.3.2.3.Geleneksel Kiralama.....	36
3.3.2.4. Satış ve Geri Kiralama İşlemleri.....	36
3.4.Türkiye Finansal Raporlama Standardı 16 Kiralama İşlemlerinin (TFRS 16) İncelenmesi	36

3.4.1.Kiracı Açısından Finansal Tablolara Alma.....	37
3.4.2.Kiraya Veren Finansal Tablolara Alma.....	39
3.4.3.Finansal Kiralamalar.....	39
3.4.4.Faaliyet Kiralamaları.....	39
3.5. Küçük ve Mikro İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standartlarından (KÜMİ-FRS) Kiralamaların İncelenmesi.....	40
3.5.1. Kiralama İşlemlerinin Kiracı Tarafından Finansal Tablolara İşlenmesi.....	42
3.5.1.1.Finansal Kiralamalar.....	42
3.5.1.2.Faaliyet Kiralamaları.....	43
3.5.2. Kiralama İşlemlerinin Kiraya Veren Tarafından Finansal Tablolara Alınması ve Ölçümü.....	43
3.5.2.1.Finansal Kiralamalar.....	43
3.5.2.2.Üretici veya Satıcı Niteliğindeki Kiraya Verenler.....	44
3.5.2.3.Faaliyet Kiralamaları.....	44
3.6. VUK, MSGUT, BOBİ-FRS, TFRS ve KÜMİ-FRS 'nın Kiralamalar Açısından Finansal Kiralamaların Raporlanmasının Karşılaştırılması.....	44
4.UYGULAMA.....	46
SONUÇ.....	55
KAYNAKLAR.....	57
ÖZGEÇMİŞ.....	128

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil	Sayfa
No	No
Şekil 1: KÜMİ-FRS Piramidi.....	40



TABLolar DİZİNİ

Tablo	Sayfa
No	No
Tablo 1: Dünya Ticareti ve Dünya Denizyolu Taşımacılığının Taşıma Türlerine Göre Yüzdelerik Dağılımı.....	8
Tablo 2: Türkiye Boğazlardan Geçen Gemi Sayıları.....	10
Tablo 3: 2019 Yılı Boğazlar Gelir-Gider / Kar-Zarar (TL) Verileri	10
Tablo 4: TÜRK LİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği) “Sektör İstatistikleri-2019”.....	12
Tablo 5: Gemi Kira Sözleşmeleri Giderlerinin Kiraya Veren ve Kiracı Arasında Dağılımı.....	29
Tablo 6: MSUGT Kiralama İşlemlerinin Muhasebeleştirilmesinde Kullanılan Hesaplar.....	33
Tablo 7: Bağımsız Denetime Tabi Olanlar ve Bağımsız Denetime Tabi Olmayan Şirketlerin Kıstasları.....	41
Tablo 8: KÜMİ-FRS ’nın Diğer Standartlarla Kiracı Açısından Finansal ve Faaliyet Kiralaması Kapsamında Karşılaştırması.....	43
Tablo 9: Uygulama 1 Sayısal Verileri.....	46
Tablo 10: Finansal Kiralama Örneği Hesaplanmış Veri Tablosu.....	47
Tablo 11: Uygulama 2 Sayısal Veriler.....	51
Tablo 12: Faaliyet Kiralaması Örneği Hesaplanmış Veri Tablosu.....	52

EKLER DİZİNİ

Ek	Sayfa
No	No
Ek 1: Navlun Sözleşmeleri Örneği.....	65
Ek 2: Konşimento Örneği.....	68
Ek 3: Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi Örneği.....	76
Ek 4: Zaman Gemi Kira Sözleşmesi Örneği.....	88
Ek 5: Sefer Gemi Kira Sözleşmesi Örneği.....	106



KISALTMALAR DİZİNİ

TDK: Türk Dil Kurumu

TL: Türk Lirası

TTK: Türk Ticaret Kanunu

KGK: Kamu Gözetim Kurumu

KDV: Katma Değer Vergisi

RO-RO: Roring Road

RO-LA: Rollende Landstrasse

AB: Avrupa Birliği

VUK: Vergi Usul Kanunu

MSUGT: Muhasebe Sistemi Uygulama Genel Tebliği

TMS: Türkiye Muhasebe Standartları

TFRS: Türkiye Finansal Raporlama Standartları

BOBİ-FRS: Büyük ve Orta Boy İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standardı

KÜMİ-FRS: Küçük ve Mikro İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standartları

DWT: Dead Weight Tonaj

BMDHS: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

GİRİŞ

Denizcilik ekonomisi, çeşitli denizcilik piyasalarının işleyişi ile ilgilenir. Bunlar yüzyıllar boyunca gelişme göstermiş olmak ile birlikte belirli ticari faaliyetlere bağlı olarak çeşitlilik göstermektedir. Nakliye pazarlarının oluşumu herhangi bir büyük sermaye sonucu değildir. Daha ziyade, devletlerin piyasa müdahalesiyle gerçekleştirdiği arz ve talep etkileşiminin ürünüdürler.

Deniz taşımacılığı, küresel ticaretin temel taşı olarak kabul edilmektedir. Geçtiğimiz on yıl içerisinde, deniz taşımacılığı alanında çok sayıda akademik makale yayınlanmıştır. Deniz taşımacılığı, uluslararası boyutları olan güçlü ve çeşitlendirilmiş bir sektördür. Uluslararası deniz ticareti, ayrılmaz bir şekilde deniz taşımacılığı ile bağlantılıdır. Her birinin gelişimi diğerini etkiler. Gelişmekte olan ekonomilerde sanayileşme ve kentleşme, değişen demografik özellikler, yıkıcı teknolojiler, sürdürülebilirlik ve iklimle ilgili aksaklıklar, ticaret ve jeopolitik gerilimler gibi temel konularda ekonomik açıdan sürekli bir etkileşimdir.

Küresel ticaret hacminin %80'inden fazlasının deniz yoluyla taşınmasıyla uzun süredir küresel ticaretin bel kemiği olarak tutulmaktadır. Deniz taşımacılığının uluslararası ticareti kolaylaştırmadaki önemi, onu dünya ekonomisi ve küreselleşme için temel kılmaktadır. Tek tek ülkeler için dünya pazarlarına erişim, öncelikle deniz taşımacılığı ile desteklenmektedir. Deniz taşımacılığının sağladığı ticaret alışverişi, kıt kaynakların ithalatı ve aşırı kaynakların ihracatı yoluyla bir ülkenin servet biriktirme sürecini kolaylaştırır. Deniz taşımacılığı sektörü aynı zamanda bir ülkenin gemi inşasından liman inşaatına ve deniz lojistiği hizmetine kadar uzanan ekonomik sisteminin önemli bir unsuru olarak kabul edilmektedir. Deniz taşımacılığı, kargonun okyanus veya iç suyuyla taşınmasıyla ilgilidir. Deniz taşımacılığı ve limanlar, su ulaşım ağlarındaki bağlantılar ve düğümlerdir. Dünya ticareti ve ekonomisi için önemi nedeniyle, deniz taşımacılığı araştırmaları, yöneylem araştırmaları, sosyal bilimler, yönetim ve çevre bilimi de dâhil olmak üzere farklı disiplinlerden çok fazla ilgi görmüştür. Bu alandaki akademik çalışmaların ve araştırmaların çeşitliliği ve hacmi hızla genişlemektedir. Deniz araştırmalarındaki muazzam büyüme, gelecekteki araştırmalara rehberlik etmek için bilgileri zamanında, doğru ve verimli bir şekilde sentezleme ihtiyacını doğurur.

Denizcilik sektöründe yer alan işletmelerin sıklıkla başvurdukları gemi kiralama işlemleri ve bunların muhasebeleştirilmesinde birtakım sorunlar mevcuttur. Her ne kadar kiralama alanında birçok akademik çalışma olmasına rağmen, denizcilik sektöründe kiralama işlemlerine yönelik çalışmaların sayısı sınırlıdır. Gemi kiralama işlemleri ve bunların muhasebeleştirilmesi sorunlarının incelenerek ortaya konulması gerek bu alanda çalışan akademik ve sektördeki işletmelere rehberlik sağlanması çalışmanın temel motivasyonudur.

Çalışmanın temel amacı denizcilik sektöründe yaygın olarak kullanılan gemi kiralama işlemlerinin, Türkiye Muhasebe Standartları kapsamında muhasebeleştirilmesinin ve raporlanmasının incelenmesidir. Türk Ticaret Kanununda, gemilerin kiralanması ile belirlenmiş hükümler bulunmaktadır. Gemi kiralama işlemleri sözleşmelerle sağlanmaktadır. Zaman, sefer ve çıplak gemi kira sözleşmeleri bulunmaktadır.

Çalışmanın temel amacına uygun olarak; Vergi Usul Kanunu (VUK), Muhasebe Sistemi Uygulama Genel Tebliği (MSUGT), Türkiye Finansal Raporlama Standartları (TFRS), Büyük ve Orta Boy İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standartları (BOBİ-FRS) ve Küçük ve Mikro İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standartları (KÜMİ-FRS) kapsamında kiralanmış gemilerin

farklı muhasebe çerçevelerine uygun olarak muhasebeleştirilmesi ve raporlanmasındaki farklılıkların ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda çalışmada gemi kira sözleşmeleri genel olarak incelenmiş ve VUK, MSUGT, TFRS, BOBİ-FRS ve KÜMİ-FRS kapsamında yer alan kiralama işlemleri ele alınarak bu standartlar arasındaki benzerlikler ve farklılıklar ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Ayrıca çalışmada, işletmelerin raporlama çerçevelerine uygun olarak uygulanacak standartlar arası finansal raporlamaların maliyetler üzerinde yolacağı etkilerinin incelenmesi ve standartlar arası kayıt ve hesap farklılıklarından oluşacak herhangi bir durumun işletmeleri nasıl etkileyeceği de incelenmiştir. Standartların işletmelerin gemi kira sözleşmesinin kayıt edilmesi üzerine muhasebeleştirilmesinde farklılıklar göstermesi durumunda, bu standartların işletmelere artıları ve eksileri çalışmada ortaya konulacaktır.

Çalışmanın birinci bölümünde taşımacılık türlerinden temel hatları ile bahsedilmektedir. Deniz yolu taşımacılığı ayrıntılı olarak ele alınmaktadır. Taşımacılık kavramları üzerinden çalışmanın üzerinde durulduğu, deniz yolu taşımacılığı ve gemidir. Gemi ile ilgili temel bilgiler ve geminin taşımacılık için kullanımı ile oluşan gerekli ortamlar incelenmiştir. Gemi taşımacılığında kullanılan en sık yöntemlerden biri olmakla birlikte, ucuz bir taşıma seçeneği oluşturması nedeni ile çok revaçta bir seçenektir. Maliyetlerinin düşüklüğünün yanı sıra uzak mesafeler için taşınması zor olan büyük ve ağır yüklerin taşınması için de mükemmel bir taşıma yöntemidir.

Modern gemiler tipik olarak kargo taşımacılığı, yolcu seyahati gibi belirli amaçlara hizmet etmek ve diğer endüstrilere veya askeri uygulamalara destek sağlamak üzere tasarlanır ve inşa edilir. Bu kategoriler daha da alt bölümlere ayrılabilir. Yük taşımacılığı için inşa edilen gemiler, kuru (dökme), sıvı, konteyner ve gaz taşımak için kullanılır. Yolcu taşımacılığında uzun mesafeler için hava yolu taşımacılığı yolcuların tercihi haline gelse de, feribotların kısa mesafeli avantajları hala devam ederken, yolcu gemileri popüler bir tatil seçeneği haline gelmiştir. Hizmet gemileri, açık deniz endüstrisini ve diğer işlevleri destekler. Askeri gemiler, caydırıcı olma, yasa dışı faaliyetleri önleme ve savaş zamanlarında savaşa girme rollerine hizmet eder. Gemi üretimi maliyetli bir işidir. Yüksek sermayelerin oluşturduğu maliyetli bir başlangıca sahip olan bir sektördür. Bu maliyetlerin altına girmek istemeyen ve taşımacılık gibi ihtiyaçlarını gidermek isteyen şirketler ve kuruluşlar gemi kiralama yöntemlerini kullanmaktadır.

Çalışmanın ikinci bölümünde gemi işletmeciliği ve gemi kira sözleşmeleri ele alınmaktadır. Gemi kira sözleşmeleri de zaman, sefer ve çıplak gemi kira sözleşmesi olmak üzere üç türe sahiptir. Kiracı ve kiraya veren arasında gerçekleşen bu sözleşmeler geniş içeriklere sahiptir. Çalışmada gemi kira sözleşmeleri incelenmiştir ve gemi kiralama işlemleri muhasebeleştirilmiştir.

Tarihsel açıdan ticaretin akışını değiştiren bir taşımacılık sistemidir. Gemi kira sözleşmelerinin ortaya çıkışı çok eskilere dayanmaktadır. Gemilerin yüklere göre şekillenmesi ile gemilerde çeşitlilik ve sözleşmelerde de tarihsel bir ilerleme gerçekleşmiştir. Teknolojik gelişmelerin artması ile bir gemiye tek bir şirket ya da kurum yükünü taşımak yerine birçok şirketin yükü aynı gemide taşınmaya başlanmıştır. Bu ilerlemeler ile evraka ve düzenlemeye ihtiyaç artmış kirkambar, navlun ve konşimento belgeleri ortaya çıkmıştır.

Gemi kiralama, deniz taşımacılığının kendisi kadar eskidir. Bir finansman aracı olarak, gemi ipoteği yoluyla öz sermaye finansmanına bir alternatiftir. Gemi finansmanı metodolojileri kendi

içlerinde oldukça karmaşıktır ve bu alanda, kiralamaların başlıca çeşitleri, yani faaliyet kiralaması ve finansal kiralama, ilgili kullanımları açısından oldukça karmaşık mekanizmalardır. Gemiler varlıktır; bu tür gemi kiralama, varlık finansmanı kapsamına girer ve donanım kiralamanın temel kurallarına tabidir. Ancak gemi kiralamanın, sadece denizcilik endüstrisinin ve gemi finansmanının kendine has özellikleriyle değil, aynı zamanda gemi kiralamanın faaliyet gösterdiği yasal rejimle ilgili olarak da kendine özgü özellikleri vardır. Hukuki alanda gemi kiralamanın artıları ve eksileri vardır ve bunlar bir takım değişkenlere bağlıdır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde kiralama işlemleri ile ilgili mevzuat incelenmiş ve mevzuata uygun muhasebeleştirilmeler açıklanmıştır. Kamu Gözetim Kurumu tarafından yayınlanan muhasebeleştirme standartları ayrıntılı olarak maddeler halinde çalışmada aktarılmıştır.

Çalışmanın dördüncü bölümünde kiralama işlemi ile ilgili bir uygulama gerçekleştirilmiştir. Bu uygulamanın muhasebeleştirilmesi; Vergi Usul Kanunu (VUK), Muhasebe Sistemi Uygulama Genel Tebliği (MSUGT), Türkiye Finansal Raporlama Standartları (TFRS), Büyük ve Orta Boy İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standartları (BOBİ-FRS) ve Küçük ve Mikro İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standartları (KÜMİ-FRS) kapsamında gerçekleştirilmiştir.

Elde edilen bulgular çerçevesinde değerlendirmeler çalışmanın sonuç bölümünde incelenmiştir.

1.TAŞIMACILIK KAVRAMI VE DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI

1.1.Taşımacılığın Tanımı ve Türleri

Türk Dil Kurumu sözlüğünde, taşımacılık tanım olarak; insan, mal ve benzerlerinin çeşitli araçlar ile bir yerden bir yere taşınması işi, nakliyecilik, nakliyat, transport olarak verilmektedir (URL-1, 2020).

Taşımacılığı bütünüyle tanımlamak gerekirse, üretim sektörünün temel ihtiyacı olan ulaştırma hizmetini gerekli bölge ve merkezlere sağlayan ve müşterilerin ihtiyaçlarının giderilmesini temel alan faaliyetlerdir.

Taşımacılık sektörü farklı ulaştırma ağları ile gerçekleşmektedir. Bu ağlar;

1.1.1.Kara Yolu Taşımacılığı

1.1.2.Hava Yolu Taşımacılığı

1.1.3.Demir Yolu Taşımacılığı

1.1.4.Boru Hattı Taşımacılığı

1.1.5.Deniz Yolu Taşımacılığı

Taşıma, işletme için alınan hammadde, malzeme ve ara ürünlerin, işletme içine dağıtımını veya üretimi tamamlanmış olan ürünlerin işletme içinden dağıtım yolları ile doğru nakledilmesi şeklinde tanımlanabilmektedir (Kılıcı, 2017:76).

Taşımacılık ve ulaştırma maliyetleri, herhangi bir firmanın oluşturduğu maliyetlerin içerisinde büyük ve önemli bir alanı kaplamaktadır. Firmaların bu sebep ile ülkelerin rekabet ortamındaki yerinin belirlenmesinde taşımacılık direkt bir etkiye sahiptir. Taşımacılık sektörünün mali açıdan yeterli ölçütlerde kaliteyi sağlaması gerekirken, belirli bir hizmet kalitesini de sağlaması gerekmektedir (Eşiyok ve Demircioğlu, 2020:257).

Taşıma terminali olarak adlandırılan ulaşım ağı sistemi ise, rotaların kesiştiği ara noktalar ve merkezlerdir. Bu taşıma merkezlerinde yükleme, boşaltma, depolama, aktarma gibi hizmetler gerçekleştirilmektedir. Terminaller farklı taşımacılık türleri arasında aktarma yerleri olarak da belirtilebilir (Çancı ve Güngören, 2013:201).

Bir taşıma işleminin gerçekleştiği süre boyunca seyahat kıstası değişiklik gösterir. Bunlar; süre, güvenlik ve çevresel faktörler olarak sınıflandırılabilir. Bazı rota seçenekleri incelendiğinde seyahat süresinin kısalması ve ulaşımın daha hızlı tamamlanması, kullanıcı açısından seyahat süresinin önemini arttırmaktadır. Güvenlik açısından seçilen rota üzerinde yapılan kazalar incelenir ve ihtimaller ölçülür, bu ölçütün oluşmasında ise geçmişte rotalar üzerinde gerçekleşen kazalardan yararlanır. Bu bilgiler eşliğinde tıkanma seviyesi ölçütü değeri belirlenir ve belirlenen değer ile minimum ve maksimum trafik hacmi hesaplanarak güvenli rotalar oluşturulur. Çevresel faktörler ise belirlenen rota boyunca puanlama sistemi ile belirlenen; rahat hissedilir çevre koşullarının bulunması ve alış-veriş imkânlarının bulunması gibi özelliklerden oluşur (Murat ve Kulak, 2005:427).

Taşımacılık uluslararası ve yurtiçi taşıma olarak iki dala ayrılmaktadır. Bu sınıflandırma dışında birden fazla taşıma türünün aynı anda kullanımı veya tek bir taşıma yönteminin kullanılması ile taşıma işleminin gerçekleşmesine göre uygulanan taşıma modelleri

bulunmaktadır. Uygulanacağı alana göre bu ulaştırma ağlarından sadece birinin kullanılması ile taşımanın gerçekleştiği taşıma türü “tek yollu (unimodel) taşıma” olarak adlandırılır. Bir diğer ise taşıma sözleşmesi dâhilinde birden fazla türde taşıma ağından yararlanılarak yapılan taşıma işlemine “çok yollu (multimodel) taşıma” denir. Çok yollu taşıma sistemi de kendi içerisinde “intermodal taşımacılık” ve “kombine taşımacılık” olarak ikiye ayrılır (Boz, 2015:10-11).

İntermodel taşımacılık türünde; taşınmakta olan yükün, belli bir aşamasında taşınmaya devam etmesi için, yükün taşınmasında kullanılan kap ile birlikte hiç açılmadan ilk taşıma aracından diğer taşıma türü ya da türlerine geçmesidir. Örneğin; Havayolu ile başlayan taşımacılığın karayolu ile devam etmesi ve sonra RO-RO (gemi ile taşımacılık) ile taşımacılığın sonlanması. Varış noktasına olan aciliyet ve ekonomik ile beraber mevsimsel etkiler bu taşımacılığın temel yönlendiricileridir. Kombine taşımacılık ise en az iki taşıma yöntemi kullanılması ile oluşan taşımacılık türüdür. Taşıma türlerinin birleşimi anlamına gelmektedir (Görçün ve Görçün, 2018:69-71).

Taşıma işlemi, karayolu taşımacılığı ile başlayıp bu sürecin devamında deniz yolu taşımacılığına geçiş yapılır ve gemi ile taşıma işlemi devam ettirilirse, bu taşıma yöntemine “Rolling Road (RO-RO)” taşımacılığı denir. Karayolu taşımacılığı ile başlayıp demir yolu ile devam eden taşımacılığa da “Rollende Landstrasse (RO-LA)” taşımacılık adı verilir (URL-2, 2020).

1.1.1.Kara Yolu Taşımacılığı

Kara yolu taşımacılığı verilen hizmetin karşılığında alınan belirlenmiş ücret karşılığında malların taşınması olarak tanımlanabilir. Tanımdan yola çıkarak malın varlığı ve ücret temel unsurları çerçevesinde taşıma işlemi gerçekleşirken bazı alt unsurlarda oluşmaktadır (Macit, 2020:846-847).

Tanımdan yola çıkarak kara yolu taşımacılığı dört temel içinde incelendiğinde; taşınacak malın varlığı, malı taşımanın üstlenilmesi, belirli bir ücrete taşımanın gerçekleşmesi ve taşıma türünün kara yolu olması temel unsurları olarak ele alınabilir.

Arz-talep dengesi, kara yolu taşımacılığında rota ya da eşdeğer diğer yollar, terminaller, sınırlar, geçiş noktaları, araçlar, işletmelerin sayısı, kurallar ve düzenlemeler gibi birçok konuda büyük ölçüde etkiye sahiptir. Bu sebeple kara yolu taşımacılığı dışsal etkilerden yoğun olarak etkilenmekte ve teknoloji, iletişim, ekonomi gibi konularda etkiye göre şekillenmektedir (Megep, 2009).

1.1.2.Hava Yolu Taşımacılığı

Hava yolu taşımacılığı yolcu, yük ve ürün taşımak için kullanılan, belli bir tarife ile ya da tarifesiz taşıma işlemi, hava araçları ile gerçekleştiren taşıma türüdür. Hava yolu taşımacılıklarının gerçekleştirildiği işletmeler büyük ve küçük olabilir. Hava yolu taşımacılık firmaları filolardan yani yüzlerce uçağa sahip firmalardan oluşur. Bunların yanı sıra tek bir uçak ile yılın bazı dönemlerinde seferler yapan hava yolu işletmeleri de bulunmaktadır (Sarılğan, 2011:70-72).

Havayolu taşımacılığında genel olarak hızlı bozulan ve değer kaybeden, yüksek öneme sahip, hızlı ve güvenli bir biçimde taşınması zorunlu olan ürünlere öncelikli olarak yer verilmektedir. En uzak mesafelere ulaşabilen insani yardım, taze gıda ve öncelikli hammadde tedariki en hızlı

yöntem olan havayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilebilmektedir. Havayolu taşımacılığı diğer taşıma yöntemlerinin etkilendiği birçok sınırlamalardan uzaktır (Akoğlu ve Fidan, 2020:33).

1.1.3.Demir Yolu Taşımacılığı

Demir bir hat üzerinde, tren yolu da denilen rayların oluşturduğu yollar üzerinde lokomotif, vagon vb. demir tekerlekli ulaşım araçları ile yapılan taşımacılıktır (TDK, 2020). Demiryolu taşımacılığı, karayolu veya havayolu ile karşılaştırıldığında, karayolu tıkanıklığını hafifletme kabiliyeti ve düşük çevresel etkisi nedeniyle Avrupa Birliği tarafından uzun zamandır önemli olarak görülmüş ve pazar payında büyük bir genişleme olarak görülmektedir. Avrupa Birliği'ndeki politikaların önemli bir unsuru olarak kabul edilmektedir (Nash, 2013:264).

Demir yolu taşımacılığı güvenilir bir taşıma türüdür. Büyük hacimlerde ürünlerin uzun mesafelerde taşınmasının düşük maliyet ile yapılmasını sağlamaktadır. Güvenilir olmanın yanı sıra takip edilebilir özelliği ve müşteri memnuniyetini arttıran hizmetler sunar. Taşımacılığın gerçekleştiği sürede ulaşım süresi sabit olarak oluşur. Sürelerin sabit olması nedeniyle diğer taşımacılık türlerine nazaran çevreye verdiği zararlar az ve ekonomik büyümeyi destekleyen unsurlara sahiptir. Bu özellikleri ile devletler demir yolu taşımacılığında yatırımları sürekli gerçekleştirmektedir. Yatırımlar maliyetli olmasına karşın oluşan yatırım düzeni uzun vadede fayda olarak geri dönmektedir (Candan, 2009:332).

1.1.4.Boru Hattı Taşımacılığı

Teknolojinin ilerlemesi ve çözümlerin artması, artan ihtiyaçların gerekli yerlere ulaştırılmasının önünü açmıştır. Boru hattı taşımacılığı ise ülkelerin artan enerji ihtiyaçlarının güvenilir ve hızlı bir biçimde ulaştırılmasının gerçekleşmesini sağlamaktadır. Gaz halde veya sıvı halde bulunan bu kaynakların aktarımı, ana noktadan ihtiyacın olduğu noktalara çelik, demir, plastik vb. maddelerden oluşan materyaller ile oluşturulmuş borular aracılığıyla pompalanarak veya vana sistemleri ile çoğunluk toprak altından olmak üzere gerekli yerlere ulaşımı bu taşıma sistemi ile sağlanmaktadır (Bakırcı, 2018:613).

Ülkelerin kalkınması, enerjinin verimli kullanımı ile doğru orantılı olarak şekillenmektedir. Enerjinin arz edildiği ülkeler ile talep edilen ülkeler arasında bu enerji aktarımının gerçekleştirilmesi için boru hatları döşenerek taşınması en güvenli taşıma sistemi olarak ortaya çıkmaktadır. Boru hattı taşımacılığının kurulumu diğer taşıma yöntemlerine göre çok masraflı olmasına karşın hızlı ve aksaklık yaşamadan taşıma işlemini gerçekleştirmesi doğrultusunda yapılan masrafları geri kazandırmaktadır (Aydemir, 2016:400-402).

1.1.5.Deniz Yolu Taşımacılığı

Deniz yolu taşımacılığı; nehirler, denizler ile göller üzerinden gemi, vapur ve benzeri deniz araçlarıyla birlikte gerçekleştirilen taşımacılık türüdür. Deniz yolu taşımacılığı ile taşınan mallar yüksek ağırlıktadır. Ton ağırlık birimindeki yüklerin taşınması söz konusudur. Deniz yolu taşımacılığında oluşan masraflar genel olarak az oluşur ve taşımacılıkta güven eğrilerinde en güvenilir taşımacılık türüdür. Taşıma süresi bakımından uzundur ve deniz yolu taşımacılığı sektörüne yatırım yapılması için yoğun bir sermayeye ihtiyaç vardır. Güzergâh ya da rota açısından değiştirilebilir yani esnek denilebilecek bir sisteme sahiptir. Kara yolu taşımacılığı sistemine bağlı bir düzene sahiptir ve belli bir düzen içinde çalışma durumundadır. Bağlantılı çalışma halinden dolayı limanlara bağlılığı yüksektir (Marsy et all, 2010:456).

Deniz yolu taşımacılığı avantajları arasında etkili ve ucuz bir taşımacılık olması büyük bir öneme sahiptir. Uluslararası taşımacılıkta büyük bir yeri bulunmaktadır (Baird, 2001:103). Çok büyük tonajlarda veya mega yükler açısından, bunların taşınmasına olanak verir ve bu taşımanın gerçekleşmesinde güven ve maliyet açısından ekstra faydalar sağlar. Deniz aşırı ülkeler arasında kullanılabilen en etkili taşımacılık şeklidir (Kol, 2010:29).

Deniz yolu taşımacılığının dezavantajları olarak liman, iskele gibi pahalı kurum ve tesis sistemlerine gereklilikten dolayı oluşan maliyetler ve ulaşım ağının kurulması için kıyı ve limanlarla bağlantı yerlerin zorunlu olması dezavantajları arasındadır. Diğer taşımacılık türlerine göre yavaş bir taşımacılık yöntemidir (Baird, 2001:107).

1.2. Deniz Yolu Taşımacılığın Genel Özellikleri

Taşımacılık, ülkelerin ekonomik gelişiminde etkili ölçütlerinden biridir. Ortalama dünya hasılatının 50-100 Trilyon dolar aralığında %10'luk kısmı sektör olarak lojistik ve bununla beraber yarısı da taşımacılık hizmetlerine aittir. 600 Milyar dolarlık kısım yaklaşık olarak, deniz taşımacılığı yolu ile oluşan navlun gelirleri ile oluştuğu düşünülmektedir (Takım ve Ersundur, 2015:359).

Deniz yolu taşımacılığı, etkili ve ucuz bir taşımacılık sistemidir. Uluslararası ve hatta kıtalararası taşımacılıkta büyük bir öneme sahiptir (Baird, 2001:109). Taşımacılığın gerçekleşirken en az maliyet ile yapılması, ekonomik açıdan hedeflenir. Deniz yolu taşımacılığı avantajlı bir konuma sahiptir; yüksek miktarlarda yük taşınabilmesi, enerji tüketiminin azlığı gibi nedenlerden dolayı taşıma maliyetleri düşüktür (Davis and Favicchio, 2002:24).

Çok büyük hacimli ürün taşınması deniz yolu taşımacılığının en önemli avantajıdır. Güvenilirliği yüksektir (Yıldıztekin, 2002:17). Özellikle sanayide kullanılmak üzere taşınan ve hammaddeyi oluşturan büyük miktarlardaki yükler, tek seferde deniz yolu taşımacılığı ile bir noktadan diğer bir noktaya kolaylıkla taşınabilmektedir. Bu sayede diğer taşıma yöntemlerine göre maliyetin düşük olmasını sağlar (Goss, 2002:16-17).

2000'li yıllarda yapılan araştırmalara göre dünyada gerçekleşen taşımacılığın yaklaşık olarak %75 ile %80'i deniz taşımacılığından oluşmaktadır. Sık tercih edilen bu taşımacılığın sonucu olarak, denizcilik sektöründeki korumacı uygulamaların en düşük seviyelere indirilmesi, denizcilik faaliyetleri üzerinde serbestleştirme çalışmaları gibi gelişmeler ve düzenlemeler üzerinde yenilikler yaşanmaktadır (Craig, 2000:13).

Dünya deniz yolu taşımacılığının tercih edilmesinin yıllar içinde artışı sürekli bir yükselme içerisinde devam etmiştir. Tercih edilmesindeki en büyük nedenler maliyet ucuzluğu ve teknolojik gelişmelerdir.

Aşağıdaki tabloda dünya üzerinde gerçekleşen deniz yolu taşımacılık verilerinin milyar/ton bazında diğer taşımacılık türlerine göre kullanımı yıllar içinde verilere dayanarak verilmektedir. Tabloda (Tablo 1), tüm taşımacılık türleri üzerinden yüzde olarak deniz yolu taşımacılığı payı gösterilmektedir.

Yıllar	Dünya Deniz Yolu Taşımacılığı (Milyar/Ton)	Diğer Taşımacılık Yolları (Milyar/Ton)	Dünya Ticaret Hacmi (Milyar/Ton)	Deniz Yolu Taşımacılığının Dünya Ticaret Hacminde Kapladığı Yüzde (%)
2013	10,19	2	12,19	84%
2014	10,53	2,04	12,57	84%
2015	10,75	2,1	12,85	84%
2016	11,07	2,06	13,13	84%
2017	11,53	2,22	13,75	84%
2018	11,83	2,45	14,28	83%
2019	12,17	2,67	14,84	82%

Tablo 1: Dünya Ticareti ve Dünya Denizyolu Taşımacılığının Taşıma Türlerine Göre Yüzdeler Dağılımı, (Deniz Ticaret Odası (DTO), Denizcilik Sektör Raporu 2019, Syf;6)

DTO tarafından yayınlanan sektör raporunda yukarıdaki tablonun oluşumu için 2013-2019 yılları arasındaki veriler kullanılmıştır. Küresel ticaret hacmi tabloda belirtilmekte olan yıllar arasında minimum 12,19 m/t ve maksimum 14,84 m/t aralığında gerçekleşmektedir. 2019 yılında belirtildiği üzere 14,87 m/t dünya ticaret hacminin, 12,17 m/t'u deniz yolu taşımacılığı ile taşındığı gözlemlenmektedir. Dünya ticaret hacmine bakıldığında 2013-2019 yılı aralığında, yılda ortalama taşınan 13 m/t yükün taşınmasının %84'lük kısmı denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir.

Tablodan da anlaşıldığı üzere 2013-2019 yılları arası denizyolu taşımacılığının herhangi bir taşıma şekli yerine seçilmesinin oranı ortalama %84 olarak görülmektedir. Bu yüzdeler dilimin büyümesinde en büyük etken küresel pazarların genişlemesi ve ticarete uluslararası rekabetin artması etkili olmaktadır. Bir diğer büyük etken denizyolu taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine göre daha uygun oluşudur.

2018 yılı ile 2019 yılı arasından kıyaslama yapıldığında, uluslararası deniz ticareti gelişimi %0,7 oranında artmıştır. Gelişen ticaret 11.903 milyon tona ulaşmış ve ton-mil dengesi olarak artış ise %1,3 olarak gerçekleşmiştir (DTO, 2020).

1.2.1.Gemi Kavramı

Türk Dil Kurumunda gemi; “Tonajı ve adı ne olursa olsun denizlerde ve iç sularda su ürünleri araştırmasında, istihsalinde, nakliyesinde, işlenmesinde kullanılan kayık, sandal, yelkenli, şat, sal, mavna gibi vasıtalar ile buharlı veya motorlu bilimum yüzer araçlara “Gemi” denir.” olarak tanımlanmıştır (TDK, 2020).

Teknik açıdan bakıldığında su üzerinde hareket edebilen, yüzebilen araçların yük ve insanları taşınması ile oluşan araçlara gemi denir. Türk Ticaret Kanununun (T.T.K.) 931. Maddesine göre; “Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzmeye özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından “gemi” sayılır.” Su üzerinde ekonomik işlevi ön planda olan ve bu işlemlerden yarar sağlamak

için kullanılan gemi her kim tarafından ve kimin adına kullanılıyorsa, kullanılan gemi ticaret gemisi sayılır (T.T.K., 6102:214).

Denizyolu taşımacılığının temel oluşumu gemidir. Denizyolu taşımacılığı gemiler sayesinde sağlanmaktadır. Gemilerin varlığı ile birlikte; insan, eşya vb. hizmetlerin denizyolu taşımacılığı aracılığıyla taşınması başlanmıştır. Gemiler taşınacak olan varlığın şekline göre farklılıklar göstermektedir. Denizyolu taşımacılığı farklı büyüklükte ve türlerde gemiler ile yük taşımacılığında ve uluslararası ticaretin gelişiminde önemli bir etkiye sahiptir (Korkmaz, 2012:100).

Gemileri çeşitli biçimlerde sınıflandırmak mümkündür. Bu sınıflandırma çerçevesinde gemiler açısından taşınmakta olan mal, yasal nitelikler, geminin taşıma kapasitesi gibi özellikler etkilidir. Yasal yükümlülükler incelendiğinde geminin kullanım amacı önemli bir ayırım içermektedir. Bu kanun ve yasal düzenlemeler kapsamında gemilerin ticari veya ticari olmayan gemiler olarak ayrımı söz konusu olmuştur (Erol, 2013:12).

Küreselleşme olgusu ile birlikte ekonomide ve teknolojide oluşan ilerleme dünya ticaretini de diğer oluşumları etkilediği gibi etkilemiştir. Küresel ticaretin hızla artmasıyla paralel olarak ilerleyen ihtiyaçlar dâhilinde, taşımacılık ihtiyacı artmıştır. Taşımacılık türlerinden %95'inden fazlası deniz üzerinden gerçekleştiği için bu yüksek yüzdelerle rakam ile gemi inşa sanayini pozitif bir yönde etkilenmiştir. İsteklere göre gemi ve ihtiyaçtaki artışı dengelemekle, yeterli gelebilmek için ve ayrıca gemi inşa sanayinden yüksek bir pay alabilmek amacıyla ülkeler arasında rekabet yoğun olarak gerçekleşmektedir (Daştan ve Erol, 2011:63).

Gemi taşıma işlemine başlarken; taşınmak durumunda olunan yük, ödenecek vergi ve personel sayısı gibi belirlenmesi gereken verilerin resmi bir şekilde belirlenmesi gereklidir. Bu kapasite ölçümleri uluslararası makamlarca kabul edilmiş resmi yöntemlerce yapılmalıdır. Bu ölçümlerin genel ifadesi "tonaj (tonnage)" ile ifade edilmekte olup çok çeşitli tonaj ölçüm ve terimleri bulunmaktadır.

Geminin büyüklüğü ile ilgili ölçütler geminin ağırlığı (Deplasman, Dead Weight Tonaj) ve geminin hacimsel kapasitesi (Gross Tonaj, Net Tonaj) ile ilgilidir. Deplasman ise geminin toplam ağırlığı olup, bu ağırlığın geminin belirli bir rotada yüzerken taşımış olduğu suyun miktarı olarak belirlenmektedir. Dead Weight Tonaj (DWT) ise geminin yük taşıma kapasitesinin bir ölçüsüdür. Kargo, yakıt, su, mürettebat ve kumpanya ağırlıklarının toplamıdır. Geminin hacimsel ağırlığı ise iki ağırlık ölçütü kavramından oluşmaktadır. Gross tonaj (GT) geminin hacimsel kapasitesinin bir ölçüsü olup, tekne, üst yapı ve kapalı tüm hacimlerin toplamıdır. Net Tonaj (NT) ise geminin para kazanma kapasitesinin belirleyicisi olmakta ve kargo bölümlerinin hacimleri ve yolcu sayısına bağlıdır (Aksu, 2012:16).

Aşağıdaki tabloda (Tablo 2) ülkemiz sınırları içerisinde büyük getirileri olan ve ticari anlamda çok büyük bir değere sahip İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'ndan geçen gemi sayıları 2010 ve 2018 yılları arasında belirtilmektedir. (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından verilen istatistikler ve yayınlardan alınmıştır.)

Boğazlardan Geçen Gemi Sayıları	İstanbul Boğazı	Çanakkale Boğazı
2010	50.871	46.686
2011	49.798	45.379
2012	48.329	44.613
2013	46.532	43.889
2014	45.529	43.582
2015	43.544	43.230
2016	42.553	44.035
2017	42.978	44.615
2018	42.930	45.510

Tablo 2:Türkiye Boğazlardan Geçen Gemi Sayıları (<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/denizcilik/denizcilik.pdf>)

Boğazlardan geçen gemi sayıları yıllar içerisinde İstanbul Boğazı üzerinde düzenli seyreden bir azalış göstermektedir. Çanakkale Boğazı ise 2013 yılından itibaren tam tersi yıllar içerisinde düzenli bir artış göstermektedir. Deniz yolu taşımacılığı, devletler adına yüksek bir gelir kaynağı oluşturmaktadır. Boğazlarda, limanlar kadar deniz yolu taşımacılığında önemlidir.

Ticari akış açısından ülkemize gelir sağlayan bu boğazlardan elde edilen 2019 yılı gelir-gider ve kar-zarar değerleri Türk Lirası (TL) bazında aşağıdaki tabloda (Tablo 3) gösterilmektedir.

GELİR (TL) (2019)	GİDER (TL) (2019)	KAR/ZARAR (TL) (2019)
1.206.385.251,00	623.027.456,20	583.357.794,80

Tablo 3: 2019 Yılı Boğazlar Gelir-Gider / Kar-Zarar (TL) Verileri (<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/denizcilik/denizcilik.pdf>)

Gelirlerin ve giderlerin oluşumunda, “Boğazlardan Geçen Gemi Sayıları”, “Boğazlardan Geçen Tehlikeli Yük Taşıyan Gemi Sayıları”, “Boğazlardan Gemilerle Taşınan Tehlikeli Yük Miktarları” ve “Boğazlardan Geçen Gemilere Verilen Kılavuzluk Hizmeti” gibi etkenler belirleyicidir.

1.2.2.Limanlar

Limanlar; karadan denize, denizden karaya doğru oluşan trafik akımına hizmet sunan, deniz yolu, kara yolu, demir yolu sistemleri ile sürekli ve dengeli olmak ile beraber koordineli ve optimum olarak işletilen ulaştırma ağlarıdır (İrtem, 2009:6).

Liman işletmeciliği, deniz yolu taşımacılığı sektörü kapsamında en üst sırada önem arz eden birimdir. Liman işletmeciliği faaliyetleri kapsamında teknolojik ilerlemelere paralel olarak gelişen ve düzenlenen bir yapıya sahiptir. Teknolojik ihtiyaçları nedeniyle yatırım açısından taşımacılık sektöründe yüksek yatırım ve sermayeye ihtiyaç duyulan bir türdür. Dünyada, küreselleşen teknoloji pazarında taşımacılık üzerinden ilerleyen rekabet ülkeleri limanların

geliştirilmesi için yatırım sırasına ilk limanları çıkarmaktadır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2013:15).

Lojistik açı bakımından limanların önemi gün geçtikçe artmaktadır. Limanlar ulaştırma zincirinde önemli bir halka olmakla beraber ülke ekonomisine etkilerinin lojistik açılardan da artması ile liman kentleri gelişime açık hale gelmiştir. Limanların bulunduğu bölgeler sanayileşmeye ve gelişmeye uygun bir hal almıştır. Limanlara da oluşabilecek herhangi bir aksaklık ve teknoloji yetersizliği, maliyetleri arttırmakta ve ekonomik kayıplara neden olabilmektedir. Bu durum istenmekte olan dış ticaret faydasına ulaşılmasını engellemektedir. Bu yüzden limanların bulunduğu bölgeler ticari ve ekonomik anlamda çok önemlidir (Koldemir, 2008:32).

Liman kentleri incelendiğinde ulaşım ağına dâhil olmuş temel bir yapı haline geldiği görülmektedir. Limanların verimliliğinde oluşacak herhangi bir azalma ticaret özgürlüğünü ve yurtdışı kazanımlarını ters yönde etkileyecektir. Limanlardaki fiyatlandırmalar ulusal ve uluslararası rekabeti net olarak etkilemekte olup rekabeti olumlu ve olumsuz yönde etkileme gücüne sahiptir (Haralambides, 2002:327).

1.2.2.1.Limanların Sınıflandırılması

Limanlar; oluşumları bakımından, doğal yapı taşları, görülen-verilen hizmet, trafik şekilleri, mal biçimleri, gümrük işlemleri, faaliyet aşamaları ve aidyetleri bakımından ayrıntılı biçimde sınıflandırılabilir. Bir de faaliyet alanları, yük tipleri, mülkiyet yapıları ve verdikleri hizmete göre sınıflandırmak daha yaygın olarak kullanılmaktadır.

Faaliyet alanlarına göre kıtalararası, bölgesel, yerel ve ulusal limanlar olarak ayrılmaktadır. Limanlar yük tiplerine göre ayrıldığında adından da anlaşıldığı üzere yükün türüne göre oluşturulmuş limanlardır. Bunlara örnek; konteyner limanları, RO-RO limanları vb. liman sayılabilir. Mülkiyet yapısına göre limanlar ise sahiplik esasına göre oluşmuş limanlardır. Kamu limanları, özel limanlar ve kamu-özel limanlar bu liman ayırımına girmektedir. Verilen hizmete göre limanlar ise sunulan hizmet için çalışan limanlardır. Örneğin aktarma limanları ve besleme limanları (Balık,2014:37-42).

Limanların vermekte oldukları hizmetlerden yararlanan tek bir kullanıcı var ise veya bu hizmetlerin çoğunluğu tek bir kullanıcıya göre ilerlemekte olup çıkan bu tek hizmetli durumlarda limanların pazarlık gücü devreye girmektedir. Limanın bulunduğu bölgede birden fazla limana yakınlık yani rakiplere yakınlık söz konusu ise bu gibi durumlarda da pazarlık gücü ön planda olmaktadır. Liman hizmet sağlayıcıları ayrıyeten pazarlık gücü payına sahiptirler (Bitiktaş ve Çetin, 2015:3).

1.2.2.2. Limanların İşlevi

Limanlara işlevsel açıdan bakıldığında, deniz yolu taşımacılığı içerisinde bir önem sıralaması yapıldığında, altyapı örgütleri ve işletme yapılanması olarak önem arz eden bir derecelendirme yapılabilir. Konum gereği liman, taşımacılık türlerinin birçoğunun aynı anda gerçekleştiği alandır. Deniz kazalarının en çok görüldüğü, yüklerin zarar gördüğü ve çalındığı yerlerdir. Deniz taşımacılığında riskin çoğu liman bölgelerinde oluşmaktadır. Gemiye ve yüke dair onarımların yapıldığı yerlerdir. Gecikmelere sebep olan durumların olduğu yerlerdir. Limanların olduğu bölgelerde, sanayileşme gelişmiştir ve büyük bir alanı kapsar (Yollu, 2009:9).

Limanlar, o bölgede gerçekleştirilen ticari faaliyetleri geliştirerek, bölgedeki ticaret merkezlerinin gelişmesine önemli derecede katkı sağlayan, ülke dış ticaret kapılarıdır. Dolayısıyla limanlar, tedarik zinciri içerisinde bir ulaştırma altyapısı ve bütünleşik lojistik merkezlerdir (Esmer, 2011:50).

2.2.3. Türkiye’de Limanların İncelenmesi

1996 yılında, merkezi İzmir olan, Liman İşletmecileri Derneği (MARLİM) kurulmuştur. 2002’de sınırlarını tüm Türkiye kıyılarındaki Liman İşletmecileri olarak değiştirmiş ve merkezini İstanbul’a taşımıştır. Bu derneğin temsil ettiği kuruluşların Türkiye çapında faaliyet göstermesi nedeniyle; dernek isminin önüne Türkiye ilave edilmesi ve kısa adının da TÜRKLİM olarak değiştirilmesine karar verilmiştir. Türkiye Liman İşletmecileri Derneği olarak ismi değişmiştir. Kısaca “TÜRKLİM”, Türkiye Liman İşletmecileri Derneği konusunda faaliyet gösteren tek dernektir. Üyeliğin bulunduğu limanlar üzerinde veri akışı sağlanmaktadır. TÜRKLİM referans-akreditasyon kurumu olarak görev yapmaktadır.

2019 yılında tüm Türkiye’de elleçleme yöntemi ile konteyner hareketinin %94’ü, genel kargo ve katı dökme yük hareketinin %68’ i, sıvı kimyasal yüklerin %100’ ü ve kurvaziyer turizmin %97’ si dernek üye limanları tarafından gerçekleştirilmiştir. Türkiye’nin çeşitli bölgelerinden 68 liman işletmesinin temsil edilmektedir (TÜRKLİM, 2020).

Aşağıdaki tabloda (Tablo 4) TÜRKLİM üyesi olan limanlar ile Türkiye’de bulunan limanlar kıyaslanarak sektörde en çok hangi tür gemilerin taşımacılıkta tercih edildiği ve limanların yoğunluğu verilmektedir.

KONTEYNER (KARGO KAPASİTESİ)					
Yıl	2015	2016	2017	2018	2019
TÜRKLİM	7.410.319	8.049.322	9.221.480	10.075.293	10.988.558
Türkiye	8.146.398	8.761.974	10.010.536	10.843.998	11.591.838
TÜRKLİM Yüzde (%)	91%	91,90%	92,10%	92,90%	94,80%
GENEL KARGO+ KATI DÖKME (YÜK /TON)					
Yıl	2015	2016	2017	2018	2019
TÜRKLİM	105.484.856	117.362.638	127.043.076	123.548.212	137.046.261
Türkiye	174.207.269	182.080.957	200.989.901	197.630.986	203.017.554
TÜRKLİM Yüzde(%)	60,60%	64,50%	63,20%	62,50%	67,50%
TÜRKLİM Sıvı Yük/Ton	2015	2016	2017	2018	2019
	7.206.573	8.058.923	8.716.289	8.248.034	8.466.125
Artış Oranı Yüzde (%)	7%	12%	8,16%	-5%	3%

Tablo 4: TÜRKLİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği) “Sektör İstatistikleri-2019”
<http://www.turklim.org/sector-istatistikleri/> (01.12.2020)

TÜRKLİM verilerine göre konteyner taşımacılığının olduğu liman yoğunluğu 2015-2019 yılları arası her yıl ortalama %1’lik düzenli bir artışla devam etmiştir. Bu yıllar arasında en az artık 2016-2016 yılları arasında %0,2 ile gerçekleşmiştir.

TÜRKLİM’de verilen verilerin yönlendirmesiyle Türkiye de bulunan limanlarda 2015 ve 2019 yılları arasında en çok artış gösteren yük taşımacılığı; genel kargo ve katı yük üzerinde gerçekleşmiştir. 2015 yılında katı yük üzerine limanlardaki hareket %60 civarlarındayken 2019 yılında bu %70 seviyelerine yükselmiştir. Bu artış küreselleşen piyasa ve Türkiye’nin coğrafi konumu da etkilidir. Sanayileşmede genel olarak kargo ve kuru yük limanlarının tercih edilmesi düzenli artışın en önemli etkilerindedir.

TÜRKLİM verilerine göre sıvı yük taşımacılığının etkin olarak limanlarda hareketi çok dalgalıdır.2015-2016 yılları arasında %5’lik bir artış görülmektedir. 2016-2017-2018 yılları arasında genel bir düşüş görülmektedir. Bunun dışında 2019 yılında %8’lik bir artış gerçekleşmiştir.

1.2.3.Denizyolu Taşımacılığının Türleri

Deniz yolu taşımacılığı, özellikle sanayi hammaddesinden oluşan çok büyük miktarlarda olan yüklerin tek bir seferde bir yerden diğer bir yere taşınmasına imkân vermesi, güvenilirliği, sınır düzeninin olması, yüke gelebilecek zararın minimum düzeyde olması, denizyolu taşımacılığını öncelikli tercih edilebilir olma durumunda ön plana çıkarmaktadır. Hava yoluna taşımacılığına kıyasla 14, karayoluna kıyasla 7, demiryoluna kıyasla 3.5 kat daha ucuz olmasından dolayı da işletmelerin maliyet açısından yönelindikleri ulaşım türüdür (Dursun ve Erol, 2012:372).

1.2.3.1.Alanlarına Göre Denizyolu Taşımacılığı Türleri

Gemilerin dolaşım biçimlerine göre; kabotaj taşımacılığı, ithal ve ihraç yük taşımacılığı, transit yük taşımacılığı, uluslararası denizyolu yük taşımacılığı ve iç sular yük taşımacılığı olmak üzere beş dağılımda inceleyebilir.

1.2.3.1.1.Kabotaj Taşımacılığı

Kabotaj taşımacılığı, bir ülkenin yönetimi ve denetiminde bulunan denizlerde yapılan taşımacılıktır. Kabotaj taşımacılığı kanununun sağladığı ayrıcalıklarda, ülkelerin avantajıdır. Kabotaj taşımacılığı ile taşınan ve toplamda taşınmakta olan kabotaj yükleri içerisinde en önemli değere sahip yükler demir-çelik ve çimentodur (Atar vd., 2013:81).

Deniz kabotajı, belirli bir kıyı ülkesi tarafından yayınlanan ve iki iç limanı arasında kargo taşımacılığı yapmak için kullanılan bir mevzuattır. Uluslararası Hukukta, “kabotaj”, kıyı ve ticaret kavramları ile özdeşleştirilmiştir. Limanlar arasında kıyı boyunca gezinmek ve seyahat etmek anlamına gelmekte ve bu etkiyle kabotaj, “kıyı ticareti” veya “kıyı yoluyla nakliye” olarak bilinir hale gelmektedir. Aynı kıyıda limanlar arasında veya aynı ülke içindeki limanlar arasında gemiler tarafından mal ve insan taşınması bakımından çeşitlilik gösterir. Farklı ulaşım modelleri arasında da kabotaj söz konusudur, bu durum sadece deniz yolu taşımacılığı için geçerli değildir.

1.2.3.1.2.İthal ve İhraç Yük Taşımacılığı

İthal ve ihraç yüklerin deniz yolu taşımacılığı ile taşınması işlemidir. İthal-ihraç mallar lojistik hizmetlerin temel konusunu oluşturmaktadır. Bu nedenle ithal-ihraç ürünler ile taşımacılık sektörü arasında ilişki olduğu ve bu ilişkinin de dolaylı yollardan ülkenin uluslararası ticaretine

etkisi bulunmaktadır. Küresel ekonomi, uluslararası serbestlik ve rekabet ortamında gelişen teknoloji ile yeni stoklama ve depolama tekniklerini oluşumu hızlanmaktadır. Lojistik alanında olan bu gelişmeler ile önemli ölçüde ilerleme sağlanmıştır. İlerlemeler ile “modern depolama”, “stoklama”, “pazarlama”, “ambalajlama alanları” hem maliyetler açısından avantaj sağlamakta hem de ürünün pazarlara daha güvenli ve hızlı ulaşmasında pozitif yönde etkilemektedir (İncekara, 2020:168).

1.2.3.1.3. Transit Yük Taşımacılığı

Transit yük taşımacılığı ülke içinde başlayıp, ülke dışında sonlanabildiği gibi, ülke sınırları dışında başlayarak aynı şekilde sonlanabilir. Transit yüklerden oluşan bu taşımacılık özellikle Akdeniz üzerinden izlenen yol ile taşınmaktadır. Belirlenen ticari rotalar arasında Türk limanlarının azlığı nedeniyle transit yük taşımacılığının Türkiye ekonomisine katkısı azdır (Ateş vd., 2010:96).

Transit taşımacılıkta Katma Değer Vergisi (KDV) için istisnalar bulunmaktadır. Transit gerçekleşen taşımacılık Türkiye ve yabancı ülkeler arasında gerçekleşmesi durumunda KDV istisnadır. İhracat işlemi için gerçekleşen transit taşımacılık yurt içinde başlayıp yurt içi gümrükte sonlanırsa bu taşımada KDV uygulanması zorunludur. Türkiye içerisindeki serbest bölgeler arasında gerçekleşen taşımacılık işlemleri KDV'ye tabidir. Ülke sınırları dışında başlayıp Türkiye sınırları içerisinde biten taşımacılıklarda ise KDV uygulanmaz (Baral ve Gürsoy, 2019:227).

1.2.3.1.4. Uluslararası Yük Taşımacılığı

Deniz yolu taşımacılığının kullanımı ile yüklerin ülkeler arası nakliyesinin gerçekleşmesi duruma, uluslararası yük taşımacılığı denilmektedir. 1990'lı yılların başında hızlanmaya başlayan uluslararası ticaret zamanla ekonomi, ticaret ve pazarlar için önemli bir faktör olmuştur. Uluslararası deniz yolu taşımacılığı ile teknolojik gelişmeleri uyumlu ilerleten ülkeler arasındaki farklar rekabeti arttırmış ve taşımacılık sektörüne teknolojinin faydalarının yansıtılmasını hızlandırarak, uluslararası taşımacılığın yıllar içinde gelişimi hızlanmıştır.

İhracat değerlerindeki artış ile doğru orantılı olarak uluslararası taşımacılık sektörü de hızla artmaya devam etmektedir. Taşımanın maliyeti uluslararası ticarete belirleyici bir konuma sahip olmuştur. Taşıma ve nakliyenin dörtte üçünün denizyolu ile gerçekleştirilmesi uluslararası ticari ilişkiler için büyük bir öneme sahiptir (Doğanlar vd., 2007:86-88)

1.2.3.1.5. İçsular Yük Taşımacılığı

Ülke içinde bulunan kanallar, göller ve nehirler ile yapılmakta olan taşımacılıktır. Tarihsel olarak, iç suyolları taşımacılığı; hacimli ve ağır malların düşük maliyetli taşınmasını sağlayarak Batı Avrupa'nın sanayileşmesinde çok önemli bir rol oynamıştır. İngiltere ve İsveç gibi ülkelerde, kanalların kazılması ve doğal olarak oluşan iç suyollarının yönetimi, kaynak çıkarmayı, ticareti ve uzak bölgelerin gelişimini destekleyen bir ulaşım altyapısı yarattı. Bugün, bir zamanlar ticari malların taşınmasına ayrılmış olan iç suyolları, bazı ülkelerde, kâr peşinde koşmaktan ziyade ağırlıklı olarak eğlence için kullanılmaktadır. Son yirmi yıl içerisinde, yeterince kullanılmayan bu altyapının ticari tarafını canlandırmaya ilgi arttı. Çevresel kaygılar ve mevcut ulaşım arterlerinde artan tıkanıklık nedeniyle, Avrupa Birliği ve çeşitli Avrupa ülkelerindeki yetkililer, iç suyolu taşımacılığının kullanımını teşvik etmektedir. Bu plan, ulaşım sisteminin çevresel etkisini iyileştirmek ve belirli senaryolarda verimliliğini artırmak için iç

suyolu taşımacılığı ve kısa deniz taşımacılığına dayalı intermodal çözümlerin potansiyelini gösteren araştırmalarla desteklenmektedir (Williamsson et all., 2020:17).

1.2.3.2. Zaman Esasına Göre Denizyolu Taşımacılık Türleri

Zaman esasına göre denizyolu taşımacılığı, adından anlaşıldığı üzere zaman çizelgesine bağlı şekillenmiş bir denizyolu ulaşım biçimidir. “Sefer Türlerine Göre Denizyolu Taşımacılığı” olarak da bilinen zaman esasına dayalı denizyolu taşımacılığından iki ayrı başlıkta bahsedilmektedir. Zaman esasına dayalı denizyolu taşımacılığı “Düzenli Hat Taşımacılığı” (Layner Taşımacılık) ve “Düzensiz Hat Taşımacılığı” (Tramp Taşımacılık) olmak üzere iki bölümde ele alınacaktır.

1.2.3.2.1. Düzenli Hat (Layner) Taşımacılığı

Sürekli ve tarife üzerinden, düzene dayalı hizmet veren taşıma türüdür. Zamanlamaya dayalı bir temeli vardır. Gemilerin tarifelere uygun hizmet anlayışı bulunmakta ve durulması gereken limanlar önceden belirlenmektedir. Yüklenici bu bilgiler ışığında, taşıma işlemi ile ilgili tüm bilgileri sefer başlamadan öğrenir. Süreklilik bu taşımacılık türünde temel esastır. Limanlarda oluşacak ve seferi etkileyecek durumlar yaşanması halinde yüklenici önceden bilgilendirilir (Kayserilioğlu, 2009:9). Düzenli hat taşımacılığı yüklerini farklı gemi tipleri ile gerçekleştirebilmektedir. Gemi çeşitliliği çok fazladır. Gemi tipleri içinden kıyaslama yapıldığında kapasitenin yüksekliği açısından düzenli hat taşımacılığında en çok konteyner gemi tipi tercih edilir (Kamal, 2019:45).

Konteyner kullanımının yoğunluğu küresel taşımacılıkta nispeten standart bir sürece dönüştü. Ürün farklılaşmasının yanı sıra rota yoğunlukları, kargo ve müşteri türleri, program, dakiklik ve dijitalleştirme derecesi nedeni ile konteyner gemi tipi tercihi artmıştır. Layner taşımacılıkta konteyner gemilerinin kullanılması ile gemi taşımacılığı hizmetlerinin transit süresi, güvenilirlik ve hizmet sıklığı gibi özelliklerinde farklılaşma olduğu öne sürülmektedir (Hirata, 2019:8).

21. yüzyıl başlarında gözlenen bunalım etkisi içeren dönem tutumu sebebiyle konteyner gemilerine olan arz talebi aştığından dolayı, düzenli hat taşımacılığı bu dönemden negatif olarak etkilenmiştir (Notterboom, 2012:7).

1.2.3.2.2. Düzensiz Hat (Tramp) Taşımacılığı

Rekabetin hâkim olduğu ve gemilerin düzenli seferler olmadan, hızlarını ve uğrayacakları limanları kendi belirlediği, önceden bilgilendirme olmadan düzenlenen seferlere düzensiz hat taşımacılığı denilmektedir (Trivedi, 2010:6).

Belirlenmiş bir rota üzerinden hareket etmeyen bu taşımacılık türü, tam kapasite ile daha ucuza çalışabilme seçeneğini ve duraklayacağı veya ulaşacağı limanları kendi seçerek, oluşan maliyetlerin düşürülmesi opsiyonuna sahiptir. Dezavantaj olarak ise ticaretin durgun olduğu dönemlerde oluşabilecek boş seferlerin maliyetleri yükseltme olasılığı bulunmaktadır. Maliyetler yükselir ise düzenli hat taşımacılığından daha maliyetli bir taşıma haline gelir (Saban ve Güğercin, 2009:3-6).

Düzensiz hat taşımacılığı deniz yolu taşımacılığının %75’ini kapsayan bir taşıma türüdür. Bu taşıma işleminin çoğu dökme yük üzerinden oluşmaktadır. Bu bilgiler doğrultusunda deniz yolu

taşımacılığının büyük bir kısmının düzensiz hat taşımacılığından oluştuğu söylenebilir (Spring, 2000:96).

Düzenli hat taşımalarında hizmet esassen, düzensiz hat taşımalarında yük temel esastır. Düzensiz hat taşımacılığı yük konusunda uzmanlaşmayı temel almış bir hizmet biçimidir. En düşük maliyet ile taşımanın, geminin aynı tür yük ile yüklenmesi durumunda gerçekleşeceği esas alınır (Albayrak, 2011:6).

1.2.3.3.Yükün Türüne Göre Deniz Yolu Taşımacılığı Türleri

Deniz yolu taşımacılığında yük temel esas alınarak düzenlenecek taşımacılık seferleri için hız, zaman vb. giderler hesaplanarak taşıma işlemi düzenlenir. Düzenlemelerin temel taşıyıcısı gemidir ve gemi, yükün türüne göre şekillenir. Yüklere göre gemiler inşa edilmekte ve yükün özellikleri gemilere yansıtılmaktadır. Yüke ve gemiye bağlı taşımacılık türleri; sıvı yük (tanker), RO-RO, konteyner, karma ve kuru yük taşımacılıklarından oluşmaktadır.

1.2.3.3.1.Kuru (Dökme) Yük Taşımacılığı

Kuru yük gemileri isminden de anlaşılacağı üzere kömür, hurda, maden cevherleri, gübre, şeker gibi yüklerin taşındığı taşımacılık türüdür. Tek tip yükün tüm kapasiteyi doldurarak taşınması yaygın olarak gerçekleşir. Limanlar arası duraklayarak farklı yüklerin boşaltılması durumunda gemi bölümlere ayrılarak yükleme işlemi yapılır ki boşaltma işleminde karışıklık yaşanmasın (Ece, 2005:71).

Kuru veya dökme yük ticari değeri yüksek hammaddelerden oluşmaktadır. Dünya genelinde, uluslararası ekonomide önemli değere sahip kömür ve tahıl gibi yükler bu gemiler ile taşınır. Bu tip yükler büyük hacimlerde taşınmasından dolayı denizyolu taşıması en uygun seçenektir (İnce, 2019:9).

1.2.3.3.2.Sıvı (Tanker) Yük Taşımacılığı

Temelinde kimyevi maddelerin (petrol, gaz ve ürünleri) taşınması tanker gemileri ile yapılmaktadır. Tanker gemileri belirli yükleri taşıyabilecekleri özelliklerle üretilmiş gemilerdir. Petrol tankeri ile doğal gaz taşıyan tanker arasında yapısal farklılıklar bulunmaktadır (Ece, 2005:82).

Tanker, sıvı veya gaz halindeki yüklerin toplu olarak taşınması için özel olarak tasarlanmış entegre veya bağımsız tankların düzenlenmeleri ile oluşmuş, tek güverteli olarak tasarlanmış bir gemi kategorisidir. Tanklara yükün yüklenmesi ve tanklardan yükün indirilmesi, yük elleçleme yöntemi, kıyıda veya gemide pompalama ya da borulama ekipmanı ile gerçekleştirilir. Taşıma sürecinde, tanker gemileri ile taşınan yükler ham petrol veya petrol ürünleridir. Ham petrol, petrol sahalarından rafinerilere, petrol ürünleri ise rafinerilerden dağıtım merkezlerine ve dağıtım limanlarına taşınmaktadır. Bu, dünya çapında tanker rotaları ağının kurulmasına yol açmıştır (Bahadır ve Akdağ, 2019:203).

Tanker taşımacılığının gerçekleştirildiği durumunda, bir pompa ve boru hattı sistemine dayalı aktarma teknolojisine bağlı olunmasından ve geminin boyutuna bağlı olarak iş hacminde esnek bir artışa izin verdiğinden, limanlardaki dezavantajlar sınırlıdır, bu nedenle büyük tankerlerin limanlarda kalma süresi deniz taşımacılığının maliyet etkinliğini etkileyen kritik unsur değildir. Tankerlerin boyutları talebe, sevkiyat boyutuna, taşıma güzergâhlarına, aktarma kapasitesine ve kargo türlerine göre şekillenmektedir. Tankerler, geminin ölü ağırlığının izin verdiği

maksimum miktar açısından tam bir yük sevkiyatı gerçekleştirir, bu nedenle bir geminin kapasitesinin kullanımını artırma olanakları da azdır. Kural olarak, ham petrol ve petrol ürünleri taşıyan tankerler tam yüklüdür (Bernacki, 2021:63).

1.2.3.3.3.Konteyner Taşımacılığı

Yüklerin konulduğu, çeşitli ebatlarda, soğutma ve havalandırma gibi yükün çeşide göre oluşan standart biçimlerde kaplardır. Konteyner gemilerinin içerisinde bu kaplar için özel bölümler ve alanlar bulunmaktadır.

İntermodal taşımacılık için uygun bir gemi profilindedir. Demiryolu, karayolu, havayolu gibi taşımacılık türleri ile kolay entegrasyon sağlar. Korunaklı ve sert bir yapıdan oluşan kaplar güvenlik ve ürünlerde oluşabilecek zararı minimuma indirdiğinden yükte oluşabilecek hasar seviyesi çok düşüktür. Kaplar halinde oluşan bu taşımacılık açık alanda üst üste dizilimi ile depolamada kolaylık sağlamaktadır. Limanlarda depolanan bu ürünler kilitli ve korunaklı olarak belli bir süre güvenli bir şekilde bekleyebilir (Demirlioğlu, 2008:45).

Ekonomik ve çevresel açıdan bakıldığında, ürünlerin tedarik, nakliye, depolama veya dağıtım süreçlerinde ambalajlama ve sürecin yönetimi daha önemli hale gelmektedir. Konteyner, palet ve raflar gibi işlemleri güvenilir ve hızlı gerçekleştirilebilir taşıma öğelerinin etkin kullanımı ve yönetimi ile şirketler için kalite, maliyet, alan kullanımı, yeşil tedarik stratejisi açısından rekabet avantajı sağlama potansiyeline sahiptir.

Konteynerlerin saklandığı ve bekletildiği alanlar taşıma maliyetlerinin en az olması için büyük bir önem taşımaktadır. İhracat gerçekleşmesi durumunda fabrika yerine limanda konteynerlerin yükleme işlemi gerçekleşirken, ithalatçılar da yüklerini boşaltma işlemini limanlarda yapmaktadır. Bu durumlarda konteyner depolarının limanın bulunduğu bölgeye olan yakınlığı çok önemlidir. Liman ile depo arası mesafenin kısalığı konteyner tedariki masraflarının azalmasını sağlamaktadır (Çakar, 2009:21).

1.2.3.3.4.RO-RO Taşımacılığı

RO-RO gemileri sistem olarak raylı taşımaya uygun altyapıya sahip bir taşıma türüdür. Yolcu, kuru yük ve konteyner taşımacılığında RO-RO gemileri kullanılır. Zaman içerisinde RO-RO gemileri kapasite bakımından küçülse de sayı olarak artmaktadır (Kutluk, 2018:299).

RO-RO gemileri ile yapılan taşımaların tercih edilmesinde en büyük etken, yükün gemiye yüklenmesi için tek bir vasıta veya ulaşım sisteminin kullanılarak gemiye yükün yüklenmesinin sağlanmasıdır. Bu verilen kesintisiz hizmet taşımacılığın hızını da arttırmaktadır (Çoban ve Turan, 2018:64).

Yüklerin sınıflandırılması yapıldığında genel yükler olarak adlandırabileceğimiz ve konteyneri sıvı yük ve dökme yük taşımacılığıyla da taşınabilecek olan yüklerin RO-RO taşımacılığı ile de taşınabileceğini söyleyebiliriz (Doğan, 2020:193).

1.2.3.3.4.Kombine (Karma) Taşımacılık

Kombine taşımacılık birden fazla taşıma türünün, türler arası hızlı ve yaygın olarak gerçekleştirilen taşımacılık türüdür. Kombine taşımacılık, genel anlamda ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en etkin oldukları yerlerde kullanıldıkları, son derece akılcı bir ulaştırma türleri zinciri bütünüdür. Kombine taşımacılık diğer taşımacılık türleri ile bağlantılı olarak ilerler. Teknolojik gelişmelere eş olarak gemilerin hız ve boyutlarında artışlar

oluşmuştur. Bu gelişmeler ile uzaktaki pazarlara ulaşım daha kolay bir şekilde sağlamıştır. Kara, deniz ve hava taşımacılığı bütünleşmeye eğilim göstermiş olması ile yüklerin noktaya teslim taşınmasına olanak sağlayan kombine taşımacılık gelişmeye başlamıştır. Deniz yolu taşımacılığının diğer taşımacılık türleri ile bağlantısını arttırmış ve değer kazandırmıştır (Ece, 2005).

1.2.4. Denizyolu Taşımacılığına İlişkin Hukuki Düzenlemeler

Deniz taşımacılığı, süre gelen tarih boyunca gelişmelere yön veren bir güç olmakla beraber ulaşım ve ticaretin beraberinde iletişim ve ülkeler arası standardizasyon ile evrenselleşmenin dört ana taşlarından biri kabul edilmektedir (Kumar ve Hoffman, 2002:39).

Denize kıyısı olan tüm devletler taşımacılık ile ilgili düzenlemelerde dikkatlerini denizlere çevirmiş bulunmaktadır. Taşımacılığın gerektirdiği güvenlik düzenlemeleri ve iletişimsel oluşumlar stratejik öneme sahiptir. Tüm bu etkenlerin yanı sıra deniz altı kaynakları ve deniz canlılarının varlığı ayrıca petrolün etkilerine dair korunması ve tüketim kontrolü sağlamak önemlidir (Ceyhun, 2014:402).

Deniz hukuku, denizlerde gemi seferleri ile ilgili konuları düzenlemeye ilişkin hukuk kuralları bütünüdür. Eski zamanlardan itibaren hukuka aykırı ve denizciliğin ihtiyaçlarına yönelik sebeplerden bu kurallar doğmuştur. Deniz hukuku bu kuralları sistemli bir şekilde inceleyen hukuk ilmi dalıdır (Çağa ve Kender, 2005:1).

“Kıyı Devleti Yetkisi” diğer bir adı ile “Liman Devleti Yetkisi” terimi deniz hukuku içerisinde devletlerin limanlar üzerinde etkisi ve yetkisi olarak tanımlanmaktadır. 1982 yılında kabul edilen “Liman Devleti Kontrolü” hakkındaki “Paris Mutabakatı” devletler hukuku kapsamında bayrak devleti terimine eş liman devleti kavramını kazandırmıştır (Akten ve Koldemir, 2011:93).

Deniz alanlarında devletlerin yetkilerini düzenleyen ilk uluslararası sözleşme “1958, Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi” ve daha sonra “1994, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi” olarak sıralanmış ve kabul edilmiştir. Kıyı devletlerinin iç suları ve karasularında; güvenliğin sağlanması, trafiğin düzenlenmesi, denizin kirlilikten korunması, deniz çevresindeki tesislerin emniyetinin sağlanması konularında düzenleme ve uygulama yetkilerine sahip sözleşmelerdir.

1958’de gerçekleştirilen “Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi” gerçekleşmesinden sonra yeni bir hukuk sözleşmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu yeni sözleşmeye ihtiyacın doğması; ülkeler arasında kaynaklara olan ihtiyacın artması, karada olan kaynakların yetersizliği, teknolojik gelişmelerin deniz ve toprak altında bulunan kaynaklara erişimin sağlanmasının kolaylaşması gibi etkenler etkili olmuştur. Bu nedenlerin yanı sıra; denizde trafiğin giderek yoğunlaşması, hukuksal rejimin belirlenmesi isteği gibi birçok neden belirtilmektedir. Denizlerde hukuki, askeri ve siyasi sapmalar yaşanmasını önleyecek yeni bir anlaşma düzenlenmiştir (İlgaz, 2009:44).

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, 1982 tarihinde imzalanmış ancak yürürlüğe 1994 yılında girmiştir. Deniz alanlarının hukukî rejimini, siyasi, ekonomik ve askeri kullanımlarını ve denizdeki seyrüseferi düzenleyen çeşitli kuralları içermekte olup, kapsamlı bir milletlerarası anlaşmadır. 320 madde ve 9 ekten oluşan Sözleşme’ye taraf olabilmek, onun

bir bütün olarak kabul edilmesi ile mümkündür. Sözleşme'nin 309. maddesi ile çekinceler yasaklanmıştır. Ülkemiz bu nedenle Sözleşmeye taraf olmamıştır (URL-3, 2020).

1973-1982 yılları arasında gerçekleştirilen Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı ile deniz hukuku gelişiminde önemli bir dönüm noktası olarak kabul edilen Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) kabul edilmiştir. Konferans genelinde deniz hukukunun mevcut kurumları tekrar incelenmiş ve daha önce hukuksal bir düzenlemenin konusu olmayan yeni kavram ve ilkeler görüşmeye başlanarak deniz hukukunun içerisinde geniş bir yenilik anlamına gelecek yüzlerce konuların yer aldığı bir çalışma ortaya çıkmıştır. Sözleşme metni 10 Aralık 1982'de Montego Bay'de (Jamaika) kabul edilmiştir (Güneş, 2007:4).

Denizlerin özgürlüğü ve egemenlik ilkesi küresel anlamda deniz hukuku için en önemli ve temel ilkelere (Tanaka, 2012:16). Denizlerin özgürlüğü ilkesi açık denizlerde gerçekleştirilecek faaliyetlere düzen getiren bir ilkedir. Bu ilke denizlerin serbest kullanımı ve liman devletlerini yargıya dâhil etme hakkına sahip bir düzenlemedir (Churchill, 1999:200).

Açık denizlerin güvenli ve tercih edilen taşıma güzergahlarından olabilmesi için hukuksal gereklilikler oluşturularak bir güven doğrusu yaratılmak istenmiştir. Denizlerin hukuksal açıdan devletler arasında kötüye kullanımı ve sınırsız avantajlar gibi durumların ortaya çıkmaması için uluslararası hukuk kuralları oluşturulmuştur. Kıyı devletlerinin bu uluslararası hukuka ve kanunlara uyumluluğu zorunlu olmakta ve kontrolü, takibi için düzenlemeler yapılmaktadır (Oppenheim, 2005:414).

Deniz hukuku rejimine göre alanlar hukuki açıdan aşağıdaki sınıflandırılabilir (Sur, 2006:37):

- I. Ulusal sınırlar (iç sular, kara suları...),
- II. Ulusal sınırlar dışı, kıyı devletlerinin yetki alanlarındaki bölgeler (bitişik bölgeler, balıkçılık alanları...),
- III. Bir devlete ait olmayan, serbestçe her devletin yararlandığı açık deniz alanlarıdır.

TTK kapsamında gemiyi menfaat sağlamak amacıyla kullanana “donatan” denilmektedir. Donatan gemi sahibi olmak zorunda değildir ve gemiyi fayda sağlamak için kullanan kaptan veya üçüncü kişiler de donatan sayılır. Gemiyi kullanan, sevk ve idare eden gemideki yükün ve personelin sorumluluğuna sahip kimseye ise “kaptan” denir. Birden fazla kişi arasında gerçekleşmiş, paylı sahiplik biçiminde oluşan sözleşmeli olarak deniz ticaretinde gemiyi kullanan da “donatan iştiraki” denilmektedir (Anayurt, 2013:126).

Türkiye Uluslararası Sicil Kanunu uygulamaları ise Türk denizciliğinin geliştirilmesini sağlamak düşüncesi ile tescil edilen gemi ve yatların temini ve işletmesini kolay hale getirmek için düzenlenmiştir (Bahar, 2006:146).

Deniz ticareti hukukunun uygulanmasında geminin sicile kaydedilmiş olup olmaması etkili değildir. Ek olarak bazı deniz hukuku hükümleri yalnızca sicile kayıtlı gemilerde geçerlidir. Örneğin; İcra ve İflas Kanunumuzun değişik 23. Maddesi ve Amme Alacaklarının Tahsili hakkında 6183 sayılı Kanunun 3 ve 88. Maddeleri takip hukuku bakımında yalnız gemi siciline kayıtlı gemileri gayrimenkul saymaktadır. Bir geminin sicile tescili, yerine göre onun tabi olduğu statüyü değiştirmektedir (Çağa ve Kender, 2005:77).

1.2.5.Deniz Yolu Taşımacılığında Kullanılan Belgeler

Karşılıklı tarafların yani taşıyıcı ve taşıtanın arasından belli bir güvence altında gerçekleşmesi için kâğıt üzerinde verilen bazı sözleşmeler ve belgeler bulunmaktadır. Tarafların hak ve sorumluluklarının belirtildiği bu belgeler karşılıklı güven ve taşımacılıkta resmiyeti sağlamaktadır. Bu taşımacılık belgeleri; konşimento, navlun sözleşmeleri ve kırkambar sözleşmeleri olarak ayrılabilir.

1.2.5.1.Navlun Sözleşmeleri

Tanım olarak, deniz ticareti için temel taşlardan biri navlun sözleşmeleridir. Taşıyan tarafından ücret karşılığı, taşıyanın himayesinde yükün bir yerden başka bir yere ulaşımını sağlamasına dair düzenlenen sözleşmelerdir (Anayurt, 2013:126).

Deniz ve nehir yolu ile yapılan taşımalarda ve bu taşımanın konusu yük (mal) olduğunda yapılan hizmet karşılığında ödenen ücrete navlun denir. Navlun bedeli peşin olabileceği gibi taşıma gerçekleştikten sonra da yapılabilir. Bu ödeme biçimi konşimentoda veya kira sözleşmelerinde karşılıklı anlaşmaya bağlı düzenlenir (Şendur,2017:22).

İki taraf arasında yapılan taşımalarda söz konusu sözleşme navlun sözleşmesi ise oluşumu için gerekli olan özellikler; taşımanın deniz yolu ile gerçekleşmesi gerekmektedir. Mal veya yük taşınmasının üstlenilmesi ve görev yükümlülüklerinin yerine getiriliyor olması gerekmektedir. Yük taşımayı kabul etmiş bir taşıyıcı bulunmalıdır. Taşıma karşılığında ücret yani navlun ödenmelidir (Koban ve Yıldırım, 2010:189).

Geminin tamamının ya da bir kısmının kiralanması sonucu, taşıtana tahsis etmek suretiyle deniz yoluyla yük taşıma taahhüdünde bulunmuşsa “Gemi Kira Sözleşmesi (Charter)”, geminin tamamını ya da bir kısmını vermeksizin, sadece deniz yoluyla yükün bit bölümünü taşımayı onaylamış ise “Kırkambar Sözleşmesi” söz konusu olur (Ülgener, 2017:7).

Navlun sözleşmesi tarafları “taşıyan” ve “taşıtan” ‘dan oluşmaktadır. Taraflar arasında taşınan yük için teslim edilme durumunu takip eder ve gerçekleşmesi için teminat niteliği taşır, bu nedenle iki tarafa bu sözleşme ile borç yüklenir (Çağa ve Kender, 2001:22).

Navlun sözleşmeleri içerisinde navlun endeksi olarak adlandırılan “Baltık Kuru Yük Endeksi” küresel anlamda kuru yük taşımacılıklarında zamana bağlı verilerin takibini ve bunlara bağlı verileri ortaya çıkaran bir endekstir (Chatzipanagiotis, 2005:17).

250 yıllık geçmişe sahip olan Baltık Borsası (Baltic Stock Market), Londra’da kurulmuştur (Sambracos and Maniati, 2015). Baltık Borsasında kayıtlı olmayan firmaların bilgileri işlenmemektedir. 600’e yakın firmanın kayıtlı olduğu Baltık Borsası dünya genelinde deniz yolu taşımacılığın büyük bir yüzdesini kapsamaktadır. Güvenilir verilere sahip olduğundan etkin bir role sahiptir (Bildirici,2015:218).

Kuru yük endeksi olarak da anılan bu endeksin demir, kömür, çelik vb. ürünleri taşıyan gemiler üzerinden veriler paylaşması dolayısıyla bu şekilde bilinmektedir. Türkiye genelinde ise İstanbul Navlun Endeksi (ISFIX, İstanbul Freight Index), deniz taşımacılığı üzerinden navlun piyasaları ile ilgili bilgi veren tek kurumdur (Zeren ve Kahraman, 2016:70).

Arz ve talebin dengede olmadığı, rekabetçi bir yapıya sahip dönemlerde navlun piyasaları direkt olarak etkilenmektedir. Navlun piyasalarındaki artış ile gelir ve kar artar, buna bağlı olarak gemi kapasitelerinde artma ve gemi üretim sektöründe hareketlilik sağlanır (Şipal, 2016:644).

1.2.5.2.Konşimento (Bill of Lading)

Türk Ticaret Kanunumuza göre “Konşimento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir.” şeklinde tanımlanmaktadır (T.T.K., m:1228/1).

Konşimento taşıyan tarafından yükün teslim alınmış olduğuna dair bir belge niteliği taşımaktadır. Taşıma işlemi tamamlandığında, teslim sürecini kapsayan maddeler içerir. Teslim süreci ile ilgili taahhüdü kapsar. Konşimentonun yasal sahibi bulunmaktadır. Bu haklardan doğan bir sözleşme olduğundan dolayı konşimento kıymetli evrak sayılmaktadır (Çağa ve Kender, 2006:84).

Konşimentonun içerdiği bazı kayıtlar vardır. Bunlar (Şendur, 2017:46);

- I. Yükün miktarı, ağırlığı, cinsi ve tehlikeli olup olamama durumunun belirtilmesi,
- II. Yükün dışarıdan belli olması durumu,
- III. Taşıyanın temel bilgileri (adı-soyadı, ticari ünvanı...),
- IV. Kaptan bilgileri,
- V. Gemi bilgileri,
- VI. Yüklemenin temel bilgileri (adı-soyadı, ticari ünvanı...),
- VII. Konşimentonun düzenlenmiş olduğu yer,
- VIII. Yükleme bildirimini ise, gönderilen ile ilgili temel bilgiler,
- IX. Navlun sözleşmeleri kapsamında yükleme limanı, yükleme limanından alınan yükün teslim tarihi,
- X. Navlun sözleşmeleri kapsamında boşaltma limanlarında alınacak direktifler ve görevler ile ilgili yer bilgileri,
- XI. Taşıyanın veya temsili kimsenin imzası,
- XII. Navlun gönderen kişi tarafından ödemeye dair kayıtlar ve miktar,
- XIII. Tarafların mutabık kaldığı diğer kayıtlardır.

Konşimento özelliklerini özetlemek gerekirse taşıyan tarafından oluşturulan bir makbuzdur. Taşıyan ve taşıyan arasında verilmiş olunan taahhütlerin evrak haline getirilerek, sözleşme ile kanıtlanmış halidir. Yükün taşınması gerçekleşirken konşimento ile değiştirilme yapılabilir ve alınıp-satılabilir (Yavaşbay, 2016:10).

Konşimento türlerine bakıldığında iki tür konşimento türü ortaya çıkmaktadır. Bunlar; “tesellüm konşimentosu” ve “yükleme konşimentosu”dur. Tesellüm konşimentosunda taşıyan yükü teslim alır ancak yük gemiye yüklenmeden konşimento düzenlenmektedir. Bu tip konşimentolarda gemi ve yükün boşaltılma yeri belli olmadığı için düzenlenme olarak sık kullanılmaz. Yükleme konşimentosu ise yük gemiye yüklendikten sonra düzenlenir. Bankaların onayladığı bir konşimento türüdür. Gemi kira sözleşmelerinde genellikle karşılaşılan konşimento türüdür (Ülgener, 2000:499-500).

Yazılış biçimlerine göre konşimentoları sınıflandırmak gerekir ise; devir yönünden, yükleme ve özellikleri bakımından iki başlıkta incelenir.

1.2.5.2.1.Devir Yönünden Konşimentolar

Konşimentolar kıymetli evraklardır. Devir yönünden konşimentolar “emre”, “nama” ve “hamiline” yazılı olmak üzere üç kategoride ele alınmaktadır.

a)Emre Yazılı Konşimento (Order of Bill of Lading)

Ticari açıdan “ciro” olarak devri mümkün olan ve alıcısı bölümüne sadece “emre (to order)” yazılan konşimentolardır. Emre yazılı konşimentolar yükletenin emrine düzenlenmektedir. Emre yazılan konşimentonun içerisinde bulunan bir değişik versiyonu ise “emrine (to order of)” yazılması ile oluşturulur. Emrine yazılan konşimentolar devredilebilir özellik taşımaktadır (UTİKAD, 2020)

b) Nama Yazılı Konşimento (Straight Bill of Lading)

Yük üzerine yazılan konşimentolardır. Yükün devredilmesi ve teslimi ile oluşan konşimentolardır. Yükün alıcısının ünvanı veya adı konşimentoya yazılır. Konşimentoda adı yazan dışında kimseye yük teslim edilemez. Giro yolu ile devredilemez konşimentolardır (OAİB,20.12.2020).

c) Hamiline Yazılı Konşimento (Bearer Bill of Lading)

Devir yolu ile teslim edilen ve düzenlerken konşimento gönderiminde alıcı kısmı boş veya “hamiline” yazılarak düzenlenen konşimentolardır. Bu tip konşimentolar güvenilirlik açısından boşluklarla dolu olduğundan pek tercih edilmez (Türe, 2015).

1.2.5.2.2.Özelliklerine Göre Konşimentolar

Sefer ve yük özellikleri üzerine şekillenen konşimentolardır. “Temiz konşimento (clean on board)” yükün temiz bir şekilde yüklendiğini belirtir. Bu konşimentolarda eklenen “açıklama” kısmı ile bozulan konşimentolar kayıt altına alınır. Bu konşimento ile taşıyan açısından yükün düzgün teslim edildiği ve yükün güvenli, zarar vermeden taşıma sorumluluğunun tamamen yerine getirildiğini kanıtlar belge niteliğindedir. Ters bir durumda yükün baştan mı hasarlı ya da taşıma sürecinde mi zararın gerçekleştiği bu konşimentolar üzerinden belirlenir (Yavaşbay, 2016:10)

Özelliklerine göre konşimentolarda gemi kiralama ve lojistik kiralama işlemleri üzerinden düzenlenen konşimentolar bulunmaktadır. Bunlar “konteyner konşimentosu (container bill of lading)” ve “kira sözleşmeli konşimento (charter party B/L)”dan oluşur. Konteyner konşimentoları yüklerin konteynerler ile lojistik taşıma kapsamında taşındığını gösteren konşimentolardır. Kira sözleşmeli konşimentolar ise geminin bir kısmını ya da tamamının kiralanarak taşıma yapacak kişiler, kurumlar ile gemi sahibi kişiler, kurumlar arasında düzenlenen kira sözleşmeleri üzerinden düzenlenen konşimentolardır (Seçkin, 2017:13).

1.2.5.3 Kırkambar Sözleşmesi

Deniz aşırı ticaret kavramı sahil şeritlerine sahip ülkelerin sermayelerini güçlendirmek için gemilerini kullanarak ticari malların taşınması ile başlamıştır. Gemilerin boyutları günden güne değişmekte ve gelişmekte olup, gemilere yüklenecek yüklerin miktarı zaman içerisinde zamanla artmış ve eş değer olarak gemi kapasiteleri genişlemiştir. Daha fazla taşıma kapasitesine sahip olan gemiler bir işletmenin yükünü taşımak yerine birden fazla işletmenin yükünü tek bir seferde taşıyarak daha çok gelir elde etme yöntemine geçmiştir.

Düzenlenen seferler gemilerin gelişmesiyle ve ticaretin canlanmasıyla önem kazanmış ve gemilerin kapasitesi, gidilecek limana uzaklık, düzenlenen seferlerin yerleri ve sıklığı gibi kriterler düzenlemeler içine alınmış ve geliştirilmiştir.

Bir gemiye yüklenen yükler, bir işletmeden oluşması yerine yüzlerce işletmeden oluşması hali ile bir sefer için birden fazla navlun sözleşmesi düzenlenmesi gerekli olmuştur.

Navlun sözleşmesi tanım olarak “çarter” ve “kırkambar” sözleşmelerini kapsamaktadır. Navlun sözleşmeleri içinde kırkambar sözleşmelerini tanımlamak gerekirse taşıyanın, taşınan mal üzerinde navlun karşılığı deniz üzerinden olacak ulaşımın sözleşme ile resmi bir şekilde taşınmasıdır. Kırkambarı sözleşmelerini, çarter sözleşmelerinden ayıran özelliği sözleşme yapılan geminin bireysel bir aidiyetinin ve kişiye özel kullanımının olmamasıdır (Cumalıoğlu, 2008:68).

Navlun sözleşmelerinin türlerine göre navlunun hesaplanması farklılık oluşturur. Kırkambar sözleşmesinin geçerli olduğu taşımalarda tersi ispatlanmadıkça tespit edilmiş olan navlun tarifesi sözleşmenin bir kısmını oluşturur ve tahmini miktarın gizlice anlaşmaya dahil edildiği kabul edilir. Geçerli olan navlun birimi, yükün “cinsi”, “ağırlığı” veya “hacmine” göre sefer düzeni belirlenir ve seferi seçme hakkı taşıyana verilir. Değeri yüksek mallar için navlun, vergileri üzerinden belirlenir (Çelikkaya,2005:81).

1.2.5.4.Navlun Sözleşmeleri, Konşimento (Bill of Lading) ve Kırkambar Sözleşmeleri Arasındaki İlişki

Kırkambar sözleşmeleri türü bakımından navlun sözleşmelerine istinaden daima yazılı bir sözleşme olmadığından hem taşıyan ile taşıtan hem de taşıyan ile konşimento arasında hukuki düzeni sağlayan ve aradaki ilişkiyi süreçte devam ettiren sözleşmelerdir (Ülgener, 2000:502).

Hukuksal açıdan navlun sözleşmeleri kapsamına girmeyen yükletene karşı, taşıyan ve kaptan gibi temsilcilerin yükün taşınacağına dair vermiş oldukları taahhüt ile yükleten yükle ilgili bir şahıs halini almış olur. Yükleten yükünü gemiyi yüklemek için getirdiğinde talep ederse taşıyan ya da temsilci konşimento düzenleme zorunluluğu altındadır (Çelikbaş, 2012:211).

Konşimentoda haklara sahip olan alıcı yükün kendisine teslimi talebinde bulunabilmektedir. Alıcının yararına olan bu yasal düzenlemeler ile taşıyan ve yükletenin gerçekleştirdiği konşimento alıp-verme sözleşmesi bulunmaktadır. Bu sözleşmenin düzenlenmesinin sebebi ise navlun sözleşmeleridir. Hukuki bakımdan birbirinden ayrı ve bağımsız sözleşmelerdir. Navlun sözleşmesinin hukuka aykırı olduğu gerekçesi ile iptali gerçekleşmesi durumunda konşimento geçerli kalarak, konşimento sözleşmeleri gereği oluşan borç etkilenmez (Çağa ve Kender, 2001:85).

2.GEMİ İŞLETMECİLİĞİ VE GEMİ KİRALAMA İŞLEMLERİ

2.1.Gemi İşletmeciliği

Gemi işletmeciliği sektörü, deniz yolu taşımacılığı sektöründe değer zincirinin ayrılmaz bir parçası olan köklü bir sektördür ve yaklaşık yarım asırdır başlı başına faaliyet göstermektedir. Güvenli ve verimli gemi operasyonunu hedefleyen gemi işletmeciliği, amacına ulaşmak için yürütülme şekli ve kullandığı araçlarda sürekli bir gelişim göstermektedir. Bu, öncelikle ekonomik, kurumsal, teknolojik, ticari ve sosyal yollar gibi çeşitli yollar aracılığıyla onu etkileyen çevresel güçlere bir yanıtıdır. Gemi işletmeciliği faaliyetleri uluslararası açıdan yüksek rekabet koşulları altında her geçen gün yükselen ve belli olgular içinde genişleyen bir yapıdır (Clausius, 2014:248).

Herhangi bir gemi işletmesinde, ticari ve teknik işlemler ayrımı belirgin bir şekilde yapılmamaktadır. Düzenlenen evraklar ve yapılan işlemler her iki tarafı da eşit şekilde ilgilendirmektedir (Arslan ve Güler, 2011:56).

Gemi kiralama ve ticari operasyon içeren gemi işletmeciliği brokerler tarafından gerçekleştirilirken, gemi onarım ve bakım işlemleri gibi işlemler teknik elemanlarca gerçekleştirilir (Şendur, 2017:32).

Gemi kiralama işlemleri gerçekleşirken oluşan ilişki armatör (owner) ve kiracı arasında gerçekleşir. Geminin sahibi olan armatör ya da gemiyi çalıştıran armatör, kiraya veren taraf ile taşıma hizmeti isteyen kiracı (charterer) ilişkisinden oluşan durumdur. Taşıma işleminde görüşmelerde akışı broker sağlamaktadır (Özgür Özdemir,2009:19-20).

2.1.1.Brokerlik

Broker, kelime olarak İngilizce'den türemektedir. Aracılık anlamına gelmektedir. Türkçe'de, simsarlık, tellallık anlamında da kullanılmaktadır. Tellallık, T.D.K.'da "Herhangi bir şeyi, olayı veya bir şeyin satılacağını halka duyurmak için çarşıda, pazarda yüksek sesle bağırarak kimse, çağırmaç" ve "satışlarda aracılık eden kimse" olarak tanımlanmaktadır (URL-1, 2020).

Brokerin aracılık faaliyetlerini yerine getirirken yüklendiği borcun tanımı ve sınırları, iş sahibi ile aralarındaki brokerlik sözleşmesinde belirtildiği şekilde düzenlenmekte ve taraflar, brokerin yetkilerini sınırlandırabileceği gibi aynı zamanda genişletebilmektedir.

Düzensiz hat deniz taşımacılığında "kiracı", "donatan" ve "gemi brokeri" ' temel varlıktır. Kiracı, yükünü taşıtabilmek amacıyla gemi ve gemi sahipleri ile anlaşmalar yapan kişiler veya kurumlardır. Donatan, geminin sahibi ve gemilerini kiralama işlemleri için kullanan, sözleşmelerde kiraya veren kısımdır. Gemi brokeri komisyon karşılığı, yükle ya da gemiyle bağlantısı olmayan, kiracı ve donatanı bir araya getiren, aracılık yapan kişiler veya kurumlardır (URL-4, 2020).

Broker kira sözleşmesiyle ilgili taraflar arasında anlaşmayı sağlandıktan sonra görevini tamamlamış sayılmakta ve ücrete hak kazanmaktadır. Anlaşmanın şartlarına göre iki taraftan biri sözleşmeyi ihlal etme veya iptal etme durumu yaşatırsa broker sözleşmeye bağlı olarak yine ücret alabilir (Şendur, 2017:33).

Kıralamada zamanlama hız ve verimlilik açısından brokerlerin kontrolünde olmakla beraber, müşterileri tarafından talep edilen zamanda, gereken bilgi ve uzmanlık gerektiren işlemleri gerçekleştirmek temel görevlerindedir. Broker; pazar durumunu, değişiklikleri, sahip olunan

yük ve taşıma imkânları ile ilgili müşterilerini sürekli bilgilendirmeli ve takibini sağlamalıdır. Bazı gemi sahipleri ve yükletenler kendi bünyelerinde brokerlik işlemlerinin bazılarını gerçekleştirmektedir. Bu gemi sahiplerinin bu işlemleri gerçekleştirebilmek için kiralama alanında uzman, deneyimli çalışana ve süregelenin dışında yönetim yapısına ihtiyaç duymaktadır. Büyük ölçekli işletmeler bu olanakları sağlayıp bu işlemleri kendi içlerinde gerçekleştirebilmektedir. Donatanlar ve yükletenler bir veya birden fazla brokerlik hizmetinden yararlanabilmektedir (Stopford, 2009: 181).

2.1.2. Gemi Kiralama Süreci

Gemi kiralama sürecinin oluşumu ihtiyaçlar dâhilinde gelişmiştir. Deniz yolu taşımacılığı gemi inşa ettirme, ikinci el gemi alım-satımı olmak üzere sektörel aktörlere sahiptir. Gemilerin inşası ve satın alım durumu finansal açıdan külfetli işlemlerdir. Finansal yönden diğer işlemlerden ziyade daha az maliyete sahip olan kiralama yöntemi en çok tercih edilen yöntemdir.

Gemi kiralama hukuki açıdan incelendiğinde sözleşmelerde kiralayan, kiracıya ücret karşılığında geminin tüm haklarını devretmektedir. Tüm kontrolün kiracıya geçmesiyle gemideki makine ve teçhizatı iyi durumda tutmak ve sorumluluklar kiracıya ait olacaktır (Ülgener, 2000:34).

T.T.K. 'da navlun sözleşmeleri iki şekilde ele alınmıştır. Bunlar; kırkambar sözleşmesi ve çarter sözleşmeleridir. Kırkambar sözleşmesinde gemide yer tahsisi olmaksızın belirli bir yükün taşınması söz konusudur. Navlun sözleşmesinde ise taşıyan, navlun karşılığında, geminin tamamını veya bir kısmını yahut belli bir yerini taşıtana tahsis ederek yükü denizde taşımayı taahhüt eder ve bu Gemi Kira (Charter) Sözleşmesi demektir (Şendur 2017:42).

2.2. Gemi Kira Sözleşmeleri (Charter)

Denizcilik sektörü, ülkemizdeki ekonomik kalkınmada, ticaretin refahında önemli ve yeri doldurulamaz bir rol oynamaktadır. Gemi kiralama, denizcilik sektörünün gelişimini teşvik etmenin etkili bir yoludur. Gemi kiralama, büyük miktarda yatırım, uzun kiralama döngüsü, çeşitli bağlantılar ve geniş bir koordinasyon yelpazesi gibi birçok faktör ile karakterize edilen karmaşık bir ekonomik faaliyettir.

TTK madde 1119'da "Gemi kira sözleşmelerinde kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasına karşılık aldığı kira bedeli ile gemiyi kiracıya bırakmayı üstlendiği sözleşmelerdir." olarak tanımlanmaktadır (TTK, M:1119). Gemi kiralama sözleşmeleri donatan tarafından geminin yük taşıma kapasitesini kiracıya tahsis ederek, yükün taşınmasını taahhüt etmesi üzerine oluşan sözleşmelerdir (Ülgener, 2016:4).

Gemi kira sözleşmelerinde temel materyalin gemi olması, gemi kira sözleşmelerini diğer kira sözleşmelerinden ayrılmaktadır. Suda yüzen-gezen her araçların kiraya verilmesi böylelikle gemi kira sözleşmeleri olarak sayılmamaktadır. Geminin kiralama sürecinde tanımlanması ve içerik-kapsamların belirlenmesi, sözleşmeler ile oluşan unsurların belirlenmesi çok önemlidir (Önder, 2016:168).

Gemi kira sözleşmeleri aynı "adi kira sözleşmesi" benzerliğinde oluşturulur ve tarafların sözleşmenin temel belli taşlarına dair karşılıklı iradelerini belirtmeleri sözleşmenin düzenlenmesi için yeterli olmaktadır. Karşılıklı kurumlar, işletmeler vb. sözleşme üyesinin gemi kira sözleşmesinin temel noktalarından olan, geminin kullanım hakkından doğan kira

bedeline karşılığında geçici bir süre için kiracıya devredilmesi durumunda taraflar arasında karşılıklı olarak ortak bir noktaya varılmalıdır (Önder, 2016:36).

Varlığın tahsisi, belli stratejilerin kullanılarak oluşturulduğu sistem ve şirket performansının önemli bir belirleyicisidir. Varlık tahsisinin önemi, yüksek sermayenin yoğun olduğu bir endüstri olan denizcilikte daha da artmaktadır. Bir gemi kiralama firmasının tipik iş modeli, gemi kiralama geliri için edinilmesi gereken varlık olan gemi satın almaktır. Ancak, ulaşım varlıkları gemiler, uçaklar vb. maliyetleri yüksek maddi varlıklar oldukları ve sınırlı bir faydalı ömre sahip oldukları için finansal varlıklardan (örneğin hisse senetleri ve tahviller) farklıdır. Son zamanlarda, gemi kiralama, geleneksel olmayan bir gemi finansmanı kaynağını temsil etmektedir. Bir gemi kiralama firması, farklı gemi tiplerinde belirli sayıda gemiyi yönetebilir (Li, 2006:66)

Gemi satın alma ve gemi kiralamalar riskli yatırım yöntemleridir. Her iki yöntemde esas olarak deniz taşımacılığı navlun piyasasına dayanmaktadır. Bu kararlar prensipte standart finansal yatırım ve leasing analizindeki kararlara benzer olsa da, hem gemi değerinde hem de navlun oranındaki yüksek oynaklık nedeniyle gemi kiralama belirli bir piyasa analizine ihtiyaç duymaktadır. Navlun oranları için durgun bir piyasa durumunda, bir gemi portföyünün belirleyicileri daha önemli roller üstlenir (Yu et all, 2019:885).

Her gemi kiralama firmasının farklı kiralamalar için kiralanın gemileri bulunmaktadır. Bir gemi doğası gereği bir varlıktır ve diğer varlıklara benzer şekilde, yatırım kararına risk ve getiri temel faktörleri kullanılarak ulaşılmalıdır (Yu et all, 2019:887).

Gemi kira sözleşmeleri gerçekleşirken, sözleşmenin tarafları (kiraya veren ve kiracı) arasında karşılıklı hakların ve faydaların korunması için geminin sigorta edilmesi önemlidir (Önder, 2011:769). Kiracı sigorta masraflarını gemiyi iade edene kadar oluşabilecek herhangi bir soruna karşı koruma amacıyla sigorta yaptırmalı ve bunu bildirmelidir. Sigorta kime ait olacağı onun lehine düzenlenir ve ismen sigorta belgesinde belirtilir (TTK, M:1126).

Gemi kira sözleşmesinin gerçekleştirildiği kiraya veren veya kiracı sözleşmelerin şartlarını yerine getirdiği takdirde, giderlerin karşılandığı durumda “gemi kira senedi” talep edilir (TTK, M:1120). Gemi kullanma hakkı kiracıya geçtiği durumlarda, gemiyi sistemine uygun olarak kullanılmalı ve gemiyi nasıl bulduysa öyle bırakmalıdır (TTK, M:1125). Gemi teslim edilirken de kiraya veren gemisini sözleşme şartlarına uygun tarih, yer vb. gerekliliklere uygun şekilde kiracıya kullanıma hazır halde teslim etmekle yükümlüdür. Gemide personel ücretleri yapılan sözleşme türüne göre kiracı, kiraya veren veya her ikisi de sorumlu olabilir. Genel olarak personel ücretleri kiracıya aittir (TTK, M:1127).

Giderler temelinde kiraya verene aittir ancak bu giderler kiracıya zarar verecek kadar süre kaybına sebep olursa kiracı kira ödemez, ödenen kira olması durumunda iade edilir (TTK, M:1124). Kira ödenirken sözleşme kapsamında anlaşmanın sağlandığı günden itibaren kiracı, kira bedelini aylık ya da peşin olarak ödeyebilir (TTK, M:1128).

Gemi kiralama firmasının navlun oranlarındaki dalgalanmalardan kaynaklanan piyasa riskine maruz kaldığı varsayıldığında, navlun oranı riskinin izlenebilmesi için gemi kiralama firmasının risk seviyesinin belirli bir güven düzeyinde tahmin etmesi gerekir.

Kira sözleşmeleri ve navlun sözleşmeleri arasında büyük farklar bulunmaktadır. Kira sözleşmelerinde kiraya veren varlığın kullanılmasını veya varlıktan yararlanmayı kiracıya

bırakmakta ve kiracı bu imkânlarla karşılık kira bedelini ödemektedir. Navlun sözleşmelerinde taşıyan ücret karşılığında gemiyi kullanım olarak bırakmamakta, kendisi belirli bir sonucun gerçekleştirilmesini taahhüt etmektedir (Ülgener, 2016:4).

Gemi kira sözleşmelerinde kullanılan terimlerin bir kısmı aşağıda açıklanmaktadır:

- a. **Starya Süresi:** Geminin yükleme/boşaltma limanında bu işlemler için beklemek zorunda olduğu süreyi ifade eder. Taşıyan, bir ücret talep etmeksizin beklemek zorundadır (Tüysüz, 2012:38).
- b. **Sürastarya:** Starya süresinin bitmesi ile ücret talep ederek beklenilecek süreye denilmektedir (Tüysüz, 2012:38).
- c. **Demuraj:** Sürastarya kapsamında gecikme üzerinden ödenen ücretlere denilmektedir (Tüysüz, 2012:38).
- d. **Dispeç:** Gemi kiracısının yük taşıma işlemlerinde, belirlenmiş süreden daha kısa bir zamanda işlemleri tamamlamasından dolayı armatörün kazandığı zamanı ifade eder (URL-5, 2021)
- e. **Armatör:** Ticaret gemisi sahibi (URL-1, 2021).
- f. **Riziko:** Bir zarara uğrama olasılığı, tehlikesi (URL-1, 2021).

Kira sözleşmeleri üç şekilde incelenmektedir. Çıplak Gemi Kiralama Sözleşmeleri (Bareboat Charter), Zaman Esaslı Gemi Kiralama Sözleşmeleri (Time Charter), Sefer Esaslı Gemi Kiralama Sözleşmeleri (Voyage Charter).

2.1.1.Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi (Bareboat Charter)

Çıplak gemi kira sözleşmeleri (Bareboat Charter) gemiyi kiralayan tarafından sözleşme gereğince geminin personelsiz bir şekilde kiralanmasıdır. Geminin tüm teknik donanımı ve tüm kontrolü ile aidiyeti sözleşme ile kiracıya devredilmektedir. Gemi sahibinin kiralamadan sonra gemi üzerinde herhangi bir yetkisi kalmamaktadır (Şendur, 2017:42).

Çıplak gemi kira sözleşmesinde kiralayan “donatan” unvanını kiracıya devretmektedir. Bu unvan ile anapara masrafları (faiz, komisyon gibi) ile birlikte personel giderleri, bakım, yakıt ve yağ, su, kumanya, yedek parça, sigorta gibi gemi işletmesiyle ilgili genel giderler üstlenilerek çıplak gemi kira sözleşmesi oluşmaktadır. Buradan sonuçla çıplak gemi sözleşmesinde kiracı, sabit ve değişken tüm giderleri karşılamaktadır (Şendur, 2017:42).

Çıplak gemi kira sözleşmeleri günceldir ve uluslararası kayıtlarla birlikte gemi sicilinin gelişimi ve gelişimindeki en son aşamayı temsil eder. Gemi kiralama süresi boyunca yeni bayrak çekme hakkına sahiptir. Gemi kiralayanlar için, tonaj elde etmenin ve filolarını ilgili masraflara katlanmadan genişletmenin bir yoludur. Gemi sahipleri ve ülkeler açısından düşük işletme maliyetlerinden kaynaklanan karların maksimize edilmesine yol açar (Odeke, 2009:329-330).

Çıplak gemi kira sözleşmesi üzerine eklenen “Yönetim Sözleşmesi” (Management Agreement) ile gemi kiralanırken personel, yakıt ve kumanya ile kiralanabilmektedir. Bu sözleşmeye çıplak gemi kira sözleşmesi kapsamında “Donatılmış Gemi Kira Sözleşmesi” (Demise Charter-Charter by Demise) denilmektedir. Eklenen yönetim sözleşmesi ile kiraya veren geminin yönetimini kiracıya bırakırken aldığı ücret karşılığında gemiyi teslim etmeden personel, yakıt ve kumanya yükümlülüklerini yerine getirmelidir. Bu işlemler için alınan ücrete “İşletme Ücreti” (Management Fee) denir (Önder, 2016:88).

2.1.2.Zaman Gemi Kira Sözleşmesi (Time Charter)

Zaman gemi kira sözleşmelerinde kiralanan gemi belirli bir süre veya sözleşme ile belirlenen kira bedeli karşılığında kiraya verilmektedir. Geminin kiralandığı süre zarfında, işletilmesi kiracının sorumluluğundadır ama geminin daima çalışır durumda hazır olması gemi sahibine ait bir sorumluluktur (Şendur, 2017:43).

Sözleşme süresince donatan tarafından yerine getirilmesi gereken kalemler şu şekildedir (Ülgener, 2016:13);

- I. Geminin bakımı sözleşme süresince donatan ya da donatan tarafından görevlendirilen kişilerce yapılmalıdır.
- II. Geminin erzak ve gerekli araç-gereçlerinin tedarik edilmesi gereklidir.
- III. Personel maaşları ve diğer alacaklar karşılanır.

Zaman gemi kira sözleşmesi yapılması durumunda bu sözleşme tek bir sefer üzerinden düzenlenmiş ise bu süre için gerçekleşen kiralamaya “Tek Seferlik Zaman Esasıyla Kiralama (Time Charter Trip)” denilmektedir. Bir yıl, ay gibi süreler üzerinden belirlenen bir kira bedeli karşılığında kiralanan gemi ile yapılan sözleşme ise “Zaman Esasıyla Kiralama (Time Charter)” olarak adlandırılır (Şendur, 2017:43).

Gemi kira sözleşmesinde donatan kiralanan gemiyi belirlenen tarih ve yerde gemi genel durumu bozulmamış olarak teslim etmekle sorumlu durumdayken; zaman gemi kira sözleşmesinde donatan, belirlenen gemiyi sözleşme süresince geminin genel durumunu düzenlemekte ve geminin yola çıkmaya hazır durumda olmasını sağlamakla yükümlüdür (Önder, 2016:108).

Zaman gemi kira sözleşmeleri süresince gelişen hasar gemi kiralayana aittir. Sözleşme gerçekleştiği süreden sonra donatan gemiyi sözleşme süresince kiracı için ticari kullanıma hazır tutma görevi üstlenmiştir. Görev içerisinde herhangi bir gecikme gerçekleşmesi durumunda veya bu taahhüdünü yerine getiremediği durumlar gerçekleşir ise “Off Hire Klozu” sayesinde kiracı navlun ödeme borcundan kurtulur (Ülgener,2016:125-126).

Sözleşme üzerinde kararlaştırılan, belirlenen teslim yeri ve zamanında “kiraya girme (on-hire)” surveyi ile gemi teslim edilmektedir. Gemi kiracıya teslim edildikten sonra geminin genel durum ve yakıt miktarı kiraya girme surveyinde incelenir. Gemi sahibine kiracı tarafından geminin üzerinde bulunduğu tespit edilen yakıt bedeli ödenir. “Kiradan çıkma (off-hire)” surveyi ile gemi sahibine geri teslim edilirken yine geminin genel durumu ve yakıt miktarı belirlenir ve gemi sahibi yakıt bedelini kiracıya öder (Şendur, 2017:43).

2.1.3.Sefer Üzerine Gemi Kira Sözleşmeleri (Voyage Charter)

Sefer üzerine gemi kiralama sözleşmeleri (Voyage Charter) oluşumu ile şekli en basit unsurlar üzerine kurulu olması nedeni ile gemi kira sözleşmeleri arasında tarihi en eskiye dayanan sözleşme türüdür. Bu sözleşmeye göre donatan gemisini daha önce kararlaştırılan taşınacak yük üzerinden tek bir sefer veya birbiri ardına oluşan aralıksız seferler yaparak, yükün taşınması için geminin tamamını ya da bir kısmını kiralaması ile gerçekleşir (Şendur, 2017:44).

Kiracı bu sözleşme ile bir sefer üzerinden yükün miktarına göre navlun ödemeyi taahhüt ve kabul eder. Donatan ise sabit ve değişken giderlerin ikisini de karşılamaktadır (Ülgener, 2000:153).

Sefer üzerine gemi kiralama sözleşmelerini, zaman üzerine gemi kira sözleşmelerinden ayıran en önemli özellik zaman faktörüdür. Sözleşmeler üzerinde zaman bakımından zarara uğrama olasılıkları farklılık göstermektedir.

Sefer üzerine gemi kira sözleşmelerinde zaman içerisinde oluşabilecek zararlar donatan üzerindedir, buna karşın navlunun sefer üzerinden düzenlendiği sözleşmelerde taşınmakta olan yük esaslı üzerinden hesaplanır. Donatan gemisi ile çok sefer gerçekleştirirse fazla navlun elde eder, az sefer gerçekleştirirse o kadar navlun kazanır (Ülgener, 2016:125).

Sefer esaslı sözleşmelerde seferin uzaması navlunu etkilemez ama gecikmeler donatanın aleyhine işler. Sefer üzerine gemi kiralama sözleşmelerinde dikkate alınan üç temel esas yükleme, yolculuk ve boşaltmadır. Yolculuk aşamasından yükten dolayı oluşabilecek gecikme minimum seviyelerdedir. Yükleme-boşaltma aşamaları ise en çok gecikme yaşanma olasılığına sahip kısımlardır.

Yükleme-boşaltma sırasında yaşanan starya süresinin aşılması durumunda, bu süreye istinaden kiracının gemi sahibine demuraj ödemesi gerekir, tam tersi durumda ise yani yükleme-boşaltma işlemleri belirlenen süreden kısa sürerse donatan tarafından kiracıya dispeç ödemesi gerekir. Yapılan sözleşme kapsamında demuraj-dispeç ödemelerinin gerçekleşmeme durumu da oluşabilir (Şendur, 2017:44).

Aşağıdaki tabloda (Tablo5) gemi kiralama sürecinde, geminin kira sözleşmesine göre giderlerinin, kiracı ve kiraya veren üzerinden kime ait olduğuna dair tablo düzenlenmiştir.

Gemi Kira Sözleşmeleri Giderlerinin Kiraya Veren ve Kiracı Arasında Dağılımı			
Giderler	Çıplak Gemi Kiralama	Zaman Üzerinden Gemi Kiralama	Sefer Üzerinden Gemi Kiralama
Yakıt/Yağ/Su Giderleri	Kiracı	Kiracı	Kiraya Veren
Liman Ücretleri	Kiracı	Kiracı	Kiraya Veren
Yükleme-Boşaltma Giderleri	Kiracı	Kiracı	Kiracı
Personel Ücretleri	Kiracı	Kiraya Veren	Kiraya Veren
Sigorta Ücretleri	Kiraya Veren ve Kiracı	Kiraya Veren	Kiraya Veren
Bakım Onarım Gideri	Kiraya Veren ve Kiracı	Kiraya Veren	Kiraya Veren
Amortisman Gideri	Kiraya Veren	Kiraya Veren	Kiraya Veren

Tablo 5: Gemi Kira Sözleşmeleri Giderlerinin Kiraya Veren ve Kiracı Arasında Dağılımı

Yukarıda tabloda (Tablo 5) verilen bilgiler dâhilinde “yükleme- boşaltma” işlemleri çıplak gemi kiralama, zaman üzerinden gemi kiralama ve sefer üzerinden gemi kira sözleşmelerinde “kiracı” tarafından karşılanmaktadır. Tüm gemi kira sözleşmelerinin “kiraya veren” tarafından “amortisman gideri” ortak olarak karşıladığı giderdir.



3.GEMİ KİRALAMA İŞLEMLERİNİN MEVZUAT VE FİNANSAL RAPORLAMA ÇERÇEVESİNDEN İNCELENMESİ

2015 yılında, Kamu Gözetim Muhasebe ve Denetim Standartları kurumunun, TTK uyarınca finansal raporlamaya ilişkin “Bağımsız Denetime Tabi Olanlar” ve “Bağımsız Denetime Tabi Olmayanlar” olarak düzenlenmiştir.

Bağımsız denetime tabi olanlar Bakanlar Kurulu kararı ile başka şart koyulmadan Kamu Yararını İlişkilendiren Kuruluşlar (KAYİK) bu denetime uymaktadır.

KAYİK kapsamında olup, bağımsız denetime tabi olan şirketler istekleri dahilinde Türkiye Muhasebe Standartlarını (TMS) uygulayabilirler. TMS uygulanması durumunda farklı bir tablo hazırlanmasına gerek yoktur. TMS uygulama zorunluluğu olmayan veya uygulamak istemeyenler finansal tablolarını Muhasebe Standartları Uygulamaları Genel Tebliğine (MSUGT) göre düzenleyebilmekte ama MSUGT kapsamında finansal tablolar düzenlenirse amortisman hesaplaması ve kıdem tazminatı yükümlülüğü tahmini olarak tablolara eklenir (KGK, 2015/1)

Türk Ticaret Kanununun (TTK) 6102:88’inci maddesi gereği, Türkiye Muhasebe Standartlarına (TMS) ve hükümler gereğince, Türkiye Finansal Raporlama Standartları (TFRS) uygulama kapsamı genel olarak Kamu Yararını İlgilendiren Kuruluşlarla (KAYİK) sınırlandırılmıştır.

2017 yılında yayımlanan Büyük ve Orta Boy İşletmeler için Finansal Raporlama Standardı (BOBİ FRS), “Bağımsız Denetime Tabi Şirketlerin Belirlenmesine Dair Bakanlar Kurulu Kararı” ile bağımsız denetime tâbi olmakta ve TFRS uygulamayan işletmeler için finansal tabloları kapsamında geçerli finansal raporlama çerçevesi hâline gelmiştir (Resmi Gazete Tebliğ,2017,M:1).

KAYİK’ler ile büyük ve orta boy işletmeler için gerçeğe ve ihtiyaca uygun ve karşılaştırılabilir sunum sağlayan finansal raporlama çerçevesi oluşturulma amacına ulaşılmıştır. Bununla birlikte, bağımsız denetime tabi olmayan küçük ve mikro işletmeler, KGK tarafından bir belirleme yapılmaya kadar yürürlükteki mevzuatı uygulamaya devam etmektedir.

3.1. Vergi Usul Kanunu (VUK) Açısından Gemi Kiralama İşlemlerinin İncelenmesi

Vergi Usul Kanununun; 213 numaralı kanunda yayınlanan maddeler kapsamında kiralama işlemlerini, genel olarak kapsayan maddeler bulunmaktadır. VUK çerçevesinde, finansal kiralama varlığı iktisadi değere sahip kıymetler ile sözleşme gereği ortaya çıkan hukuksal gerçeklikler, borçlar ve alacakların değerlemesi ile amortisman (yıpranma payı) uygulaması aşağıdaki bilgiler eşliğinde yapılır.

3.1.1.Kiraya Verene İlişkin Hükümler:

Kiralama süresince kiracının yaptığı kira ödemelerinin toplamı "anapara + faiz" olarak alacakta aktifte olur. "Aktifteki alacak değeri - Kiralama ödemelerinin bugünkü değeri" işleminden elde edilen fark gelecek dönemlerin faiz geliri olarak pasifte kaydedilir (VUK, KN:213).

Kiralama varlığı iktisadi kıymete sahip ise bilançoda net olarak aktiften, kira ödemesi üzerinden, bugünkü değer düşülmesi ile ulaşılan sonuç bedel ile değerlendirilir (VUK, KN:213).

Gelecek dönemlerin faiz geliri kiralamanın temeli varlığın finansal kira sözleşmesi kapsamında gerçekleştiği tarihteki rayiç bedel üzerinden, her dönem sonu anaparanın iadesinin düşürülmesi ile geride kalmakta olan bedel eşliğinde değişmeyen bir dönemsel faiz oranı oluşacak biçimde hesabı yapılarak kayıt edilir (VUK, KN:213).

Aktif olan alacak değeri reeskonta tabi değildir. Kiralama yapan şirketlerce varlığın satın alımı Türk Lirası ya da yabancı para ile kredi kullanımı yöntemi ile gerçekleştirilirse, ilk yıl kur farkı ve faiz gideri sözleşmeden önce varlığın maliyetine dâhil olur. Aksi durumda diğer yıllar için gider kaydı yapılır (VUK, KN:213).

3.1.2.Kiracıya İlişkin Hükümler:

Finansal kiralama konusu “varlığın kullanım hakkı” ve sözleşmeler ile oluşan “borç”, kiralanan kıymetin rayiç bedeli ya da sözleşmeden doğan kira ödemesinin az olan değeri ile değerlendirilir. Kiralama varlığının kullanma hakkının aktife alınması durumunda kiralayan için borç pasif olarak kaydedilir (VUK, KN:213).

VUK'a göre amortisman süresinde amorti edilecektir. Sözleşme iptali gerçekleşirse amortisman ile ilgili herhangi bir işlem yapılmaz (VUK, KN:213).

Finansal kira sözleşmesi dahilinde gerçekleştirilen kira ödemeleri, borç-anapara ödemesi ve faiz gideri gibi ayrılarak bu ayırımın her dönem sonu kalan borç tutarına dönemsel faiz oranı uygulanarak gerçekleştirilir (VUK, KN:213). Finansal kiralamada borç reeskonta tabi değildir. Finansal kiralamanın gerçekleşmesi kredi işlemi ile benzerlikler içindedir. Kiralayana ödenen faizi finansman giderleri kapsamına girer.

VUK kanunu kapsamında mükerrer 290. madde gereğince iktisadi varlığın mülkiyetinin kısa süre sonunda kiracıya devredilmesi, kiracıya kısa süre sonunda kiralanan varlığın piyasa değerinden düşük bir bedel ile satın alım hakkı bulunmasını içerir. Ayrıca finansal kiralamaya tabi olan iktisadi varlığın finansal kiralama şirketinin aktifinde bulunması, kiralama zamanlamasının iktisadi varlığın ekonomik ömrünün yarısından fazla bölümü kapsamı, finansal kiralama yöntemi ile gerçekleşen kiralamada kiracı, kira taksitlerinin tamamını gider olarak raporlandırır ve taksitlendirme durumu serbestçe taraflar arasında belirlenmesi gibi kriterler taşınmalıdır. (Cengiz, 2017:46-47)

Finansal kiralama dahilinde olan varlığın değeri ile sözleşmelerden ortaya çıkan hukuksal ayrıcalıklar, borç, alacak üzerinden değer artışı ve amortisman hesabı bazı esaslar temel alınarak yapılmaktadır.

Katma Değer Vergisi Oranlarına İlişkin Bakanlar Kurulu Kararı'nda bir değişiklik yapılmadığı takdirde, finansal kiralama şirketleri için KDV uygulaması belirlenen düşük oran kapsamında devam eder, VUK 290. Maddesi gereğince tüzel kişiler ve gerçek kişilere finansal kiralama kapsamına giren kiralamalarda indirimli KDV uygulanmaz (VUK, 290. Mad.).

3.2.Muhasebe Sistemi Uygulama Genel Tebliğinde (MSUGT) Kiralamalar

Muhasebe Sistemi Uygulama Genel Tebliğince kiralama işlemlerinin kiracı açısından muhasebeleştirilmesinde, faaliyet kiralaması yapılması durumunda kiralama tahakkuk esasına göre giderleştirilirken, finansal kiralama kapsamında kiralama konusu varlık maddi olmayan duran varlık olarak aktifleştirilerek amortismanına tabi olur.

Kiralamalar açısından MSUGT ve VUK’u arasında muhasebeleştirmede fark yoktur. Faaliyet kiralamalarının muhasebeleştirilmesi halinde KÜMİ-FRS, BOBİ-FRS ve VUK düzenlemelerinden farklılık göstermez. TFRS 16 ile farklılık gösterir. Finansal kiralama işlemlerinin muhasebeleşmesinde VUK ile birebir aynı diğer muhasebe standartlarından farklılıklar gösterir.

Aşağıdaki tabloda (Tablo 7) MSUGT finansal kiralama işlemleri kayıt edilirken kullanılacak hesap kodları ve açıklamaları ile verilmiştir.

Kiralamaların Muhasebeleştirilmesinde MSUGT Finansal Kiralama Kapsamında Kullanılan Hesaplar	
120	Alıcılar
121	Alacak Senetleri
124	Kazanılmış Finansal Kiralama Faiz Gelirleri(-)
224	Kazanılmamış Finansal Kiralama Faiz Gelirleri(-)
301	Finansal Kiralama İşlemlerinden Borçlar
302	Ertelenmiş Finansal Kiralama Borçlanma Maliyetleri (-)
401	Finansal Kiralama İşlemlerinden Borçlar
402	Ertelenmiş Finansal Kiralama Borçlanma Maliyetleri (-)

Tablo 6: MSUGT’ kiralama işlemlerinin muhasebeleştirilmesinde kullanılan hesaplar.

3.3.Büyük ve Orta Boy İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standardı (BOBİ-FRS)

Büyük ve Orta Boy İşletmeler için Finansal Raporlama Standartlarının yürürlüğe girmesi ile Türkiye Muhasebe Standartları ve Finansal Raporlama Standartları (TMS/TFRS) uygulamayan yaklaşık 4700 işletme BOBİ-FRS ile finansal tablolar hazırlamaktadır (Doğan, 2018:117). BOBİ-FRS Kiralamalar bölümü Kamu Gözetim Kurumu, BOBİ-FRS kitapçığında Bölüm 15’de ayrıntılı olarak açıklanmıştır.

BOBİ-FRS, Bölüm 15, Madde 1’de “Standard kiracı ve kiraya veren açısından kiralama işlemlerinin kayda alınması ve ölçümüyle ilgili muhasebe ilkeleri düzenlenmektedir” denilmektedir (BOBİ-FRS, 15:1)

Bağımsız denetim kapsamına giren BOBİ-FRS finansal raporlama için tüm özellikleri karşılanmakta ve Avrupa Birliği’nin (AB) sağladığı imtiyazlardan faydalanılarak orta büyüklükteki işletmelerin dâhil olduğu bazı zorunluluklardan ayrı tutulması öngörülmüştür. BOBİ-FRS özgün bir anlatımla muhasebe esaslarının ihtimaller dâhilinde her açıdan açıklamaya çalışmıştır (Doğan, 2018:117).

BOBİ-FRS’nin yer aldığı tebliğde büyük ve orta işletme ayrımı tanımlar ile yapılmıştır. Aktif toplam; yetmiş beş milyon ve üstü, yıllık net satış hasılatı; yüz elli milyon ve üstü (Türk Lirası) ve personel; iki yüz elli ve üstü olan koşulları sağlayan işletmeler büyük işletme sayılmaktadır. Bu koşullar içinde minimum iki oran karşılanması durumunda ya da bağlı ortakların bu koşullardan ikisini karşılaması durumunda büyük işletme kapsamına girilebilir (Gençoğlu, 2017:2).

BOBİ-FRS 15 Kiralama kapsam olarak “kiraya verenin bir varlığın kullanım hakkını, bir ödeme veya ödeme planı karşılığında, taraflarca kararlaştırılmış bir süre için kiracıya devrettiği sözleşmedir” olarak tanımlanmaktadır (BOBİ-FRS, 15:2). Kiralama sözleşmesine konu varlıkların kullanımı ve bakımıyla ilgili önemli hizmetlerin kiraya verenden talep edilebildiği sözleşmeler de dâhil olmak üzere, bu varlıkların kullanım hakkının kiracıya aktarıldığı sözleşmelere uygulanır, sözleşme taraflarından birinin diğerine sözleşme konusu varlığın kullanım hakkını aktarmadığı hizmet sözleşmelerine uygulanmaz (BOBİ-FRS, 15:3).

Kiralama işlemlerinin bölümlendirilmesi, kiralama temelinde bulunan varlık üzerinde aidiyetinden kaynaklanan risk ve getirilerin kiraya verende ya da kiracıda bulunma seviyesine göre belirlenerek işlenmektedir (BOBİ-FRS, 15:6). Kira süresi sonunda varlığın devir durumu dikkate alınmadan, bir varlığın aidiyetinden doğan risk ve getirilerin hemen hemen hepsinin devredildiği kiralamalar, finansal kiralama olarak ayrılır ve varlığın aidiyetinden doğan risk ve getirilerin tamamına yakınının kiracıya devredilmediği kiralamalar ise geleneksel kiralama olarak tanımlanır (BOBİ-FRS, 15:7-8).

Kiralama işleminin sınıflandırılması kiralama sözleşmesinin başlangıcında yapılır ve kiralama süresi boyunca kiraya veren ve kiracı, kiralama şartlarının değiştirilmesi konusunda anlaşmadıkları sürece (kiralamanın yenilenmesi dışında), söz konusu sınıflandırmada bir değişiklik yapılmaz fakat kiralama şartlarının değiştirilmesi söz konusu olduğunda, bu sınıflandırma yeniden gözden geçirilir (BOBİ-FRS, 15:9).

3.3.1 Kiralama İşlemlerinin Kiracı Tarafından İşleme Alınması

BOBİ-FRS Kiralamalar bölümünde kiralama işlemleri geleneksel kiralama veya finansal kiralama olarak sınıflandırılır.

3.3.1.1.Finansal Kiralama

Kiracı, kiralama süresinin başlangıcında, finansal kiralamaya konu varlığı ve sözleşmeden kaynaklanan yükümlülüğünü, kiralanan varlığın gerçeğe uygun değeri ya da kira ödemelerinin bugünkü değerinden düşük olanı üzerinden kayda alır ve bu iki değer de kiralama sözleşmesinin başlangıç tarihi itibarıyla belirlenir (BOBİ-FRS, 15:13).

Finansal kiralamaya konu varlık, türüne göre Finansal Durum Tablosunda ilgili kalem içerisinde gösterilir buna örnek olarak kiralamaya konu varlığın gemi olması durumunda söz konusu varlık Finansal Durum Tablosunda “Gemiler” kalemi içinde yer alır (BOBİ-FRS, 15:14).

Kira ödemelerinin bugünkü değeri, finansal kiralamada zımni faiz oranı kullanılarak hesaplanır. BOBİ-FRS tanımlar bölümünde zımni faiz oranı şu şekilde tanımlanmaktadır: “Kiralamadaki zımni faiz oranı: Kiralama sözleşmesinin başlangıcında, kira ödemelerinin bugünkü değeri ile garanti edilmemiş kalıntı değerinin bugünkü değerinin toplamını, kiralanan varlığın gerçeğe uygun değeri ile kiraya verenin başlangıçta katlandığı doğrudan maliyetlerin toplamına eşitleyen iskonto oranıdır” denilmektedir. Söz konusu oranın belirlenememesi durumunda, kiracının kiralama konusu varlığı satın almış olsaydı kiralama sözleşmesinin başlangıç tarihi itibarıyla benzer vade ve teminatlar çerçevesinde borçlanacak olduğu tutar için katlanması gereken faiz oranı kullanılır (BOBİ-FRS, 15:15).

Kiracının katlandığı, başlangıçtaki doğrudan maliyetler varlık olarak muhasebeleştirilen tutara eklenir(BOBİ-FRS, 15:16). Kira ödemeleri ilk kayda almadan sonra finansman giderleri ve

borç anapara ödemesi olarak ayrıştırılır ve finansman giderleri kalan borç tutarına sabit bir faiz oranı uygulanmasını sağlayacak şekilde kiralama süresi boyunca her bir döneme dağıtılır. Şarta bağlı kira ödemeleri ise oluştukları dönemde kâr veya zarara yansıtılır” (BOBİ-FRS, 15:17).

Kiracı finansal kiralamaya konu varlığa dönem sonlarında, türüne göre bu varlığın kapsamına girdiği bölümde (örneğin “Maddi Duran Varlıklar”, “Maddi Olmayan Duran Varlıklar” ya da “Yatırım Amaçlı Gayrimenkuller” bölümü) yer alan ölçüm hükümlerini uygular. Bu kapsamda finansal kiralamaya konu varlığın uygulanan bölüme göre amortismanına veya itfaya tâbi tutulması gerekiyorsa amortisman tutarı veya itfa payı hesaplanır. Bu durumda, kiracının kiralama süresi sonunda varlığın sahipliğini elde edeceğine dair bir kesinlik yoksa ilgili varlık kiralama süresi veya faydalı ömürden kısa olanı itibarıyla amortismanına veya itfaya tâbi tutulur. Ayrıca, varlığın kapsamına girdiği bölüm gerektiriyorsa, kiralamaya konu varlığın değer düşüklüğüne uğrayıp uğramadığının belirlenmesi amacıyla “Varlıklarda Değer Düşüklüğü” bölümü hükümleri uygulanır (BOBİ-FRS, 15:18).

3.3.1.2. Geleneksel Kiralama

Kiracı, geleneksel kiralama kapsamında yapılan kira ödemelerini doğrusal olarak kiralama süresi boyunca gider olarak kâr veya zarara yansıtılır (BOBİ-FRS, 15:19).

3.3.2. Kiralama İşlemlerinin Kiraya Veren Tarafından İşleme Alınması

3.3.2.1. Finansal Kiralama

Kiraya veren finansal kiralamaya konu varlığını finansal tablo dışı bırakır. Varlığın gerçeğe uygun değeri ile başlangıçtaki doğrudan maliyetlerin toplamına eşit bir tutarda alacak kaydeder ve varlığın gerçeğe uygun değeri ile defter değeri arasındaki fark kâr veya zarara yansıtılır (BOBİ-FRS, 15:20).

Alınan kira ödemeleri ilk kayda almadan sonra finansman gelirleri ve anapara geri ödemesi olarak ayrıştırılır. Finansman gelirleri kalan alacak tutarına sabit bir dönemsel getiri oranını (diğer bir ifadeyle kiralamadaki zımni faiz oranını) yansıtan bir esasa göre kayda alınır. Şarta bağlı kira ödemeleri ise oluştukları dönemde kâr veya zarara yansıtılır (BOBİ-FRS, 15:21).

3.3.2.2. Üretici veya Satıcı Niteliğindeki Kiraya Verenler

Üretici veya satıcı niteliğindeki kiraya veren, finansal kiralama işlemlerini normal satış işlemi gibi kaydeder (BOBİ-FRS, 15:22). Üretici veya satıcı konumundaki kiraya veren, kiralama süresinin başlangıcında kayda alacağı hasılat tutarını varlığın gerçeğe uygun değeri veya kira ödemelerinin piyasa faiz oranıyla indirgenmiş bugünkü değerinden düşük olanı üzerinden hesaplar (BOBİ-FRS, 15:23).

Kiralama süresinin başlangıcında kayda alacağı satılan malın maliyeti tutarı ise varlığın defter değerinden garanti edilmemiş kalıntı değerinin bugünkü değeri çıkarılarak bulunur (BOBİ-FRS, 15:24).

Satış hasılatı ile satışların maliyeti arasındaki fark, işletmenin normal bir satış işleminden elde edilen kâr veya zarar olarak “Brüt Kâr/Zarar” içinde yer alır (BOBİ-FRS, 15:25). Üretici veya satıcı niteliğindeki kiraya verenler başlangıçtaki doğrudan maliyetleri gider olarak kâr veya zarara yansıtılır (BOBİ-FRS, 15:26).

3.3.2.3. Geleneksel Kiralama

Kiraya veren, geleneksel kiralama çerçevesinde yapılan kira ödemelerini doğrusal olarak kiralama süresi boyunca gelir kaydederek kâr veya zarara yansıtır (BOBİ-FRS, 15:28).

3.3.2.4. Satış ve Geri Kiralama İşlemleri

Satış ve geri kiralama işlemi, bir varlığın satışını ve aynı varlığın geri kiralanmasını içerir. Kira ödemeleri ve satış fiyatı, bunlar bir bütün olarak belirlendiğinden, genellikle birbirlerine bağımlıdır. Satış ve geri kiralama işlemlerinde uygulanacak muhasebe esasları, kiralama işleminin çeşidine bağlıdır (BOBİ-FRS, 15:31).

Satış ve geri kiralama işleminin finansal kiralama ile sonuçlanması durumunda, satış gelirlerinin varlığın defter değerini aşan kısmı, satıcı-kiracı tarafından işlemin gerçekleştiği tarihte gelir olarak kâr veya zarara yansıtılmaz. Bu tutar Finansal Durum Tablosuna yansıtılarak kiralama süresi boyunca itfa edilir (BOBİ-FRS, 15:32).

Bir satış ve geri kiralama işleminin geleneksel kiralama ile sonuçlanması ve söz konusu işlemin gerçeğe uygun değer üzerinden gerçekleştirildiğinin açık olması durumunda, satıcı-kiracı, oluşan kâr veya zararı işlemin gerçekleştiği tarihte kayda alır. Satış fiyatının gerçeğe uygun değerinin altında olması halinde ve oluşan zararlar piyasa fiyatının altındaki bir tutarla yapılacak kira ödemeleri ile telafi edilmediği durumda, satıcı-kiracı, her türlü kâr veya zararı işlemin gerçekleştiği tarihte kayda alır. Oluşan zararların piyasa fiyatının altındaki bir tutarla yapılacak kira ödemeleri ile telafi edilmesi durumunda ise satıcı-kiracı, bu zararı Finansal Durum Tablosuna yansıtarak varlığın tahmini kullanım süresi boyunca kira ödemeleriyle orantılı olarak itfa eder. Satış fiyatının gerçeğe uygun değerinin üzerinde olması durumunda, satıcı-kiracı, gerçeğe uygun değeri aşan kısmı Finansal Durum Tablosuna yansıtarak ilgili varlığın beklenen kullanım süresi boyunca itfa eder (BOBİ-FRS, 15:33).

Geleneksel (Faaliyet) kiralama, kira ödemeleri BOBİ-FRS’de ve VUK/MSUGT’da kar yada zararda kaydedilir. Finansal Kiralamada ise VUK/MSUGT kiralama varlığı, maddi olmayan duran varlıklarda muhasebeleştirilirken BOBİ-FRS’de maddi duran varlıklar hesabına kaydedilir (Şen ve Özbirecikli, 2018:465).

3.4. Türkiye Finansal Raporlama Standardı 16 Kiralamalar (TFRS 16)

TFRS 16 “Kiralama İşlemleri” Ocak 2016’da yayınlanmış ve 1 Ocak 2019 veya sonrasında başlayan yıllık raporlama dönemine uygulanmıştır. TFRS 16, kiralamaların kiracı için faaliyet kiralaması veya finansal kiralama olarak sınıflandırılmasını ortadan kaldırmaktadır. Bunun yerine, tüm kiralamalar, TMS 17’ye göre uygulanan finansal kiralamalara benzer şekilde işlem görür. Hemen hemen tüm kiralamalar, bir kullanım hakkı varlığı olarak aktifleştirilirken, aynı zamanda bilançoda bir kiralama yükümlülüğü muhasebeleştirilir.

TFRS 16’nın denizcilik ve havayolu şirketleri gibi taşımacılık şirketlerinin finansal tabloları üzerinde önemli bir etkisinin olması, bu şirketlerin kullandığı kiralanmış varlıkların sunumunda önemli değişikliklere yol açması beklenmektedir.

TFRS 16 Kiralamalar standardının 1. maddesinde, standardın amacını: “Kiracı ve kiraya verenlerin bu işlemleri gerçeğe uygun bir biçimde göstererek, ihtiyaca uygun bilgiler sunmasını sağlamak ve bu bilgiler kiralamaların işletmenin finansal durumunu, finansal performansını ve

nakit akışları üzerindeki etkisinin finansal tablo kullanıcıları tarafından değerlendirilmesinde esas teşkil eder.” olarak açıklanmaktadır (TFRS, 16:1).

TFRS 16 standardı ile TMS 17 standardı arasında faaliyet kiralaması ve finansal kiralama ayrımı ortadan kalkarak, kiracı durumundaki şirketler için birçok kiralamanın tek bir model altında bilançoya alınmasını, kullanım hakkı varlıkları ve kira yükümlülükleri dikkate alınarak belirtilmesi gerektirmektedir.

Kiralama işlemi yapılan işletmeler, sözleşmenin başlaması ile sözleşmenin kiralama sözleşmesi olup olmadığını ya da kiralama işlemlerini kapsamı ile değerlendirir ve sözleşmenin, bir bedel karşılığında tanımlanan varlığının kullanımını kontrol etme hakkını belirli bir süre için devretmesi durumunda bu sözleşme, bir kiralama sözleşmesi olur ya da bir kiralama işlemi içerir (TFRS 16, M:9).

Kiralama sözleşmeleri içerisinde temel etkenlerine ayrıldığında kiracı ve kiraya veren olmak üzere ikiye ayrılır. Kiracı; bedeli karşılığında belirli bir süre için dayanak varlığın kullanım hakkını elde eden işletmedir, kiraya veren ise bedeli karşılığında, belirli bir süre için dayanak varlığın kullanım hakkını veren işletmedir (TFRS 16, Ek A, (16)).

3.4.1.Kiracı Açısından Finansal Tablolara Alma

Kiracı, kiralamanın fiilen başladığı tarihte finansal tablolarına bir kullanım hakkı varlığı ve bir kira yükümlülüğü yansıtır (TFRS 16, M:22).

Kullanım hakkı varlığının ilk ölçümü; kiracı, kiralamanın fiilen başladığı tarihte kullanım hakkı varlığını maliyeti üzerinden ölçer. Kullanım hakkı varlığının maliyeti aşağıdakileri içerir:

- Kira yükümlülüğünün ilk ölçüm tutarı,
- Kiralamanın fiilen başladığı tarihte veya öncesinde yapılan tüm kira ödemelerinden, alınan tüm kiralama teşviklerinin düşülmesiyle elde edilen tutar,
- Kiracı tarafından katlanılan tüm başlangıçtaki doğrudan maliyetler ve
- Dayanak varlığın sökülmesi ve taşınmasıyla, yerleştirildiği alanın restore edilmesiyle ya da dayanak varlığın kiralamanın hüküm ve koşullarının gerektirdiği duruma getirilmesi için restore edilmesiyle ilgili olarak kiracı tarafından katlanılacak tahmini maliyetler. Kiracı, kiralamanın fiilen başladığı tarihte ya da dayanak varlığı belirli bir süre kullanmasının sonucu olarak bu maliyetlere ilişkin yükümlülüğe katlanır (TFRS 16, M:23).

Kira yükümlülüğünün ilk ölçümü; kiralamanın fiilen başladığı tarihte kiracı, kira yükümlülüğünü o tarihte ödenmemiş olan kira ödemelerinin bugünkü değeri üzerinden ölçer. Kira ödemeleri, kiralamadaki zımnî faiz oranının kolaylıkla belirlenebilmesi durumunda, bu oran kullanılarak iskonto edilir. Kiracı, bu oranın kolaylıkla belirlenememesi durumunda, kiracının alternatif borçlanma faiz oranını kullanır (TFRS 16, M:26).

Kullanım hakkı varlığının sonraki ölçümü; kiralamanın fiilen başladığı tarihten sonra, ölçüm yöntemlerinden birini uygulamaması durumunda kiracı, kullanım hakkı varlığını maliyet yöntemini uygulayarak ölçer (TFRS 16, M:29).

Maliyet yöntemi; kiracı maliyet yöntemini uygularken, kullanım hakkı varlığını: Birikmiş amortisman ve birikmiş değer düşüklüğü zararları düşülmüş ve kira yükümlülüğünün yeniden ölçümüne göre düzeltilmiş maliyeti üzerinden ölçer (TFRS 16, M:30).

Kiracı, kullanım hakkı varlığını amortismanına tabi tutarken, TMS 16 Maddi Duran Varlıklar'da yer alan amortisman hükümlerini uygular (TFRS 16, M:31).

Kiralama işleminin, dayanak varlığın mülkiyetini kiralama süresi sonunda kiracıya devretmesi veya kullanım hakkı varlığı maliyetinin, kiracının bir satın alma opsiyonunu kullanacağını göstermesi durumunda kiracı, kullanım hakkı varlığını, kiralamanın fiilen başladığı tarihten dayanak varlığın yararlı ömrünün sonuna kadar amortismanına tabi tutar. Diğer durumlarda ise kiracı, kullanım hakkı varlığını, kiralamanın fiilen başladığı tarihten başlamak üzere, söz konusu varlığın yararlı ömrü veya kiralama süresinden kısa olanına göre amortismanına tabi tutar (TFRS 16, M:32).

Kira yükümlülüğünün sonraki ölçümü; kiralamanın fiilen başladığı tarihten sonra kiracı, kira yükümlülüğünü ölçümünü defter değeri üzerinden sırayla ölçer. Defter değerini, kira yükümlülüğündeki faizi yansıtacak şekilde artırır, defter değerini, yapılan kira ödemelerini yansıtacak şekilde azaltır ve defter değerini kiralamada yapılan değişiklikleri yansıtacak şekilde ya da revize edilmiş özü itibarıyla sabit kira ödemelerini yansıtacak şekilde yeniden ölçer (TFRS 16, M:36).

Kiracı sahip olduğu diğer varlıklardan ayrı bir şekilde kullanım hakkı varlıklarını “finansal durum tablosunda” sunar. Gerçekleştirilmesi gereken diğer yükümlülüklerden ayrı bir şekilde kira yükümlülüklerini “finansal durum tablosunda” sunar. Kira yükümlülüklerini diğer yükümlülüklerden ayrı bir şekilde finansal durum tablosunda sunmaması durumunda kiracı, finansal durum tablosundaki hangi hesap kalemlerinin söz konusu yükümlülükleri içerdiğini açıklar (TFRS 16, M:44).

Kiracı, nakit akış tablosunda kira yükümlülüğünün anapara kısmına ilişkin nakit ödemeleri, finansman faaliyetlerinde, kira yükümlülüğünün faiz kısmına ilişkin nakit ödemeleri, TMS 7 Nakit Akış Tabloları'nın ödenen faizlere ilişkin hükümleri çerçevesinde ve kısa vadeli kira ödemeleri, düşük değerli varlıkların kiralamasına ilişkin ödemeler ve kira yükümlülüğünün ölçümüne dâhil edilmeyen değişken kira ödemeleri, işletme faaliyetlerinde sınıflandırılır (TFRS 16, M:50).

Kiracılar açısından açıklamaların amacı; kiracının finansal durumu, finansal performansı ve nakit akışları üzerinde kiralamanın yarattığı etkinin finansal tablo kullanıcıları tarafından değerlendirilmesi için temel oluşturacak bilgilerin, finansal durum tablosu, kâr veya zarar tablosu ve nakit akış tablosunda sağlanan bilgilerle birlikte dipnotlarda açıklanmasıdır (TFRS 16, M:51).

3.4.2.Kiraya Veren Açısından Finansal Tablolara Alma

Kiraya veren, kiralamaların her birini faaliyet kiralaması ya da finansal kiralama olarak sınıflandırır (TFRS 16, M:61).

Bir kiralama, dayanak varlığın mülkiyetinden kaynaklanan tüm risk ve getirileri önemli ölçüde devretmesi halinde finansal kiralama olarak sınıflandırılır. Bir kiralama, dayanak varlığın mülkiyetinden kaynaklanan tüm risk ve getirileri önemli ölçüde devretmemesi halinde, faaliyet kiralaması olarak sınıflandırılır (M:62).

Kiralama, kiralama sözleşmesinin başlama tarihinde sınıflandırılır ve yapılan sınıflandırma yalnızca kiralamada değişiklik yapılması halinde yeniden değerlendirilir. Tahminlerdeki

değişiklikler veya koşullardaki değişiklikler, muhasebeleştirme amaçları açısından bir kiralamanın yeniden sınıflandırılmasına neden olmaz (M:66).

3.4.3.Finansal Kiralamalar

a)Finansal tablolara alma ve ölçme

Kiraya veren, kiralamanın fiilen başladığı tarihte, finansal kiralama kapsamında elde tutulan varlıkları finansal durum tablosuna alır ve bunları net kiralama yatırımına eşit tutarda bir alacak olarak sunar (TFRS 16, M:67).

Kiraya veren, net kiralama yatırımının ölçümünde kiralamadaki zımnî faiz oranını kullanır. Alt kiralamadaki zımnî faiz oranının kolaylıkla belirlenememesi durumunda, alt kiralama kapsamında kiraya veren, söz konusu net kiralama yatırımının ölçümünde ana kiralama için kullanılan iskonto oranını (alt kiralamayla ilgili her türlü başlangıçtaki doğrudan maliyetlere göre düzeltilmiş) kullanabilir (TFRS 16, M:68).

Sonraki ölçümde ise kiraya veren, kiralama süresi boyunca finansman gelirini net kiralama yatırımına ilişkin sabit bir dönemsel getiri oranını yansıtan bir esasa göre finansal tablolarına alır (TFRS 16, M:75).

Kiraya veren, kiralama süresi boyunca finansman gelirini sistematik ve rasyonel bir biçimde dağıtmayı amaçlar. Kiraya veren, döneme ilişkin kira ödemelerini, anaparayı ve kazanılmamış finansman gelirini azaltmak üzere brüt kiralama yatırımından düşer (TFRS 16, M:76).

Kiraya veren, finansal kiralamada yapılan bir değişikliği, aşağıdaki koşulların her ikisinin sağlanması durumunda ayrı bir kiralama olarak muhasebeleştirir”:

- Değişikliğin, bir veya daha fazla dayanak varlığın kullanım hakkını ilave etmek suretiyle kiralama kapsamını genişletmesi ve
- Kiralama bedelinin, kapsamdaki genişlemenin tek başına fiyatıyla ve ilgili sözleşme koşullarını yansıtmak için söz konusu fiyatta yapılan uygun düzeltmelerle orantılı olarak artmasıdır (TFRS 16, M:79).

3.4.4.Faaliyet Kiralamaları

Faaliyet kiralamalarının muhasebeleştirilmesi, varlıkların ve yükümlülüklerin kaydının tamamen yokluğundan bir aktifleştirme modeline dönüştürülmüştür. Bu değişiklik, “kullanım hakkı” modeli benimsenerek yapılmıştır (Rey et all, 2020:42).

Kiraya veren, faaliyet kiralamalarından elde ettiği kira ödemelerini doğrusal olarak ya da başka bir sistematik esasa göre finansal tablolarına yansıtır. Kiraya veren, başka bir sistematik esasın dayanak varlığın kullanımından kaynaklanan faydadaki azalma şeklini daha iyi temsil etmesi durumunda bu esası uygular (TFRS 16, M:81).

Kiraya veren, amortisman dâhil olmak üzere kira gelirinin kazanılmasında katlanılan maliyetleri gider olarak finansal tablolarına yansıtır (TFRS 16, M:82).

Kiraya veren, bir faaliyet kiralamasını elde etmek için katlandığı başlangıçtaki doğrudan maliyetleri dayanak varlığın defter değerine ilave eder ve söz konusu maliyetleri kiralama süresi boyunca kira geliriyle aynı yöntemi kullanarak finansal tablolarına gider olarak yansıtır (TFRS 16, M:83).

Kiraya veren, faaliyet kiralamasında yapılan bir değişikliği, asıl kiralamaya ilişkin olarak önceden ödenen ya da tahakkuk eden kira ödemelerini yeni kiralamaya ilişkin kira ödemelerinin bir parçası olacak şekilde dikkate alarak, değişikliğin uygulanma tarihinden itibaren yeni bir kiralama olarak muhasebeleştirir. Kiraya veren, faaliyet kiralamasına konu dayanak varlıkları, söz konusu dayanak varlığın niteliğine göre finansal durum tablosunda sunar (TFRS 16, M:87).

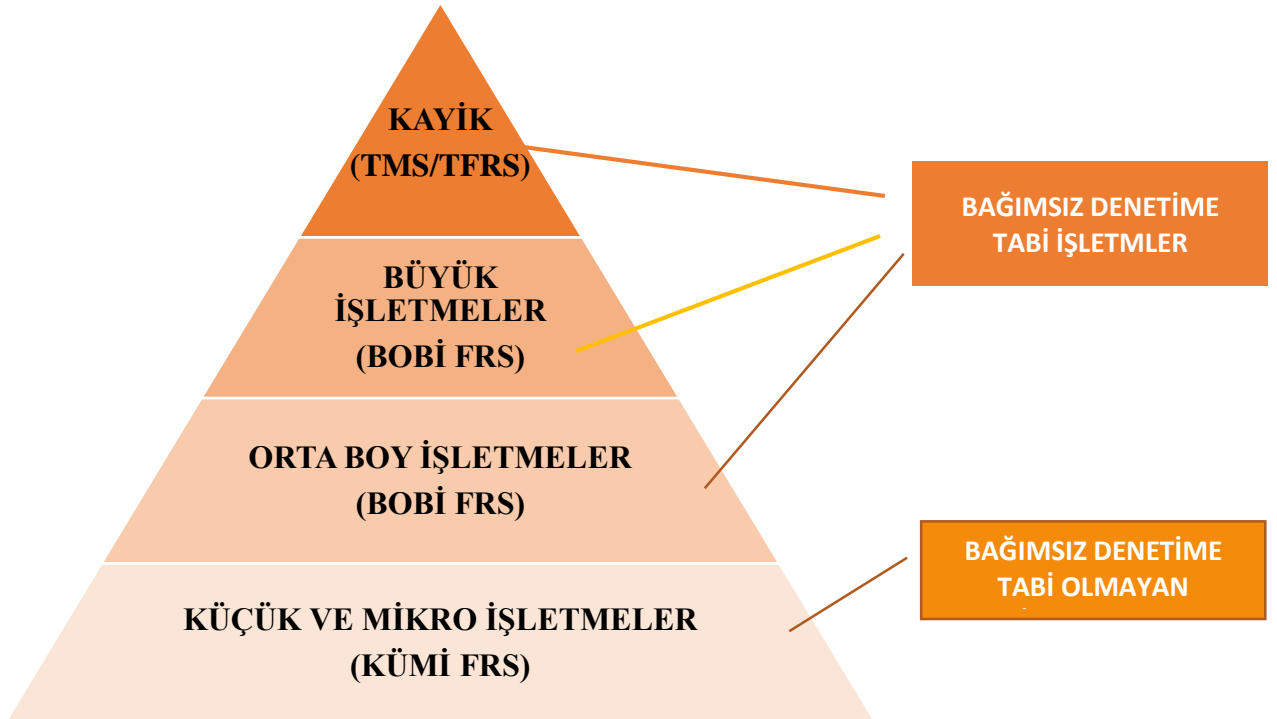
3.5.Küçük ve Mikro İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standartlarından (KÜMİ) Kiralamaların İncelenmesi

KÜMİ-FRS işletmelerin gerçeğe uygun, ihtiyaca yönelik ve karşılaştırılabilir özellikleri kapsamında bağımsız denetime tabi olmayan bu küçük işletmeleri, bu tip bilgilerin sunulabileceği, düzenli bir muhasebeleştirme ve raporlama sunulabileceği bir standart oluşturulmuştur. Oluşum itibarı ile genel olarak maliyet esaslı bir temel yapılmıştır (Aydın, 2020:170).

Küçük ve Mikro İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standardı, kiracı ve kiraya veren açısından kiralama işlemlerinin finansal tablolara alınması ve ölçümüyle ilgili muhasebe ilkeleri düzenlenmektedir (KÜMİ-FRS, 13:1).

Kiralama sözleşmesine konu varlıkların kullanım hakkının kiracıya aktarıldığı sözleşmelere uygulanmakta ve konuya dâhil varlıkların kullanımı ve bakımıyla ilgili önemli hizmetlerin kiraya verenden talep edilebildiği sözleşmeler de bu bölüm kapsamına girmektedir. Sözleşme konusu varlığın kullanım hakkının aktarılmadığı hizmet sözleşmelerine uygulanmaz (KÜMİ-FRS, 13:2).

Aşağıdaki şekilde (Şekil 1) “Kamu Yararını İlgilendiren Kuruluşlar (KAYİK)”, “Büyük ve Orta Boy İşletmeler” ve “Küçük ve Mikro İşletmelerin” tabii oldukları denetim türü belirtilmektedir.



Şekil 1: KÜMİ-FRS Denetim Piramidi

Yukarıda ki şekilden de (Şekil 1) anlaşıldığı üzere bağımsız denetime tabi olmayan şirketleri kapsayan KÜMİ-FRS'DE Avrupa Birliği yönetmelikleri benzer alınarak raporlama düzenlenecektir (Akbulut ve Can, 2020:89).

Aşağıdaki tabloda (Tablo 8) KÜMİ-FRS'den yararlanabilecek işletmelerin ölçütleri verilmektedir. Ve ölçütlere göre işletmelerin standartlara dağılımı bulunmaktadır.

Bağımsız Denetime Tabi Olanlar	KAYİK	TFRS	SPK, BDDK ve Hazine ve Maliye Bakanlığı (Sigortacılık Sektörü) düzenlemelerine tabi işletmeler
	KAYİK DIŞI	BOBİ-FRS (Büyük Boy İşletmeler)	Toplam Varlıklar (TL)75 milyon Hasılat (TL).....150 milyon Çalışan sayısı250
		BOBİ-FRS (Orta Boy İşletmeler)	Toplam Varlıklar (TL)35 milyon Hasılat (TL).....70 milyon Çalışan sayısı.....175
Bağımsız Denetime Tabi Olmayanlar	KÜMİ-FRS (Küçük İşletmeler)		Üst Sınır : Toplam Varlıklar (TL)35 milyon Hasılat (TL).....70 milyon Çalışan sayısı.....175
	KÜMİ-FRS (Mikro İşletmeler)		Mikro

Tablo 7: Bağımsız Denetime Tabi Olanlar ve Bağımsız Denetime Tabi Olmayan Şirketlerin Kıstaları

Küçük ve Mikro İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standartları KGK taslak metninde 22 bölümden oluşmaktadır, Kiralamalar Standardı Bölüm 13'de bulunmaktadır.

Kiralama işlemlerinin sınıflandırılması, kiralamaya konu varlığın sahipliğinden kaynaklanan risk ve getirilerin kiraya verende ya da kiracıda bulunma seviyesine göre uygulanmaktadır (KÜMİ-FRS, 13:5).

Kira süresi sonunda mülkiyetin devredilip devredilmediğine bakılmaksızın, bir varlığın sahipliğinden kaynaklanan risk ve getirilerin tamamına yakınının devredildiği kiralamalar, finansal kiralama olarak sınıflandırılır tam tersi durumda yani varlığın sahipliğinden kaynaklanan risk ve getirilerin tamamına yakınının kiracıya devredilmediği kiralamalar ise faaliyet kiralaması olarak sınıflandırılır (KÜMİ-FRS, 13:6-7).

Kiralama işleminin sınıflandırılması kiralama sözleşmesinin başlangıcında yapılır ve kiralama süresi boyunca kiraya veren ve kiracı, kiralama şartlarının değiştirilmesi konusunda anlaşmadıkları sürece (kiralamanın yenilenmesi dışında), söz konusu sınıflandırmada bir

değişiklik yapılmazken, kiralama şartlarının değiştirilmesi söz konusu olduğunda, bu sınıflandırma yeniden gözden geçirilir (KÜMİ-FRS, 13:8).

Aşağıda sıralanan gibi durumlarda bir veya birden fazlasını karşılayan kiralama işlemlerinde varlığın sahipliğinden kaynaklanan risk ve getirilerin tamamına yakınının kiracıya devredildiği kabul edilir ve kiralama işlemi finansal kiralama olarak finansal tablolara alınır.

- a) Varlığın sahipliğinin kira süresi sonunda kiracıya devredilecek olması.
- b) Kiracıya, sözleşmeye konu varlığı, hakkın kullanılacağı tarihteki gerçeğe uygun değerinden daha düşük bir bedelle satın alma hakkı tanınması ve kiralama sözleşmesinin başlangıcında bu hakkın kullanılma olasılığının yüksek olması.
- c) Kiralama süresinin varlığın ekonomik ömrünün %80'inden daha büyük bir bölümünü kapsamaması. Ekonomik ömür, bir varlığın ekonomik olarak kullanılabileceği süreyi ya da varlıktan elde edilmesi beklenen üretim veya kullanım miktarını ifade eder.
- d) Kiralama sözleşmesinin başlangıcı itibarıyla kira ödemelerinin bugünkü değerinin varlığın gerçeğe uygun değerinin %90'ından daha büyük bir değeri oluşturması (KÜMİ-FRS, 13:9).

3.5.1. Kiralama İşlemlerinin Kiracı Tarafından Finansal Tablolara İşlenmesi

“Kiralama işlemleri faaliyet kiralaması veya finansal kiralama olarak sınıflandırılır ve işlemin finansal kiralama olarak sınıflandırılması durumunda, kiralama süresinin başlangıcında finansal tablolara alınması gereken tutarlar belirlenir” (KÜMİ-FRS, Tanımlar, 13:4).

3.5.1.1.Finansal Kiralamalar

Kiracı, kiralama süresinin başlangıcında, finansal kiralamaya konu olan varlığı ve sözleşmeden kaynaklanan yükümlülüğü, kiralanan varlığın gerçeğe uygun değeri ya da kira ödemelerinin bugünkü güncel değerinden düşük olanı üzerinden finansal tablolara alır. Söz konusu iki değer de kiralama sözleşmesinin başlangıç tarihi itibarıyla belirlenir (KÜMİ-FRS, 13:12).

Finansal kiralamaya konu varlık, türüne göre Finansal Durum Tablosunda ilgili kalem içerisinde gösterilir. Kira ödemelerinin bugünkü değeri, finansal kiralamada sözleşmedeki faiz oranı kullanılarak hesaplanır” (KÜMİ-FRS,13:4). Kiracının katlandığı, başlangıçtaki doğrudan maliyetler varlık olarak finansal tablolara alınan tutara eklenir (KÜMİ-FRS, 13:15). Kira ödemeleri, ilk defa finansal tablolara alındıktan sonra finansman giderleri ve anapara ödemesi olarak ayrıştırılır. Finansman giderleri, kalan borç tutarına sabit bir faiz oranı uygulanmasını sağlayacak şekilde kiralama süresi boyunca her bir döneme dağıtılır. Şarta bağlı kira ödemeleri ise oluştukları dönemde kâr veya zarara yansıtılır (KÜMİ-FRS, 13:15).

Kiracı, finansal kiralamaya konu varlığa dönem sonlarında, türüne göre bu varlığın kapsamına girdiği bölümde (örneğin Bölüm 11 Maddi Duran Varlıklar ve Bölüm 12 Maddi Olmayan Duran Varlıklar) yer alan ölçüm hükümlerini uygular. Bu kapsamda, finansal kiralamaya konu varlığın uygulanan bölüme göre amortisman veya itfaya tâbi tutulması gerekiyorsa amortisman tutarı veya itfa payı hesaplanır. Bu durumda, kiracının kiralama süresi sonunda varlığın sahipliğini elde edeceğine dair bir kesinlik yoksa ilgili varlık kiralama süresi veya faydalı ömürden kısa olanı itibarıyla amortisman veya itfaya tâbi tutulur. Ayrıca, varlığın

kapsamına girdiği bölüm gerektiriyorsa, kiralamaya konu varlığın değer düşüklüğüne uğrayıp uğramadığının belirlenmesi amacıyla Bölüm 16 Varlıklarda Değer Düşüklüğü hükümleri uygulanır (KÜMİ-FRS, 13:16).

3.5.1.2.Faaliyet Kiralamaları

Kiracı, faaliyet kiralaması kapsamında yapılan kira ödemelerini doğrusal olarak kiralama süresi boyunca gider olarak kâr veya zarara yansıtır (KÜMİ-FRS, 13:18)

Kiracı Açısından KÜMİ-FRS Temelli Kiralama Özelliklerinin Kıyaslanması				
Kiralama Türü	KÜMİ-FRS	BOBİ-FRS	VUK	TFRS 16
Faaliyet Kiralaması	Tahakkuk esasına göre giderleştirilir.	Tahakkuk esasına göre giderleştirilir.	Tahakkuk esasına göre giderleştirilir.	Finansal kiralama-Faaliyet kiralaması ayrımı yok. Bir yıldan uzun süreli kiralamalar için aktifte kullanım hakkı varlığı, pasifte kira yükümlülüğü muhasebeleştirilir.
Finansal Kiralama	Finansal kiralamaya konu varlık ve sözleşmeden kaynaklanan yükümlülük, kiralanan varlığın gerçeğe uygun değeri ya da kira ödemelerinin bugünkü değerinden düşük olanı üzerinden kayda alınır.	Finansal kiralamaya konu varlık ve sözleşmeden kaynaklanan yükümlülük, kiralanan varlığın gerçeğe uygun değeri ya da kira ödemelerinin bugünkü değerinden düşük olanı üzerinden kayda alınır.	Finansal kiralama konusu varlık maddi olmayan duran varlık olarak aktifleştirilir ve amortismanına tabi tutulur.	Kullanım hakkı varlığı kira sözleşmesi süresince amortismanına tabi tutulur. Kira yükümlülüğü üzerinden etkin faiz oranı yöntemine göre faiz hesaplanarak muhasebeleştirilir.

Tablo 8: KÜMİ-FRS'nın diğer standartlarla kiracı açısından Finansal ve Faaliyet Kiralaması karşılaştırması. (URL-6, 2021)

3.5.2. Kiralama İşlemlerinin Kiraya Veren Tarafından Finansal Tablolara Alınması ve Ölçümü

3.5.2.1.Finansal Kiralamalar

Kiraya veren finansal kiralamaya konu varlığını finansal tablo dışı bırakır. Varlığın gerçeğe uygun değeri ile başlangıçtaki doğrudan maliyetlerin toplamına eşit bir tutarda alacak tutarını finansal tablolara alır. Varlığın gerçeğe uygun değeri ile defter değeri arasındaki fark kâr veya zarara yansıtılır (KÜMİ-FRS, 13:19).

Alınan kira ödemeleri, ilk defa finansal tablolara alındıktan sonra finansman gelirleri ve anapara geri ödemesi olarak ayrıştırılır. Finansman gelirleri kalan alacak tutarına sabit bir dönemsel getiri oranını (diğer bir ifadeyle, sözleşmedeki faiz oranını) yansıtan bir esasa göre finansal

tablolara alınır. Şarta bağlı kira ödemeleri ise oluştukları dönemde kâr veya zarara yansıtılır (KÜMİ-FRS, 13:20).

3.5.2.2. Üretici veya Satıcı Niteliğindeki Kiraya Verenler

Üretici veya satıcı niteliğindeki kiraya veren, finansal kiralama işlemlerini normal satış işlemi gibi finansal tablolara alır (KÜMİ-FRS, 13:21).

Üretici veya satıcı konumundaki kiraya veren, kiralama süresinin başlangıcında finansal tablolara alacağı hasılat tutarını varlığın gerçeğe uygun değeri veya kira ödemelerinin piyasa faiz oranıyla indirgenmiş bugünkü değerinden düşük olanı üzerinden hesaplar” (KÜMİ-FRS, 13:22).

Kiralama süresinin başlangıcında finansal tablolara alınacak olan satılan malın maliyeti tutarı ise varlığın defter değerinden garanti edilmemiş kalıntı değerinin bugünkü değeri çıkarılarak bulunur (KÜMİ-FRS, 13:23).

Satış hasılatı ile satışların maliyeti arasındaki fark, işletmenin normal bir satış işleminden elde edilen kâr veya zarar olarak “Brüt Kâr/Zarar” içinde yer alır (KÜMİ-FRS, 13:24).

Üretici veya satıcı niteliğindeki kiraya verenler başlangıçtaki doğrudan maliyetleri gider olarak kâr veya zarara yansıtır (KÜMİ-FRS, 13:25).

Finansal kiralama işleminde gerçekçi olamayacak derecede düşük faiz oranları belirlenmişse, satış kârı, piyasa faiz oranının uygulanması sonucunda bulunacak tutarla sınırlandırılır (KÜMİ-FRS, 13:26).

3.5.2.3. Faaliyet Kiralamaları

Kiraya veren, faaliyet kiralaması çerçevesinde yapılan kira ödemelerini doğrusal olarak kiralama süresi boyunca gelir olarak kâr veya zarara yansıtır (KÜMİ-FRS, 13:27).

Kiraya veren, faaliyet kiralamasının başlangıçtaki doğrudan maliyetlerini kiralanana varlığın defter değerine ekler ve bu maliyetleri, kiralama süresi boyunca gider olarak kâr veya zarara yansıtır (KÜMİ-FRS, 13:28).

Kiraya veren faaliyet kiralamasına konu varlığa dönem sonlarında, türüne göre bu varlığın kapsamına girdiği bölümde (örneğin; Bölüm 11 Maddi Duran Varlıklar ve Bölüm 12 Maddi Olmayan Duran Varlıklar) yer alan ölçüm ve sunum hükümlerini uygular. Bu kapsamda faaliyet kiralamasına konu varlığın uygulanan bölüme göre amortisman veya itfaya tâbi tutulması gerekiyorsa amortisman tutarı veya itfa payı hesaplanır. Ayrıca varlığın kapsamına girdiği bölüm gerektiriyorsa, kiralamaya konu varlığın değer düşüklüğüne uğrayıp uğramadığının belirlenmesi amacıyla Bölüm 16 Varlıklarda Değer Düşüklüğü hükümleri uygulanır (KÜMİ-FRS, 13:29).

3.6. VUK, MSGUT, BOBİ-FRS, TFRS ve KÜMİ-FRS 'nin Kiralamalar Açısından Karşılaştırılması

BOBİ-FRS Bölüm 15 Kiralamalar, uygulandığı durumlarda kiralama işlemleri genel hatları ile TFRS 16 Kiralamalar genel hatları ile uyumludur.

BOBİ-FRS ve TFRS 'nin ortak olduğu çok fazla yönü bulunmaktadır. Kiralamanın konusu varlık ayrıyeten kullanım hakkı varlık olarak sunulabilir. Kiralama yönü ile edilmiş bir varlık

olarak da alakalı olduğu varlığın başlığı altında gösterilebilir. Amortisman açısından faydalı ömür üzerinden amorti edilir. Değişmeyen faiz oranı ile dönemsel olarak kira ödemeleri kaydedilir. Bu ödemeler borç anapara ödemesi ve finansman gideri olarak ayrılır.

BOBİ-FRS, TFRS VE MSUGT/VUK 'da geleneksel (faaliyet) kiralamaları kapsamında kiralama ölçümü, kira ödemeleri birinci dereceden kar ve zarara yansıtılır. Finansal kiralamalarda ise kiracı ilk ölçümü, varlığın gerçeğe uygun değeri (GUD) ile kira ödemelerinin bugünkü değerinden düşük olanı ile ölçer.

Finansal kiralamada kiracı sonraki ölçümü, kira ödemeleri borç anapara ödemesi ve finansman gideri olarak farklılaştırılır ve finansman gideri kalan borç tutarına sahip değişmeyen bir faiz oranı olarak kaydedilecek şekilde dönemlere ayrılır. Kiraya veren açısından, kiracı açısından olan aynı ayırım yapılarak değişmeyen bir faiz oranı ile uygulanıp dönemlere dağıtılır (Akgün, 2020:190).

BOBİ-FRS ve TFRS 'yi kiralamalar ile ilgili MSUGT/VUK 'dan ayıran bazı özellikleri vardır. Bunlar; finansal kiralamada, kiracının aktife aldığı hesabı maddi olan ve maddi olmayan duran varlık olarak ayırma tutarken, MSUGT kullanım hakkı olarak dikkate alır. MSUGT 'de başlangıçta olan doğrudan maliyetler kira alacağına tutar olarak eklenmez ama BOBİ-FRS ve TFRS 'de kiraya veren ilk ölçümü gerçekleştirirken varlığın gerçeğe uygun değeri ile başlangıçta oluşan maliyetler toplamı kira alacağına eklenir (Akgün, 2020:190).

BOBİ-FRS ve TFRS 'yi kiralamalar açısından birbirinden ayıran tek özellik finansal kiralamalarda, varlığın değeri TFRS 16'da bugünkü değer üzerinden hesaplanırken, BOBİ-FRS 'de varlık GUD üzerinden ve kiranın bugünkü değeri ile hesaplanır (Akgün, 2020:190).

MSUGT/VUK ile KÜMİ-FRS finansal tablolara alma durumu açısından, satış amacıyla elde tutulan değerler açısından uyumludur. Aynı zamanda TFRS, BOBİ-FRS VE MSUGT/VUK açısından finansal tabloların dışa aktarımında kar ve zararın aktarımı açısından ortak düzenlemeler sahiptir (Utku ve Kaya, 2021:134).

KÜMİ-FRS ve TFRS ile sonraki ölçüm, faydalı ömür, amortisman işlemleri ile uyum içerisindedir. Gayrimenkulle ise yatırım amacı olup olmamasına rağmen KÜMİ-FRS 'de isteğe bağlı farklı olarak kaydedilebilir (Utku ve Kaya, 2021:136).

4.UYGULAMA

Çalışmanın uygulama bölümünde, gemi kiralama işlemlerinin kiracı açısından muhasebeleştirilmesi gerçekleştirilmiştir. Zaman Gemi Kira Sözleşmesi uygulamada kullanılmıştır. Kiracı açısından ilk muhasebeleştirmeler VUK/MSUGT, TFRS, BOBİ-FRS ve KÜMİ-FRS 'ye göre yapılmış olup aralarındaki benzerlik ve farklılıklar üzerine çalışılmıştır.

Örnek 1: X Taşımacılık Şirketi Alfa Finansal Kiralama şirketi ile 1 Ocak 20X1 tarihinden başlamak üzere, petrol taşımacılığı faaliyetlerinde kullanmak üzere bir tanker için 8 yıl süre boyunca finansal kiralama sözleşmesi gerçekleştirmiştir. (KDV ihmal edilmiştir.) İşletme kira süresi sonunda tankerin mülkiyetini devir alacak ve kiralama sürecinde kira bedeli eşit taksitler halinde her yılın sonunda ödenecektir. Yapılmış olan Zaman Gemi Kira Sözleşmesi (Time Charter) gereği, gemi sahibi gemiyi teknik açıdan hazırlamakla ve uluslararası sularda taşımacılık için gereken belgeleri temin etme yükümlülüğündedir. Aşağıdaki tabloda (Tablo 9) kiralama ile ilgili bilgiler verilmiştir.

Gelecekteki paranın bugünkü değeri hesaplamak için; $PV = \frac{FV}{(1+k)^n}$ formülü kullanılır.

- FV: Paranın gelecekteki değerini,
- PV: anaparanın bugünkü değerini,
- k: piyasa faiz oranını,
- n: faizin tahakkuk ettirileceği dönem sayısını göstermektedir.

Gelecek değer formülünde yer alan ve tablolarda gelecek değer çarpanı olarak ifade ettiğimiz, $PVIF_{k;n} = \frac{FV}{(1+k)^n}$ “bugünkü değer faktörü” olarak bilinmektedir.

Varlığın Gerçeğe Uygun Değeri:	600.000.000 TL
Kiralama Zaman Dilimi:	8 Yıl
Kiralama Ödemeleri Süresi:	8 Yıl
Toplam Kiralama Borcu:	800.000.000 TL
Faiz Oranı (Yıllık):	10%
Garanti Edilmiş Kalıntı Değeri (GEKD):	50.000.000 TL
Varlığın Faydalı Ömrü:	8 Yıl

Tablo 9: Uygulama 1 Sayısal Verileri

Bu veriler ışığında ilk kayıt gerçekleştirilirken taksitler ve garanti edilmiş kalıntı değerinin bugünkü değeri hesaplanacaktır. Bulunan değer ile varlığın gerçeğe uygun değeri karşılaştırılıp düşük olan değer muhasebe kayıtlarına alınır.

Gerçeğe uygun kalıntı değerinin (GUKD) düşük olanı ile yıllık ödemelerin bugünkü değerinin toplamı üzerinden değerler işlenir. Aşağıdaki tabloda (Tablo 11) bulunmuş veriler; taksitler, faiz, ödenecek anapara ve kalan borç başlıkları altında yerleştirilmiştir.

Zaman	Taksitler	Faiz	Ödenecek Anapara	Kalan Borç
1.Yıl				556.817.988,80 ₺
1.Yıl	100.000.000,00 ₺	9.090.909,09 ₺	90.909.090,91 ₺	465.908.897,89 ₺
2.Yıl	100.000.000,00 ₺	17.355.371,90 ₺	82.644.628,10 ₺	383.264.269,79 ₺
3.Yıl	100.000.000,00 ₺	24.868.519,91 ₺	75.131.480,09 ₺	308.132.789,70 ₺
4.Yıl	100.000.000,00 ₺	31.698.654,46 ₺	68.301.345,54 ₺	239.831.444,17 ₺
5.Yıl	100.000.000,00 ₺	37.907.867,69 ₺	62.092.132,31 ₺	177.739.311,86 ₺
6.Yıl	100.000.000,00 ₺	43.552.606,99 ₺	56.447.393,01 ₺	121.291.918,85 ₺
7.Yıl	100.000.000,00 ₺	48.684.188,18 ₺	51.315.811,82 ₺	69.976.107,03 ₺
8.Yıl	100.000.000,00 ₺	53.349.261,98 ₺	46.650.738,02 ₺	23.325.369,01 ₺
G.E.H.D.	50.000.000,00 ₺	23.325.369,01 ₺	26.674.630,99 ₺	0,00 ₺
Toplam	850.000.000,00 ₺	556.817.988,80 ₺	293.182.011,20 ₺	850.000.000,00 ₺

Tablo 10: Finansal Kiralama Örneği Hesaplanmış Veri Tablosu

VUK/MSUGT kapsamında kiralama işlemlerinin kiracı açısından muhasebeleştirilmesi

01/01/20x1			
260 HAKLAR		556.817.988,80	
302 ERTELENMİŞ FİNANSAL KİRALAMA BORÇLANMA MALİYETLERİ H.		9.090.909,09	
402 ERTELENMİŞ FİNANSAL KİRALAMA BORÇLANMA MALİYETLERİ H.		284.091.102,11	
301 FİNANSAL KİRALAMA İŞLEMLERİNDEN BORÇLAR H.			100.000.000,00
401 FİNANSAL KİRALAMA İŞLEMLERİNDEN BORÇLAR H.			750.000.000,00
Tankerin finansal kiralama yoluyla kiralınması			

Dönem sonunda yapılması gereken muhasebe kayıtları

31/12/20x1			
301 FİNANSAL KİRALAMA İŞL. BORÇLAR H.		100.000.000,00	
102 BANKALAR H.			100.000.000,00
İlk taksitin ödenmesi			

31/12/20x1		
780 FİNANSMAN GİDERLERİ H.	9.090.909,09	
302 ERTELENMİŞ FİNANSAL KİRALAMA BORÇLANMA MALİYETLERİ H.		9.090.909,09
Dönem sonu finansman giderleri tahakkuku		

31/12/20x1		
401 FİNANSAL KİRALAMA İŞL. BORÇLAR H.	100.000.000,00	
301 FİNANSAL KİRALAMA İŞLEMLERİNDEN BORÇLAR H.		100.000.000,00
Gelecek dönem ödenecek kiranın kısa vadeli borçlara devri		

VUK kanuna göre tanker ve frigofrik gemilerin faydalı ömrü 8 yıl kabul edilerek ve amortisman oranı %12,5 olarak belirlenmiştir. Buna göre dönem sonu normal amortisman yöntemine göre bulunan tutarın amortisman kaydı aşağıdaki gibi olacaktır.

31/12/20x1		
740 HİZMET ÜRETİM MALİYETLERİ H.	69.602.248,60	
268 BİRİKMİŞ AMORTİSMANLAR H.		69.602.248,60
Dönem sonu amortisman giderleri tahakkuku $556.817.988,80 \text{ ₺} * 0,125 = 69.602.248,60 \text{ ₺}$		

Kira süresinin bitiminde ise garanti edilmiş hurda bedel ödenerek tankerin mülkiyeti devralınmıştır.

31/12/20x1		
254 TAŞITLAR H.	50.000.000,00	
102 BANKALAR H.		50.000.000,00
İlk taksitin ödenmesi		

TFRS 16, BOBİ-FRS ve KÜMİ-FRS Kiralama İşlemlerinin Kiracı Açısından Muhasebeleştirilmesi; İşlemlerin muhasebeleştirilmesinde Kamu Gözetimi, Muhasebe ve Denetim Standartları Kurumu'na yayımlanan "Finansal Raporlama Standartlarına Uygun Hesap Planı Taslağı" esas alınmıştır.

01/01/20x1		
254 TAŞITLAR H.	556.817.988,80	
308 ERTELENMİŞ BORÇLANMA MALİYETLERİ H.	9.090.909,09	
408 ERTELENMİŞ BORÇLANMA MALİYETLERİ H.	284.091.102,11	
303 KİRALAMA İŞLEMLERİNDEN KAYNAK. YÜKÜMLÜLÜKLER H.		100.000.000,00
403 KİRALAMA İŞLEMLERİNDEN KAYNAK. YÜKÜMLÜLÜKLER H.		750.000.000,00
Tankerin finansal kiralama yoluyla kiralınması		

Dönem sonunda yapılması gereken muhasebe kayıtları

31/12/20x1		
303 KİRALAMA İŞLEMLERİNDEN KAYNAKLANAN YÜKÜMLÜLÜKLER H.	100.000.000,00	
102 BANKALAR H.		100.000.000,00
İlk taksitin ödenmesi		

31/12/20x1		
780 FİNANSMAN GİDERLERİ H.	9.090.909,09	
308 ERTELENMİŞ BORÇLANMA MALİYETLERİ H.		9.090.909,09
Dönem sonu finansman giderleri tahakkuku		

31/12/20x1		
403 KİRALAMA İŞLEMLERİNDEN KAYNAKLANAN YÜKÜMLÜLÜKLER H.	100.000.000,00	
303 KİRALAMA İŞLEMLERİNDEN KAYNAK. YÜKÜMLÜLÜKLER H.		100.000.000,00
Gelecek dönem ödenecek kiranın kısa vadeli borçlara devri		

Örneğimizdeki geminin faydalı ömrü 8 yıl kabul edilmiş olup, buna göre normal amortisman oranı %12,5 olarak belirlenmiştir. Dönem sonunda normal amortisman yöntemine göre amortisman kaydı aşağıdaki gibi olacaktır.

31/12/20x1		
740 HİZMET ÜRETİM MALİYETLERİ H.	66.686.577,47	
257 BİRİKMİŞ AMORTİSMANLAR H.		66.686.577,47
Dönem sonu amortisman giderleri tahakkuku $533.492.619,79 \text{ ₺} * 0,125 = 66.686.577,47 \text{ ₺}$		

Kira süresinin bitiminde ise garanti edilmiş hurda bedel ödenerek tankerin mülkiyeti devralınmıştır.

31/12/20x1		
254 TAŞITLAR H.	50.000.000,00	
102 BANKALAR H.		50.000.000,00
İlk taksitin ödenmesi		

Kiraya veren açısından kiralamanın muhasebeleştirilmesi;

Uygulama kapsamında kiralayana bir finansal kiralama şirketi olması nedeni ile işlemlerin muhasebeleştirilmesinde Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu'nca yayımlanan "Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketlerince Uygulanacak Tekdüzen Hesap Planı" esas alınmıştır.

01/01/20x1 900 FİNANSAL KİRALAMA ALACAKLARI ANAPARA TUTARLARINDAN ALACAKLAR - T.P. 902 FİNANSAL KİRALAMA ALACAKLARI ANAPARA TUTARLARINDAN BORÇLAR - T.P. Tankerin finansal kiralama yoluyla kiralanması	850.000.000,00	850.000.000,00
01/01/20x1 250 MENKULLER –TP 250.03 Nakil Vasıtaları 022 YURTIÇİ BANKALAR- T.P. 022.001 Özel Mevduat Bankaları Finansal kiralamaya konu tankerin satın alınması	556.817.988,80	556.817.988,80
01/01/20x1 150 KİRALAMA İŞLEMLERİNDEN ALACAKLAR - T.P 150.00 Finansal Kiralama Alacakları 250 MENKULLER –TP 250.03 Nakil Vasıtaları 150 KİRALAMA İŞLEMLERİNDEN ALACAKLAR - T.P 150.01 Kazanılmamış Finansal Kiralama Gelirleri Finansal kiralamaya konu olan varlığın kiracıya verilmesi	850.000.000,00	556.817.988,80 293.182.011,20
31/12/20x1 150 KİRALAMA İŞLEMLERİNDEN ALACAKLAR - T.P 150.01 Kazanılmamış Finansal Kiralama Gelirleri 582 FİNANSAL KİRALAMA GELİRLERİ – T.P. 250.03 Nakil Vasıtaları Finansal kiralama gelirleri	9.090.909,09	9.090.909,09
31/12/20x1 022 YURTIÇİ BANKALAR- T.P. 022.001 Özel Mevduat Bankaları 150 KİRALAMA İŞLEMLERİNDEN ALACAKLAR - T.P 150.00 Finansal Kiralama Alacakları Anapara ve Faizin Tahsili	100.000.000,00	100.000.000,00

Şayet kiralayan işletme VUK/MSUGT kapsamında olması durumunda, kiralama işlemlerinin kiraya veren açısından muhasebeleştirilmesi aşağıdaki gibi olacaktır;

01/01/20x1	136 DİĞER ÇEŞİTLİ ALACAKLAR H.	100.000.000,00	
	236 DİĞER ÇEŞİTLİ ALACAKLAR H.	750.000.000,00	
	254 TAŞITLAR H.		556.817.988,80
	124 KAZANILMAMIŞ FİNANSAL KİRALAMA FAİZ GELİRLERİ H.		9.090.909,09
	224 KAZANILMAMIŞ FİNANSAL KİRALAMA FAİZ GELİRLERİ H.		284.091.102,11
	Tankerin finansal kiralama yoluyla kiralınması		
31/12/20x1	124 KAZANILMAMIŞ FİNANSAL KİRALAMA FAİZ GELİRLERİ H.	9.090.909,09	
	642 FAİZ GELİRLERİ H.		9.090.909,09
	Finansal kiralama gelirleri		
31/12/20x1	102 BANKALAR H.	100.000.000,00	
	136 DİĞER ÇEŞİTLİ ALACAKLAR H.		100.000.000,00
	Yıllık kira bedelinin tahsili		
31/12/20x1	136 DİĞER ÇEŞİTLİ ALACAKLAR H.	100.000.000,00	
	236 DİĞER ÇEŞİTLİ ALACAKLAR H.		100.000.000,00
	Finansal kiralama alacağının kısa vadeli alacaklara devri		

Örnek 2: X Firması 3 yıl süresince kullanmak üzere Y Taşımacılık Firmasından kuru yük gemisi kiralamaktadır. (KDV ihmal edilmiştir.) İşletmenin gemiyi satın alma durumu belirsizdir ve kiralama sürecinde kira bedeli eşit taksitler halinde ödenecektir. Y firması gemi üzerinde tam olarak yetkiyi X firmasına devir etmemektedir. Yapılmış olan Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi (Bareboat Charter) gereği, gemi sahibi yükümlülüklerini yerine getirmektedir. Aşağıda tabloda (Tablo 12) kiralama ile ilgili bilgiler verilmiştir.

Varlığın Gerçeğe Uygun Değeri:	200.000.000 TL
Kiralama Zaman Dilimi:	3 Yıl
Kiralama Ödemeleri Süresi:	3 Yıl
Toplam Kiralama Borcu:	30.000.000 TL
Faiz Oranı (Yıllık):	12%
Varlığın Faydalı Ömrü:	10 Yıl

Tablo 11: Uygulama 2 Sayısal Veriler

Bu veriler ışığında ilk kayıt gerçekleştirilirken taksitler ve garanti edilmiş kalıntı değerini bugünkü değeri hesaplanacaktır. Bulunan değer ile varlığın gerçeğe uygun değeri karşılaştırılıp düşük olan değer muhasebe kayıtlarına alınır.

Gerçeğe uygun kalıntı değerinin (GUKD) düşük olanı ile yıllık ödemelerin bugünkü değerinin toplamı üzerinden değerler işlenir. Aşağıdaki tabloda (Tablo 13) bulunmuş veriler; taksitler, faiz, ödenecek anapara ve kalan borç başlıkları altında yerleştirilmiştir.

Zaman	Taksitler	Faiz	Ödenecek Anapara	Kalan Borç
1.Yıl				24.018.312,68 ₺
1.Yıl	10.000.000,00 ₺	1.071.428,57 ₺	8.928.571,43 ₺	15.089.741,25 ₺
2.Yıl	10.000.000,00 ₺	2.028.061,22 ₺	7.971.938,78 ₺	7.117.802,48 ₺
3.Yıl	10.000.000,00 ₺	2.882.197,53 ₺	7.117.802,48 ₺	
Toplam	30.000.000,00 ₺	5.981.687,32 ₺	24.018.312,68 ₺	

Tablo 12: Faaliyet Kiralaması Örneği Hesaplanmış Veri Tablosu

VUK, MSUGT, BOBİ-FRS ve KÜMİ-FRS açısından kiracı kapsamında faaliyet kiralaması muhasebeleştirilmesi tahakkuk esasına uygun şekilde giderleştirilerek ve muhasebeleştirilerek ortak bir muhasebe kaydı altında toplanmaktadır.

31/12/20x1		
740 HİZMET ÜRETİM MALİYETLERİ H.	10.000.000,00	
102 BANKALAR H.		10.000.000,00
Dönem sonunda kira tahakkuku ve bedelinin ödenmesi.		

TFRS 16 Kiralamalar standardı kapsamında kiracı açısından faaliyet kiralaması işleminin muhasebeleştirilmesi, finansal kiralama işlemiyle aynı şekilde gerçekleşmektedir. Standart gereği finansal ve faaliyet kiralama ayrımı kalkmaktadır.

01/01/20x1		
254 TAŞITLAR H.	24.018.312,68	
308 ERTELENMİŞ BORÇLANMA MALİYETLERİ H.	1.071.428,57	
408 ERTELENMİŞ BORÇLANMA MALİYETLERİ H.	4.910.258,75	
303 KİRALAMA İŞLEMLERİNDEN KAYNAK. YÜKÜMLÜLÜKLER H.		10.000.000,00
403 KİRALAMA İŞLEMLERİNDEN KAYNAK. YÜKÜMLÜLÜKLER H.		20.000.000,00
Tankerin finansal kiralama yoluyla kiralınması		

Dönem sonunda yapılması gereken muhasebe kayıtları

31/12/20x1		
303 KİRALAMA İŞLEMLERİNDEN KAYNAKLANAN YÜKÜMLÜLÜKLER H.	10.000.000,00	
102 BANKALAR H.		10.000.000,00
İlk taksitin ödenmesi		
31/12/20x1		
780 FİNANSMAN GİDERLERİ H.	1.071.428,57	
308 ERTELENMİŞ BORÇLANMA MALİYETLERİ H.		1.071.428,57
Dönem sonu finansman giderleri tahakkuku		
31/12/20x1		
403 KİRALAMA İŞLEMLERİNDEN KAYNAKLANAN YÜKÜMLÜLÜKLER H.	10.000.000,00	
303 KİRALAMA İŞLEMLERİNDEN KAYNAK. YÜKÜMLÜLÜKLER H.		10.000.000,00
Gelecek dönem ödenecek kiranın kısa vadeli borçlara devri		
31/12/20x1		
308 ERTELENMİŞ BORÇLANMA MALİYETLERİ H.	2.028.061,22	
408 ERTELENMİŞ BORÇLANMA MALİYETLERİ H.		2.028.061,22
Uzun vadeli borçlanma maliyetlerinin kısa vadeye devri		
31/12/20x1		
740 HİZMET ÜRETİM MALİYETLERİ H.	8.006.104,23	
257 BİRİKMİŞ AMORTİSMANLAR H.		8.006.104,23
Dönem sonu amortisman giderleri tahakkuku 24.018.312,68₺ / 3 yıl = 8.006.104,23₺		

Örneğimizdeki geminin faydalı ömrü 8 yıl kabul edilmiş olup, buna göre normal amortisman oranı %12,5 olarak belirlenmiştir. Dönem sonunda normal amortisman yöntemine göre amortisman kaydı aşağıdaki gibi olacaktır.

VUK Kanunu ve MSUGT'ye göre kiraya veren açısından faaliyet kiralaması kapsamında muhasebeleştirilmesi.

31/12/20x1	102 BANKALAR H.	8.006.104,23	
	649 DİĞ. OLAĞAN GELİR VE KARLAR H.		8.006.104,23
	Yıllık kira bedelinin tahsili		

31/12/20x1	770 GENEL YÖNETİM GİDERLERİ H.	XXXX	
	257 BİRİKMİŞ AMORTİSMANLAR H.		XXXX
	Dönem sonu amortisman giderleri tahakkuku		

TFRS 16, BOBİ-FRS ve KÜMİ-FRS kapsamında kiraya veren açısından faaliyet kiralama işleminin muhasebeleştirilmesi. TFRS 16 ile gelen faaliyet ve finansal kiralama ayrımı kiracı açısından muhasebeleştirilmesinde değişikliğe neden olmuştur, kiraya veren şirketler için muhasebeleştirme büyük ölçüde değişmemiştir ve faaliyet kiralaması ile finansal kiralama arasındaki fark devam etmektedir. Kiralayan finansal kiralama şirketi olması durumunda yapacağı kayıtlar aşağıdaki gibi olacaktır.

01/01/20x1	250 MENKULLER –TP	XXXX	
	250.21 Faaliyet Kiralaması Konu Menkuller		
	250 MENKULLER –TP		XXXX
	250.03 Nakil Vasıtaları		
	Finansal kiralamaya konu tankerin satın alınması		

31/12/20x1	022 YURTİÇİ BANKALAR- T.P.	10.000.000,00	
	022.001 Özel Mevduat Bankaları		
	582 FİNANSAL KİRALAMA GELİRLERİ – T.P.		10.000.000,00
	Anapara ve Faizin Tahsili		

31/12/20x1	644 FİNANSAL KİRALAMA GİDERLERİ - T.P.	XXXX	
	256 BİRİKMİŞ AMORTİSMANLAR (-) - T.P		XXXX
	256.08 Faaliyet Kiralaması Konusu Maddi Duran Varlıkların Amortismanı		
	Anapara ve Faizin Tahsili		

5.SONUÇ

Çalışmanın konusunu oluşturan kiralama işlemlerinin, gemi kira sözleşmeleri üzerinden VUK, MSUGT, TFRS 16, BOBİ-FRS ve KÜMİ-FRS kapsamında incelenmesi gerçekleştirilmiştir. Standartlar, kanunlar ve tebliğler birbiri içinde incelendiğinde TFRS 16 ve BOBİ-FRS finansal kiralamaların muhasebeleştirilmesi kapsamında birbiri ile uyumludur.

KÜMİ-FRS Kiralamalar faaliyet ve finansal kiralama ayrımı yaparak BOBİ-FRS ile tahakkuk esasına göre giderleştirme yaparak uyumludur. Finansal kiralamalar olarak da KÜMİ-FRS ve BOBİ-FRS uyum içindedir. Bugünkü değer ve gerçeğe uygun değerler üzerinden düşük olan ile muhasebeleştirme gerçekleştirilir.

KÜMİ-FRS kiralamalar bu benzerlikler doğrultusunda TFRS 16 kiralamalar ile de muhasebeleştirmede uyum içindedir. Finansal kiralama işlemleri muhasebeleştirilmesi VUK'a göre, kiralama gerçekleşirken bir hak kullanımı olmasından kaynaklı kiralanan varlığın 260 Haklar hesabı üzerine kaydın ile takibi kararı getirilmiştir. TFRS 16'ya göre kiralama işlemleri hak kullanımı kapsamında açıklamış ve herhangi bir olası durumda karşılığında ilgili bir hesap bulunmuyorsa muhasebeleştirme ile ilgili alakalı hesaba kaydı kararı verilmiştir. Kiralama konusu varlığın kayıtlara ilk alınması sırasında kullanılacak olan değer tespitinde VUK, TMS ve TFRS 16 hükümleri ortak olup, VUK'da rayiç bedel ifadesi kullanılmakta ve TFRS 16'da gerçeğe uygun değer ifadesi kullanılmaktadır. Ayrıyeten kiralanan varlığın muhasebe kayıtlarına alacağı değer bulunmasında başlangıç maliyetleri VUK'a göre giderleştirilme yapılırken TFRS 16'da kiralanan varlığı maliyetine eklenmektedir. Bu durum kiralanan varlıkla ilgili olarak finansal tablolarda farklı tutarların raporlanmasına sebep olmakta ve kiralanan varlığın VUK ve TFRS 16'ya göre işletmelerin farklı tutarlarla muhasebe kayıtlarına alınmasına sebep olmaktadır. Gemi kiralama işlemlerinde oluşan bu fark, kiralama işleminin farklı değerler ile finansal tablolara kayıt edilmesine, amortisman ve vergi matrahında değişikliğe sebep olacaktır.

TFRS 16'nın etkileri gemi kiralama yapan denizcilik şirketlerinin mali tabloları için çok daha yoğun olacaktır. Standart, bir gemide kiralamanın finansal kiralama olarak muhasebeleştirilmesini gerektirir. Bu muamelenin mali tablolar ve şirketlerin sunulan mali durumu üzerinde çok büyük etkileri olabilir. En önemli etkiler kaldıraç oranlarında güçlü bir artış, brüt karlarda bir artış ve bilanço tutarlarında muazzam bir artıştır. Gelecekteki charter kiralama ödemeleri bilançoda varlık ve yükümlülük olarak sunulacağından, bu tablonun resmi tamamen farklı hale gelir. Standarda göre kiralama olarak öngörülecek bir charter kiralama sözleşmesinin bir yılı aşması gerekir.

TFRS 16'nın uygulanmasıyla kiraya verenden çok kiracı açısından finansal tablolarda değişiklik gözlenmektedir. Kullanım hakkı varlığı aktifleşerek ve de ilk ölçümde kira ödemelerinde bugünkü değer temel değer olarak ele alınır. Kira yükümlülükleri ise bilançoda pasifte kullanım hakkı varlık tutarında yer alır. Sonraki ölçümde kullanım hakkı üzerinden amortisman ayrılmaktadır. Gelir tablolarında kiralama ile ilgili kayıtlarda kiralamadan doğan amortisman giderleri ve faiz giderleri kayda alınır.

TFRS 16 uygulanmaya başlandığında kiralamaların gerçekleşmesi ile faiz giderleri kiralama işlemi süresine bağlı olarak dönemsel düzende ve iskonto oranı ile paralel bir biçimde değişkenlik gösterir. Başlarda bu giderler yüksekken ilerleyen dönemlerde bu oran düşmektedir.

Tarihsel olarak, çoğu gemi kiralama sözleşmesi faaliyet kiralaması olarak görülmüştür ve bu nedenle gemi kiralayanların bilançoları üzerinde hiçbir etkisi yoktur. Gemi kiralamaları, tipik olarak, kiralama süresi boyunca doğrusal olarak gelir tablolarında muhasebeleştirilir ve işletmeler açısından faaliyet giderleri olarak sınıflandırılır. TFRS 16'ya göre bu sözleşmeler bilançoda muhasebeleştirilecek ve gelir tablosu ücretinin faaliyet giderleri (amortisman olarak) ile finansman maliyetleri arasında dağıtılması gerekecektir. Yeni standardın gemi kiralayanların finansal raporlaması üzerindeki etkisi, bu neden ile önemlidir ve yeni sözleşmeler müzakere edilirken gemi kiralayanların davranışlarında bir değişikliğe yol açabilir. Bunun gemi sahipleri (kiralayanlar) üzerinde de ticari bir etkisi olacaktır.

Finansal tablo kullanıcıları, yeni standartları ve bu standartlardan kaynaklanan finansal tablolardaki değişiklikleri derinlemesine anlamalıdır. İşletmeler, yüksek kaldıraç oranlarına sahip bankalar gibi borç verenlere gerekçe göstermeye hazır olmalıdır. Yatırımcılar ve borç verenler, bir şirketin finansal durumunu anlayabilmeli ve önemli finansal rakamlara odaklanabilmelidir. Ayrıca mali denetçiler, denetim programlarının planlanması aşamasında, yüksek bilanço değerleri üzerinden hesaplanan yüksek önemlilikler nedeniyle önemli bulguları kaçırmamak için önemlilik düzeylerini belirlemeye özen göstermelidirler.

Çalışmada kiracı ve kiraya veren açısından ilk muhasebeleştirme işlemleri VUK, MSUGT, TFRS 16, BOBİ-FRS ve KÜMİ-FRS çerçevesinde incelenmiş olup, finansal ve faaliyet kiralaması açısından farklar ortaya konulmuştur. İleride kiralanan varlığın satın alınması açısından incelemesi yapılabilir ve çalışma genişletilebilir.

KAYNAKLAR

- AKBULUT Emre, CAN Mustafa Emir, “Küçük ve Mikro İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standardı (KÜMİ FRS) Taslağı Hakkında” **Muhasebe Enstitüsü Dergisi** - Journal of Accounting Institute 2020, (63) ISSN: 2602-3202, E-ISSN: 2667-6982
- AKGÜN İhsan Ali, “**Sektör Bazlı Finansal Raporlama**” Ekin Basım DAĞITIM, 2020 (145-206)
- AKOĞLU Bilal, FİDAN Yahya, **Ekonomi, İşletme ve Yönetim Dergisi**, “Dünyada Hava Kargo Taşımacılığı Pazarı ve Türkiye'nin Yeri” Cilt:4, Sayı:1, İstanbul 2020, (32-33)
- AKSU Cansu, “**Gemi Optimizasyonu ve Uygulama Örneği**” (Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi Fen bilimleri Enstitüsü Endüstri Mühendisliği Anabilim Dalı, Balıkesir, Aralık, 2013)(16)
- AKTEN Necmettin, KOLDEMİR Birsen: “Gemileri Tutmada Yeni Bir Boyut: Liman Devleti Denetimi”, **Uluslararası Deniz Hukuku'nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumu Kitabı**, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi ve Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, Trabzon 2011, (93)
- ALBAYRAK Başak, “**Denizyolu Taşımacılığında Muhasebe Düzeni ve Yük Taşıma Maliyetlerinin Muhasebeleştirilmesi**” (Yüksek Lisans Tezi, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Muhasebe Denetimi Bilim Dalı, 2011, İstanbul) (5-6)
- ANAYURT Ömer, “**Hukuka Giriş ve Hukukun Temel Kavramları**” Güncellenmiş 13. Basım, Ocak, 2013 Seçkin Yayıncılık
- ARNOLD Davis, Alan Favicchio, "**State Of The Maritime Industry**", World Wide Shipping, Volume;65, Number;1, February/March 2002, (23-25)
- ARSLAN Özcan, Güler Nil, (2011). “**Kimyasal tanker İşletmeciliği İçin Stratejik Yönetim Modellemesi**”, ITÜ Mühendislik Dergisi, 10(1), 55-67.
- ATAR Furkan, “**Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığının Avantajları ve Kombine Taşımacılıktaki Önemi**” İstanbul Teknik Üniversitesi Fen bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı, **Yüksek Lisans Tezi**, Aralık, 2013
- ATAR Fırkan, AYDOĞDU Y. Volkan, DURU Okan, ŞENOL Y. Emre, “**Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığının Avantajları ve Kombine Taşımacılıktaki Önemi Üzerine Bir Çalışma**” Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi Cilt: 5 Sayı: 1 Yıl: 2013, (80-81)
- ATEŞ Alpaslan, KARADENİZ Şengül, ESMER Soner, “Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri” **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi** Cilt:2 Sayı:2 2010 (96)
- AYDEMİR Hulusi, **Dokuz Eylül Mühendislik Fakültesi Fen ve Mühendislik Dergisi**, “Türkiye’de Boru Hattı Ulaştırması; Genel Durumu Uluslararası Karşılaştırmalar ve Hedef ile Politikalara Yönelik Öneriler” , Cilt:18, Sayı:3, 2016 (400-402)

- AYDIN KADOOĞLU Gülden, “Küçük ve Mikro İşletmelerde Finansal Raporlama Standartlarının Muhasebe Meslek Mensupları Tarafından Değerlendirilmesi: Şanlıurfa İli Örneği” Fırat Üniversitesi, İİBF **Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi** Cilt:4,Sayı:2,2020 167
- BAHADIR Mehmet Çağatay ve AKDAĞ Hatice Camgöz, “The System Dynamics Modelling for Container Capacity & Transportation Planning Policies” [The Asian Journal of Shipping and Logistics](#), [Volume 35, Issue 4](#), December 2019, Pages 200-212
- BAIRD, A.J. (2001). Trends in Port Privatisation in the World’s Top-100 Container Ports. 9th WCTR: Seul. (101-103)
- BAKIRCI Fehim, KARABACAK Ebubekir, SARIGÜL Cihat, “Enerji Lojistiğinde Boru Hattı Taşımacılığı: Türkiye İçin Bir Değerlendirme” **Uluslararası Kafkasya Orta-Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi-UKODLK**, 2018, Aydın, Eylül, (613)
- BALIK İsmet, “**Limanlar ve Liman Yeri Seçimi**” Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi | Cilt: 7 Sayı: 2, Yaz 2014 (37-42)
- BARAL Gökhan ve GÜRSOY Yaser “Transit Ticaret Ve Transit Taşımacılık Faaliyetlerinin Muhasebeleştirilmesi Ve Katma Değer Vergisi Açısından Değerlendirilmesi” **İşletme Bilimi Dergisi (JOBS)**, Cilt:7, Sayı:1, 2019: (221-235)
- BAYRAKTUTAN Yusuf, ÖZBİLGİN Mehmet, “**Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri**” Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2013, Sayı:26 (15)
- BERNACKI Dariusz, “Revealing the Impact of Increased Tanker Size on Shipping Costs” European Research Studies Journal Volume XXIV, Issue 1, 2021
- BİLDİRİCİ, M., Kayıkçı, F. ve Şahin Onat, I. (2015). Baltic Dry Index as a Major Economic Policy Indicator: The Relationship with Economic Growth, Procedia - Social and Behavioral Sciences, 210, 2, 416-424
- BİTİKTAŞ Fevzi, KARATAŞ ÇETİN Çimen,II. “**Liman Hizmetlerinde Fiyatlandırma Stratejileri ve Rekabete Etkileri: Ege Bölgesi Konteyner Limanları Üzerinde Bir Araştırma**” Ulusal Liman Kongresi, 2015, doi: 10.18872/DEU.b.ULK.2015.0042 (3)
- BOZ AYDIN Selma; “**Multimodal (Karma) Taşımacılıkta Taşıma Operatörünün Sorumluluğu**” (Yüksek Lisans Tezi, TC. İstanbul Kültür Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü) İstanbul, 2015 (10-11)
- CANDAN Gökçe, “Bütünleşik Bulanık AHP-VIKOR Yaklaşımıyla Demiryolu Yük Taşımacılığı Etkinliklerinin Değerlendirilmesi” **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt:19, Sayı:2, 2019 (332)
- CEYHUN Gökçe Çiçek, “Deniz Alanları ve Ulaştırma Koridorları arasındaki İlişkiyi Belirlemeye Yönelik Bir çalışma: Türkiye Uygulaması”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, The Journal of International Social Research** Cilt:7, Sayı:33, Num:7, (402)

- CHATZIPANAGIOTIS, V. (2005). The FFA Market Set and Discovery of Spread Play Opportunities, Msc in Maritime Economics and Logistics, Erasmus University Rotterdam, 12-25.
- CHURCHILL, R.R. - Lowe, A.V.: The Law of The Sea, 3. Edition, Juris Publishing, Manchester University Press, 1999, s. 203.
- CLAUSIUS Philip, “ Ship Leasing” **HSBA Handbook on Ship Finance**, 31 October 2014, (245-267)
- CRAIG, Tom, International Logistics. World Wide Shipping. June, 2000 (13)
- ÇAĞA Tahir, KENDER Rayegan, “Deniz Ticareti Hukuku I” [Beta Yayım Basım](#), 2001 (8-10)
- ÇAĞA Tahir, KENDER Rayegan, “Deniz Ticareti Hukuku II” [Beta Yayım Basım](#), 2006 (65)
- ÇAKAR İhsan Arıcan, “Türkiyede Konteyner Taşımacılığının Yük Merkezi-Liman Aşaması İçin Alternatif Taşıma Sistemleri: İzmir Liman Örneği”, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen bilimleri Enstitüsü, Ekim, 2009
- ÇANCI Metin, GÜNGÖREN Muaz; “İktisadi Yaşamda Taşımacılık Sektörü” **Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi**, 2013, Cilt:12 Sayı:45, (200-202)
- ÇELİKBAŞ Nil Merve, “Navlun Sözleşmesi ile Konşimento Arasındaki İlişki”, **Türkiye Adalet Akademisi Dergisi (TAAD)**, Cilt:1,Yıl:3, Sayı:8 (20 Ocak 2012) (211-212)
- ÇOBAN Cenker, TURAN Eda, “Marmara Denizinde Ro-Ro Taşımacılığı Birim Maliyetlerinin İncelenmesi: Ambarlı – Bandırma Hattı Örneği” **Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi (GMO-SHIPMAR)** Numara:211, Mart, 2018 (64)
- DAŞTAN Abdulkerim, EROL Sercan, “Türk Gemi İnşa Sanayi İşletmelerinde Muhasebe Bilgi Sistemi: Özellikli Muhasebe İşlemleri” **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt: 13, Sayı: 1, Yıl: 2011 (63)
- DEMİRLİOĞLU Hakan, “Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının Kombine Taşımacılık İle Geliştirilmesi” 2008, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 95
- DENİZ TİCARET ODASI (DTO), “Sektör Raporları” <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/yayinlarimiz/sektorraporu>
- DOĞAN Aziz, “Büyük ve Orta Boy İşletmeler için Finansal Raporlama Standardı ile VUK/MSUGT Karşılaştırması” **Muhasebe ve Finansman Dergisi** Ekim/2018 115 ISSN: 2146-3042 DOI: 10.25095/mufad.465915
- DOĞAN Özlem, “T.C. Merkez Bankası Sektör Bilançoları Üzerinden Deniz Yolu Yük Taşımacılığının Finansal Performans Analizi” **Türk Denizcilik ve Deniz Bilimleri Dergisi**, Cilt: 6 Sayı: 2, 2020, (193)
- DOĞANLAR Murat, BAL Harun ve ÖZMEN Mehmet, “Uluslararası Ticaret ve Türkiye’nin İhracat Fonksiyonu” **Manas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı:7, 2003 (83-109)

- DURŞUN Adem, SERCAN Erol, “**Denizyolu Y¼k Taşımacılığı Sekt¼r¼nde Faaliyet G¼steren Firmaların Finansal Yapı Analizi**” Atat¼rk niversitesi Sosyal Bilimler Enstit¼s¼ Dergisi 2012 Cilt:16 Sayı:3 (372)
- ECE, Jale Nur, “**Denizcilik Sekt¼r¼n¼n zelleştirilmesi**” Başbakanlık zelleştirme İdaresi Başkanlığı Yayınları, Yayın No:18, Ankara 2005.
- EROL Sercan, “**Deniz Sigortacılığı: Primin Belirlenmesinde İnsan Fakt¼r¼**” Trabzon, Celepler Matbaacılık, 2013 (10-13)
- ESMER Soner, “Liman İşletmelerinde Hizmet Pazarlaması, Pazarlama İletişimi.” Detay Yayıncılık, Ankara, 2011 (50)
- EŞİYOK Sevgi, DEMİRCİOğLU Mert, “Çok Modlu Taşımacılık Sistemlerinin Optimizasyonuna Y¼nelik Bir Uygulama” **Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstit¼s¼ Dergisi**, Cilt:29, Sayı:1, 2020, (257)
- GENÇOğLU G¼CENME mit, “Temel Konularda BOBİ FRS ve TMS/TFRS Karşılaştırması” **Muhasebe ve Finansman Dergisi**, Ekim/2017
- GRÇ¼N Ömer Faruk, GRÇ¼N zhan, “Lojistik Maliyetler Çerçevesinde Karadeniz Limanlarının “Multimodal” Taşımacılığa Uygunluklarının Analizi” **Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi**, 2018, Cilt: 21, (69-71)
- G¼NEŐ ANLAR Őule, “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fak¼ltesi Dergisi, Cilt:56, Sayı:2, 2007 (3-4).
- HARALAMBIDES, H. E., Cariou , P. ve Benacchio , M. (2002). “Costs,benefits and pricing of dedicated container terminals,” International Journal of MaritimeEconomics,Volume: 4 Number:1(327)
- HIRATA Enna, “Service Characteristics and Customer Satisfaction In The Container Liner Shipping Industry” , **The Asian Journal of Shipping and Logistics**, Volume 35, Issue 1, March 2019, Pages 24-29
- ILGAZ Hatice, “Denizde Bilimsel Araştırmaların Uluslararası Hukukta D¼zenlenmesi İhtiyacının Ortaya Çıkışı” **Journal Of Naval Science and Engineering**, Vol. 5 , No.1, 2009 (44-45)
- INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM, RO-RO AND RO-LA, <https://www.itf-oecd.org>
- İNCE, Muhammet Rıdvan, “**Denizyolu Taşımacılığı Piyasası Kapsamında K¼resel Ticaret Hacminin Analizi: Markov Rejim Değişim Modeli**” , Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, KOSBED, 2019, Sayı:37 (9)
- İNCEKARA Beyhan, “T¼rkiye’de Lojistik ve Ulaştırma Harcamaları ve İhracat İlişisinin Ekonometrik Analizi” **Journel Of Economics , Finance and Accounting**, Volume:7, Issue:2, 2020, June (168)
- İRTEM Őevket S¼leyman, “**Limanlarda Ekonomik Kapasite Modellemesi ve Bir Uygulama**” (Y¼ksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Üniversitesi Fen bilimleri Enstit¼s¼ Deniz Ulaştırma İşletme M¼hendislięi Anabilim Dalı, Haziran, 2009, İstanbul)(6)

- KAMAL Bünyamin, “**Denizyolu Düzenli Hat Taşımacılığında Hız Düşürme Pratiği İncelemesi**” Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Siyaset, Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi, Ekim 2019, Cilt:7, Sayı:4 (44-45)
- KAMU GÖZETİM KURUMU, “**Türkiye Finansal Raporlama Standartları Kiralamalar 16 (TFRS 16)**”
https://www.kgk.gov.tr/Portalv2Uploads/files/Duyurular/v2/TMS_TFRS_Setleri/2021/K%C4%B1rm%C4%B1z%C4%B1_Kitap/TFRS%2016.pdf
- KAMU GÖZETİM KURUMU, “**Büyük ve Orta Boy İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standardı (BOBİ FRS)**” (19.12.2020)
https://www.kgk.gov.tr/Portalv2Uploads/files/PDF%20linkleri/bobi_frs.PDF
- KAMU GÖZETİM KURUMU, “**Küçük ve Mikro İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standardı Taslağı (KÜMİ-FRS)**” (21.12.2020)
<https://www.kgk.gov.tr/Portalv2Uploads/files/Duyurular/v2/KUMI/KamuoyuGorusuneAcilanlar/K%C3%9CM%C4%B0%20FRS%20Taslak%20Metin.pdf>
- KAYSERİLİOĞLU Enis, “ **Deniz Taşımacılığı Sektör Profili** ”, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2004,İstanbul (8-10)
- KILCI Hakan, “Taşımacılık Faaliyetlerinin Rekabet Üstünlüğü Oluşturmada İşletmecilikte Yeri ve Önemi: Türkiye Örneği ve Türkiye’de Taşımacılığın Önemi” **Balkan Sosyal Bilimler Dergisi** ICOMEP, 2017, Özel Sayı (76)
- KOBAN Emine, YILDIRIR KESER, Hilal, “Denizyolu ile Eşya Taşıma(Navlun) Sözleşmeleri” “**Dış Ticarete Lojistik**” 2010 Bursa: Ekin Basım. (189)
- KOLDEMİR Birsen, “**Marmara Bölgesi Liman Yeri Seçiminde Bölge Ekonomisi, Kıyı Jeolojisi ve Jeomorfolojisinin Önemi: Silivri Limanı**” Uygulamalı Yerbilimleri, Sayı:1, Mayıs-Haziran, 2008 (32-33)
- KORKMAZ Oya, “Türkiyede Gemi Taşımacılığının Bazı Ekonomik Göstergelere Etkisi”, **Business and economics Research Journal**, Volume:3 Number:2, 2012 (100)
- KUMAR Sachin, HOFFMAN Jan, Globalization: The Maritime Nexus, in Handbook of Maritime Economics and Business, Chapter:3, Edited by C. Grammenos, Informa, Lloyds List Press, London, 2002, (38-40)
- KUTLUK Ersoy, “ İstanbul Boğazı’ndan Geçen Gemilerin Oluşturduğu Trafik Yükünün Çevresel Etkileri: Ro-Ro Gemileri Özelinde Bir İnceleme” **Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi**, Cilt 6, Sayı 1, Mart 2018 (299-300)
- LI Ying, “The Pros And Cons Of Leasing In Ship Financing” **WMU Journal of Maritime Affairs**, Volume 5, 2006 (61–74)
- MACİT Deniz; “Karayolu Yük Taşımacılığının Ekonomik Büyüme ve Ticaret Hacmi Üzerindeki Etkisine Yönelik Ampirik Bir Analiz (Araştırma Makalesi)” **Alanya Akademik Bakış Dergisi**, Yıl:2020, Cilt:4, Sayı:3, 846-847

- MASRY, A. E., Olugbode, M. ve Pointon, J. (2010). The Exposure of Shipping Firms Stock Returns to Financial Risks and Oil Prices: A Global Perspective. *Maritime Policy and Management*, 37 (5), 453–473.
- MESLEKİ EĞİTİM VE ÖĞRETİM SİSTEMİNİN GÜÇLENDİRİLMESİ PROJESİ (MEGEP), ULAŞTIRMA HİZMETLERİ KARAYOLU TAŞIMACILIĞI 1, Ankara, 2009, http://hbogm.meb.gov.tr/modulerprogramlar/programlar/ogretmenlik_ogretim/MT_S_mbs/Karayolu%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1%C4%B1%C4%9F%C4%B1-1.pdf
- MURAT Y. Şazi, KULAK Osman, “Ulaşım Ağlarında Bilgi Aksiyomu kullanılarak Güzergâh (Rota) Seçimi” **Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi**, cilt:11, Sayı:3, 2005 (427)
- NASH Chris, “Rail transport” **[Regulating Transport in Europe](#)**, Monograph Book, 2013 ISBN:9781781004821 eISBN:9781781004838
- NOTTEBOOM, Theo, “The Containership”, *The Blackwell Companion to Maritime Economics*, Chapter 12, 2012 (7)
- OPPENHEIM Lassa Francis, “International Law A Treatise” Vol.1 Peace, 3rd. E dt. Edited by Ronald F. Roxburgh, The Lawbook Exchange Ltd., Clark New Jersey 2005, (414-415)
- ORTA ANADOLU İHRACATÇILAR BİRLİĞİ (OAİB), Taşıma (Sevk) Evrakları, <https://www.oaib.org.tr/tr/bilgi-merkezi-ihracat-belgeleri-tasima-sevk-evraklari-konsimentolar.html>
- REY Andrea, MAGLIO Roberto and RAPONE Valerio Valerio “**Lobbying during IASB and FASB convergence due processes: Evidence from the IFRS 16 project on leases**” *Journal of International Accounting, Auditing and Taxation* Volume 41, December 2020, 100348
- RICHARD O. Goss, *An Early History of Maritime Economics*, *International Journal Of Maritime Economics*, Volume:4, Palgrave Macmillan, 2002, (16-17)
- SABAN Metin. GÜĞERÇİN Gülay, “**Deniz Taşımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler ve Sefer Maliyetleri**” *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Dergisi* Cilt: 1 Sayı:1 2009 (3-6)
- SAMBRACOS E. ve Maniati, M. (2015). *Analysis of Financial Crisis Results on Dry Bulk Market & Financing*, Munich Personal RePEc Archive, Paper No. 68601
- SARILGAN Ali Emre, **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, “Türkiye’de Bölgesel Hava Yolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler” Cilt:11, Sayı:1, Eskişehir, 2011 (70-72)
- SEÇKİN Nedret, “**Uluslararası Ticarete Kullanılan Belgelerin Elektronik Ortama Taşınma Süreci**” (Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü Uluslararası Ticaret Hukuku ve AB Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul, 2017)(13-14)
- SPRING, L., “The Cost Of Nontariff Barriers To Trade İn Shipping” *Constantino Stylianous Halkias Substantial Research Paper*, 2000

- ŞEN KIYMETLİ İlker, ÖZBİRECİKLİ Mehmet, “BOBİ FRS’nin Muhasebe Uygulamalarına Getirdiği Değişiklikler: BOBİ FRS, TMS/TFRS ve Mevcut Muhasebe Sistemi Çerçevesinde Bir Güncelleme” **Muhasebe ve Vergi Uygulamaları Dergisi**, Nisan 2018; Özel Sayı: 462-484
- ŞENDUR Tülin, “**Gemi Kiralama ve Demuraj-Dispeç Hesapları**” 2. Basım, Nisan 2017 Yayın No:1331, İşletme No: 044 ISSN: 978-605-320-236-3
- ŞİPAL Yusuf Ziya, “**Türkiye’de Ticari Deniz Taşımacılığı ve Gemi Fiyatlarında Arz-Talep Dengesizliği, Navlun Fiyatlarına Yansımaları**” INTERNATIONAL MULTIDISCIPLINARY CONFERENCE-IMUCO – Nisan 21-22, 2016 Antalya, (644)
- TAKIM Abdullah, ERSUNDUR Ş. Mustafa, “**Taşıma Şekillerine Göre Türkiye’de Dış Ticaretin Analizi: Mevcut Durum, Sorunlar ve Beklentiler**” Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2015, Cilt:19, Sayı:3 (359)
- TANAKA, Y.; The International Law of The Sea, Cambridge University Press, 2012, (15-36)
- TRIVEDI, Shruti, “An Analysis Of Financial Performance Of State Road Transport Corporation In Gujarat” , Published Ph.D. Thesis, Rajkot: Saurashtra University. (2010) (6)
- TÜRE Ilgızhan, 2015, Denizyolu Taşımacılığında Kullanılan Belgeler, <https://ildizhanture.wixsite.com/ildizhan/single-post/2015/08/05/denizyolu-ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1l%C4%B1%C4%9F%C4%B1nda-kullan%C4%B1lanbelgeler#:~:text=%C3%96nemli%20ta%C5%9F%C4%B1ma%20belgeleri%20aras%C4%B1nda%3B%20deniz,vb.%20ta%C5%9F%C4%B1ma%20belgeline%20yer%20verece%C4%9Fim%20>
- TÜRK DİL KURUMU (TDK), SÖZLÜK <https://www.tdk.gov.tr/> - <https://sozluk.gov.tr/> (06/12/2020)
- TÜRK TİCARET KANUNU, (T.T.K.), “**MADDE 1228 - (1)**” <http://www.ticaretkanunu.net/>
- TÜRK KLİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği) “Sektör İstatistikleri” 2020, (01.12.2020) <http://www.turklim.org/sector-istatistikleri/>
- TÜYSÜZ Mustafa “Deniz Ticareti Hukukunda Staryanın Başlaması” **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi** Cilt: XVI, Y. 2012
- UNITED NATIONS TREATY COLLECTION, Chapter XXI, (<http://treaties.un.org/>) (23.12.2020)
- UTİKAD, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/13247/konsimento-uygulamaları> (01.12.2020)
- UTKU Mehmet ve KAYA Yusuf, “Küçük ve Mikro İşletmeler İçin Finansal Raporlama Standartlarını (KÜMİ FRS) Çerçevesinde Maddi Duran Varlıkların Muhasebeleştirilmesi” **Mali Çözüm Dergisi**, Ocak-Şubat, 2021 (123-139)
- ÜLGENER Fehmi, “**Carter Sözleşmeleri II**”, İstanbul 2016, Ciltli 1.Basım Yılmaz Basım Yayıncılık ve Kağıt Ürünleri

ÜLGENER Fehmi, “**Carter Sözleşmeleri**”, İstanbul 2000, Ciltli 1.Basım Kardeşler Matbaası, Der Yayınevi

VERGİ USUL KANUNU, **Kiraya Veren ve Kiracı Açısından Kiralama İşlemlerinde Ayırıcı ve Ortak Yönleri** <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.4.213.pdf>

WILLIAMSSONS Jon, ROGERSAN Sara and VENDELA Santen “Business Models For Dedicated Container Freight on Swedish Inland Waterways” **Research in Transportation Business & Management**, Volume 35, June 2020, 100466

YAVAŞBAY Gizem, “**Taşıymanın Yanlış Konşimento Düzenlenmesinden Sorumluluğu**” (Yüksek Lisans Tezi, TC. İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Hukuk Anabilim Dalı Uluslararası Ticaret Hukuku ve Avrupa Birliği Yüksek Lisans Programı, İstanbul, 2016) (10-19)

Yıldıztekin, Atilla. “Lojistiğin İhracattaki Eki” İhracat Dünyası, Dünya Gazetesi Eki, Mayıs. 2002, (17-18)

YOLLU Ayşegül, “**Kalite Standartlarının Örnekl Bir Liman İşletmesine Uygulanması ve İyileştirme İçin Öneriler**” (Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Eylül, 2009, İstanbul)(8-10)

YU Carisa K.W. , YIP Tsz Leung and CHOY , “Optimal Portfolio Choice For Ship Leasing Investments” **The Flagship Journal Of International Shipping And Port Research**, Volume 46, 2019 - Issue 7 (884-900)

ZEREN Feyyaz, KAHRAMANER Hakan, “**Baltık Kuru Yük Endeksi ile İstanbul Navlun Endeksi Arasındaki Etkileşimin İncelenmesi: Ekonometrik Bir Uygulama**” Journal of International Management, Educational and Economics Perspectives 7 (1) (2019) (70)

URL-1, 2020 <https://www.tdk.sozluk.gov.tr> Erişim Tarihi 10.10.2020

URL-2, 2020 <https://www.itf-oecd.org/> Erişim Tarihi 11.10.2020

URL-3, 2020 <https://treaties.un.org/> Erişim Tarihi 11.10.2020

URL-4, 2020 <https://publications.ics-shipping.org/> Erişim Tarihi 08.12.2020

URL-5, 2021 <https://lumbuzz.com/demuraj-detention-ve-dispec-arasindaki-fark/> Erişim Tarihi 06.02.2021

URL-6, 2021 <http://www.denizlismmmo.org/> Erişim Tarihi 27.05.2021



FREIGHT INVOICE

Freight Business Name

Your company address
 Your company city, ST ZIP
 Your company contact info.
 VAT registration number (if VAT registered)

INVOICE #	DATE
-----------	------

BILL TO:	SHIP TO:
#	Name
Name	Address
Address	City, ST ZIP
City, ST ZIP	Country
Country	Contact
Phone	
VAT #	

P.O. #	Sales Rep. Name	Ship Date	Ship Via	Terms	Due Date

Product ID	Description	Tax Rate	Unit Price	Quantity	Line Total

InvoicingTemplae.com

Notes:
 [Dotted box for notes]

SUBTOTAL	-
VAT (6%)	-
VAT (19%)	-
SHIPPING & HANDLING	-
TOTAL	-
PAID	-
TOTAL DUE	-

THANK YOU FOR YOUR BUSINESS!

<http://www.InvoicingTemplate.com>

Ek 2: Konšimento Örneği;

1 Egzemplarz dla nadawcy
Exemplar für den Absender
Copy for sender

Druk **karfax** tel./fax (0-22) 58-81-16

<p>1 Nadawca (nazwisko lub nazwa, adres, kraj) Absender (Name, Address, Land) Sender (name, address, country)</p>		<p>MIĘDZYNARODOWY SAMOCHODOWY LIST PRZEWOZOWY NR INTERNATIONALER FRACHTBRIEF No INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE</p> <p style="text-align: center;">CMR</p> <p>Niniejszy przewóz podlega postanowieniom konwencji o umowie międzynarodowej przewozu drogowym (CMR) lub wskazującej na jej wykonanie procedurę kłusową. Dieses Beförderung unterliegt trotz einer gegenseitigen Abmachung über Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR). This carriage is subject notwithstanding any clause to the Convention or the Contract for the International Carriage of goods by road (CMR)</p>																													
<p>2 Odbiorca (nazwisko lub nazwa, adres, kraj) Empfänger (Name, Address, Land) Consignee (name, address, country)</p>		<p>16 Przewoźnik (nazwisko lub nazwa, adres, kraj) Frachtführer (Name, Address, Land) Carrier (name, address, country)</p>																													
<p>3 Miejsce przekazania (miejsce, kraj) Auslieferungsort des Gutes (Ort, Land) Place of delivery of the goods (place, country)</p>		<p>17 Kolejni przewoźnicy (nazwisko lub nazwa, adres, kraj) Nachfolgende Frachtführer (Name, Address, Land) Successive carriers (name, address, country)</p>																													
<p>4 Miejsce i data zatowarzenia (miejsce, kraj, data) Ort und Tag der Übernahme des Gutes (Ort, Land, Datum) Place and date of taking over the goods (place, country, date)</p>		<p>18 Zastrzeżenia i uwagi przewoźnika Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer Carrier's reservations and observations</p>																													
<p>5 Załączone dokumenty Beigefügte Dokumente Documents attached</p>																															
<p>6 Cechy i numery Kennzeichen und Nummern Marks and nos</p>	<p>7 Ilość sztuk Anzahl der Packstücke Number of packages</p>	<p>8 Sposób opakowania Art der Verpackung Method of packing</p>	<p>9 Rodzaj towaru Beschreibung des Gutes Nature of the goods</p>	<p>10 Nr statystyczny Statistalnummer Statistical number</p>	<p>11 Waga brutto w kg Bruttogewicht in kg Gross weight in kg</p>	<p>12 Objętość w m³ Umfang in m³ Volume in m³</p>																									
<p>13 Instrukcje nadawcy Anweisungen des Absenders Sender's instructions</p>		<p>19 Postanowienia specjalne Besondere Vereinbarungen Special agreements</p>																													
<p>14 Postanowienia adresata przewoźnego Frachtbefragungsanweisungen Instruction as to payment for carriage</p> <p><input type="checkbox"/> Przewoźnie zapłacone /Am/ Carriage paid <input type="checkbox"/> Przewoźnie niezapłacone /Del/ Carriage forward</p>		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">Do zapłaty Zu zahlen vom: To be paid by</th> <th style="width: 25%;">Nadawca Absender Sender</th> <th style="width: 25%;">Waluta /Währung/ Currency</th> <th style="width: 25%;">Odbiorca Empfänger Consignee</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Przewoźne Fracht Carriage charges</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bonifitacja Ermäßigungen Deductions</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Balans /Zwiel /Najel Balance</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dotyczy Nadawcy/Przewoźnik Supplier, charges</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Wskazywa dodatkowe Bonifitacje Miscellaneous</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Razem Gesamtsumme Total to be paid</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Do zapłaty Zu zahlen vom: To be paid by	Nadawca Absender Sender	Waluta /Währung/ Currency	Odbiorca Empfänger Consignee	Przewoźne Fracht Carriage charges				Bonifitacja Ermäßigungen Deductions				Balans /Zwiel /Najel Balance				Dotyczy Nadawcy/Przewoźnik Supplier, charges				Wskazywa dodatkowe Bonifitacje Miscellaneous				Razem Gesamtsumme Total to be paid			
Do zapłaty Zu zahlen vom: To be paid by	Nadawca Absender Sender	Waluta /Währung/ Currency	Odbiorca Empfänger Consignee																												
Przewoźne Fracht Carriage charges																															
Bonifitacja Ermäßigungen Deductions																															
Balans /Zwiel /Najel Balance																															
Dotyczy Nadawcy/Przewoźnik Supplier, charges																															
Wskazywa dodatkowe Bonifitacje Miscellaneous																															
Razem Gesamtsumme Total to be paid																															
<p>21 Wyłożono w Aufgelegt in</p> <p style="text-align: right;">dnia am 19 on 19</p>		<p>15 Zapłać /Kleberzahlung/ Cash on delivery</p>																													
<p>22 Podpis i pieczęć nadawcy Unterschrift und Stempel des Absenders Signature and stamp of the sender</p>		<p>23 Podpis i data przewoźnika Unterschrift und Stempel des Frachtführers Signature and date of the carrier</p>																													
<p>24 Przewoźnie otrzymano /Gut empfangen/ Obwohl received</p> <p style="text-align: right;">Miejscowość Ort 19 Miejsce ort 19</p> <p>Przewoźnik otrzymał towar /Gut empfangen/ Obwohl und Stempel des Frachtführers Signature and stamp of the consignee</p>																															

(Zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (WE) z dnia 20 sierpnia 2005 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) z dnia 11 września 2000 r. w sprawie wzorcowego formularza międzynarodowego listu przewozowego CMR) (Zgodnie z Verordnung der Kommission (EG) vom 20. August 2005 zur Änderung der Verordnung (EG) vom 11. September 2000 über den internationalen Standard-Frachtbrief CMR)

Shipper's Name and Address		Shipper's Account Number		Not Negotiable (Air Consignment note)		Issued by	
Air WayBill							
Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.							
Consignee's Name and Address		Consignee's Account Number		It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.			
Issuing Carrier's Agent Name and City				Accounting Information			
Agent's IATA Code		Account No.					
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing				Reference Number		Optional Shipping Information	
To	By First Carrier	Routing and Destination	to	by	to	by	Currency
							Declared Value for Carriage
							Declared Value for Customs
Airport of Destination		Requested Flight/Date		Amount of Insurance		INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".	
Handling Information							
These commodities, technology or software were exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations. Ultimate destination							SCI
Diversion contrary to U.S. law prohibited.							
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
				Volume Weight			
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges	
Valuation Charge							
Tax							
Total Other Charges Due Agent				Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insolar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Good Regulations.			
Total Other Charge Due Carrier							
Total Prepaid		Total Collect		Signature of Shipper or his Agent			
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency		Executed on (state) at (place) Signature of Issuing Carrier or its Agent			
For Carriers Use only at Destination		Charges at Destination					

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

Konşimento Düzenleme Örneği

BILL OF LADING				
SHIPPING INSTRUCTIONS Shippers name and address[1] (Taşıyıcının adı adresi)		NAME AND ADDRESS OF TRANSPORT/SHIPPING COMPANY		
Consignee's name and address[2] (Alıcının adı adresi)				
Notify adres[3] (Acente adresi)				
Place of receipt[4] (Malların alınacağı yer)				
First vessel[5] (Birinci araç)		Port loading[6] (Yüklemenin yapılacağı liman)		
----- Port of discharge[7] (Malların boşaltılacağı liman) -----		----- Final discharge[8] (Malların son teslim yeri) -----		
Second vessel[9] (İkinci araç)		Port of transport[10] (Aktarmanın yapılacağı liman)		
----- Port of discharge[11] (Malların boşaltılacağı liman) -----		----- Place of delivery[12] (Malların teslim yeri) -----		
Marks and no's[14] (işaret ve numaralar)	Contents no and seal no[15] (Mühür ve damga numarası)	Quantity and description of goods [16] (Ürüne ve ambalaja ilişkin uyarılar)	Gross Wright[17] (Toplam ağırlık) kg	Measurement m ³ [18] (Toplam hacim)
			Tarif no[19] (Tarife numarası)	FOB value[20] (FOB değeri)


DIMENSIONS OF PACKAGES					
No. of packages [22] (Toplam koli sayısı)	Length (Uzunluk) [23]	Breadth (Eni) [24]	Depth (Derinlik) [25]	Measure (Hacim) [26]	Total measure (Toplam hacim) [27]
BILL OF LADING REQUIREMENTS (Konşimentodaki koşullar) [28]		FREIGHT AND CHARGES (Navlun ve diğer giderler) [29]		DOCUMENT ACCOMPANYING CARGO TO PORT OF SHIPMENT (Nakliyeciyeye ilişkin belgeler) [30]	
Total no. Required (Konşimento numarası) [31]	Originals (Aslı)	Copies (Kopyası)	Freight payable by: ----- (Navlunu deyecek taraf) [35] Charges payable by: ----- (Diğer giderleri ödeyecek taraf) [36]	Documents going with cargo to port of shipment (Kargo ile gönderilecek belgeler)	
We declare the are going to be a full and true account of the contents, values, etc. Of the goods here in declared. We agree to pay all freight or charges, custom house charges and duties as well as other lawful and customary expenses and also return freight and charges if consignee either decline to receive the goods or refuse or are unable to pay the charges there on. We understand and accept that all transactions are subject to your Standard trading conditions and or conditions of relevant bill of which we are aware.					
BILLS OF LADING WILL NOT BE RELEASED DATED:----- WITHOUT PRIOR SETTLEMENT OF FREIGHT AND/OR CHARGES SIGNED [37] ----- ON BEHALF OF-----					

: Deniz konşimentosu boş form

 MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. Website : www.mscmedshippco.com		BILL OF LADING No. NON-NEGOTIABLE COPY <small>"Port-to-Port" or "Combined Transport" (see Clause 1)</small>	
SOAD Code: MSCU		NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L's	NO. OF RIDER PAGES
SHIPPER:		CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (Include Agent(s) at POD)	
CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of..." here.			
NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20)			
VESSEL & VOYAGE NO. (see Clauses 8 & 9)		PORT OF LOADING	PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)
BOOKING REF.	(or) SHIPPER'S REF.	PORT OF DISCHARGE	PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)
PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)			
Container Numbers, Seal Numbers and Marks	Description of Packages and Goods <small>(Continued on attached Bill of Lading Rider page(s), if applicable)</small>	Gross Cargo Weight	Measurement
FREIGHT & CHARGES <small>Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid (see Clause 16)</small>		RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the here entitled Carrier's Receipt for carriage subject to all the terms and conditions hereof from the Place of Receipt or Port of Loading to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING THE MERCHANT EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO ALL THE TERMS AND CONDITIONS, WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS SIDE AND ON THE REVERSE SIDE OF THIS BILL OF LADING AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE MERCHANT. If this is a negotiable (To Order / of) Bill of Lading, one original Bill of Lading, duly endorsed must be surrendered by the Merchant to the Carrier (together with outstanding Freight and charges) in exchange for the Goods or a Delivery Order. If this is a non-negotiable (straight) Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order (after payment of outstanding Freight and charges) against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with the national law at the Port of Discharge or Place of Delivery whichever is applicable. IN WITNESS WHEREOF the Carrier or their Agent has signed the number of Bills of Lading stated at the top, all of this tenor and date, and wherever one original Bill of Lading has been surrendered all other Bills of Lading shall be void.	
DECLARED VALUE (only applicable if Ad Valorem Charges paid - see Clause 7.3)	CARRIER'S RECEIPT (No. of Crds or Pkgs rvd by Carrier - see Clause 14.1)	SIGNED on behalf of the Carrier MSC Mediterranean Shipping Company S.A.	
PLACE AND DATE OF ISSUE	SHIPPED ON BOARD DATE		

EK 3: Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi (Bareboat Charter)

<https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1437260/000119312519303517/d841690dex41.htm>

1. Shipbroker N/A		BIMCO STANDARD BAREBOAT CHARTER CODE NAME: "BARECON 2001"		 PART I
2. Place and date 122] March 2019				
3. Owners/Place of business (Cl. 1) GREAT SYROS LIMITED / Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island, Majuro, MH96960, the Republic of the Marshall Islands		4. Bareboat Charterers/Place of business (Cl. 3) SYROS SHIPPING CORPORATION / Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island, Majuro, MH96960, the Republic of the Marshall Islands		
5. Vessel's name, call sign and flag (Cl. 1 and 3) Nave Alderamin /3FB05 /Panama				
6. Type of Vessel MR2		7. GT/NT 30,052 / 13,255		
8. When/Where built 2013, Korea		9. Total DWT (abt.) in metric tons on summer freeboard 49,998		
10. Classification Society (Cl. 3) Nippon Kaiji Kyokai or any other Classification Society		11. Date of last special survey by the Vessel's classification society TBA		
12. Further particulars of Vessel (also indicate minimum number of months' validity of class certificates agreed acc. to Cl. 3) IMO No.: 9487483 Length: 175.54 metres Breadth: 32.20 metres Depth: 19.10 metres				
13. Port or Place of delivery (Cl. 3) The place of delivery specified under Clause 5(a) of the MOA		14. Time for delivery (Cl. 4) See Clause 34	15. Cancelling date (Cl. 5) See Clause 33	
16. Port or Place of redelivery (Cl. 15) At a safe, ice free port where the Vessel would be afloat at all times		17. No. of months' validity of trading and class certificates upon redelivery (Cl. 15) See Clause 40		
18. Running days' notice if other than stated in Cl. 4 N/A		19. Frequency of dry-docking (Cl. 19(g)) In accordance with Classification Society and Flag State requirements		
20. Trading limits (Cl. 6) Worldwide within International Navigating Limits				
21. Charter period (Cl. 2) See Clause 32		22. Charter hire (Cl. 11) See Clause 36		
23. New class and other safety requirements (state percentage of Vessel's insurance value acc. to Box 29)(Cl. 10(a)(ii)) N/A				
24. Rate of interest payable acc. to Cl. 11 (f) and, if applicable, acc. to PART IV See Clause 36.11 - neither Clause 11(f) nor Part IV applies		25. Currency and method of payment (Cl. 11) Dollars/bank transfer		

Prepared by BIMCO's data
 Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen, Issued November 2001
 Prepared by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen in 1974 as "Barecon A", "and "Barecon B", Revised and re-analysed 1989, Revised 2001

This document is a computer generated BARECON 2001 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

9

"BARECON 2001" STANDARD BAREBOAT CHARTER

PART I

26. Place of payment, also state beneficiary and bank account (Cl. 11) To be paid into the Earnings Account	27. Bank-Corporate guarantee/bond (sum and place) (Cl. 24) (optional) See Clause 24
28. Mortgage(s), if any (state whether 12(a) or (b) applies; if 12(b) applies state date of Financial Instrument and name of Mortgagee(s)/Place of business) (Cl. 12) See Clause 35	29. Insurance (hull and machinery and war risks) (state value acc. to Cl. 13(f) or, if applicable, acc. to Cl. 14(b)) (also state if Cl. 14 applies) See Clause 38 - Clause 14 does not apply
30. Additional insurance cover, if any, for Owners' account limited to (Cl. 13(b) or, if applicable, Cl. 14(g)) See Clause 38	31. Additional insurance cover, if any, for Charterers' account limited to (Cl. 13(b) or, if applicable, Cl. 14(g)) See Clause 38
32. Latent defects (only to be filled in if period other than stated in Cl. 3) N/A	33. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 27) N/A
34. Grace period (state number of clear banking days) (Cl. 28) See Clause 44	35. Dispute Resolution (state 30(a), 30(b) or 30(c); if 30(c) agreed Place of Arbitration must be stated (Cl. 30)) See Clause 30(a)
36. War cancellation (indicate countries agreed) (Cl. 26(f)) N/A	
37. Newbuilding Vessel (indicate with "yes" or "no" whether PART III applies) (optional) No, Part III does not apply	38. Name and place of Builders (only to be filled in if PART III applies) N/A
39. Vessel's Yard Building No. (only to be filled in if PART III applies) N/A	40. Date of Building Contract (only to be filled in if PART III applies) N/A
41. Liquidated damages and costs shall accrue to (state party acc. to Cl. 1) a) N/A b) N/A c) N/A	
42. Hire/Purchase agreement (indicate with "yes" or "no" whether PART IV applies) (optional) No, Part IV does not apply	43. Bareboat Charter Registry (indicate with "yes" or "no" whether PART V applies) (optional) No, Part V does not apply
44. Flag and Country of the Bareboat Charter Registry (only to be filled in if PART V applies) N/A	45. Country of the Underlying Registry (only to be filled in if PART V applies) N/A
46. Number of additional clauses covering special provisions, if agreed Clause 32 to Clause 59	

PREAMBLE - It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I and PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further. It is further mutually agreed that PART III and/or PART IV and/or PART V shall only apply and only form part of this Charter if expressly agreed and stated in Boxes 37, 42 and 43. If PART III and/or PART IV and/or PART V apply, it is further agreed that in the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and PART II shall prevail over those of PART III and/or PART IV and/or PART V to the extent of such conflict but no further.

[Signature]	Signature (Charterers) For and on behalf of the Charterers Name: Title:
-------------	---------------------------------------------------------------------------------------------

This document is a computer generated BARECON 2001 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

"BARECON 2001" STANDARD BAREBOAT CHARTER

PART I

26. Place of payment; also state beneficiary and bank account (Cl. 11) To be paid into the Earnings Account	27. Bank/Corporate guarantee/bond (sum and place) (Cl. 24) (optional) See Clause 24
28. Mortgage(s), if any (state whether 12(a) or (b) applies; if 12(b) applies state date of Financial Instrument and name of Mortgagee(s)/Place of business) (Cl. 12) See Clause 35	29. Insurance (hull and machinery and war risks) (state value acc. to Cl. 13(f) or, if applicable, acc. to Cl. 14(k)) (also state if Cl. 14 applies) See Clause 38 - Clause 14 does not apply
30. Additional insurance cover, if any, for Owners' account limited to (Cl. 13(b) or, if applicable, Cl. 14(g)) See Clause 38	31. Additional insurance cover, if any, for Charterers' account limited to (Cl. 13(b) or, if applicable, Cl. 14(g)) See Clause 38
32. Latent defects (only to be filled in if period other than stated in Cl. 3) N/A	33. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 27) N/A
34. Grace period (state number of clear banking days) (Cl. 28) See Clause 44	35. Dispute Resolution (state 30(a), 30(b) or 30(c); if 30(c) agreed Place of Arbitration <u>must</u> be stated (Cl. 30)) See Clause 30(a)
36. War cancellation (indicate countries agreed) (Cl. 28(f)) N/A	
37. Newbuilding Vessel (indicate with "yes" or "no" whether PART III applies) (optional) No, Part III does not apply	38. Name and place of Builders (only to be filled in if PART III applies) N/A
39. Vessel's Yard Building No. (only to be filled in if PART III applies) N/A	40. Date of Building Contract (only to be filled in if PART III applies) N/A
41. Liquidated damages and costs shall accrue to (state party acc. to Cl. 1) a) N/A b) N/A c) N/A	
42. Hire/Purchase agreement (indicate with "yes" or "no" whether PART IV applies) (optional) No, Part IV does not apply	43. Bareboat Charter Registry (indicate with "yes" or "no" whether PART V applies) (optional) No, Part V does not apply
44. Flag and Country of the Bareboat Charter Registry (only to be filled in if PART V applies) N/A	45. Country of the Underlying Registry (only to be filled in if PART V applies) N/A
46. Number of additional clauses covering special provisions, if agreed Clause 32 to Clause 59	

PREAMBLE - It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I and PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further. It is further mutually agreed that PART III and/or PART IV and/or PART V shall only apply and only form part of this Charter if expressly agreed and stated in Boxes 37, 42 and 43. If PART III and/or PART IV and/or PART V apply, it is further agreed that in the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and PART II shall prevail over those of PART III and/or PART IV and/or PART V to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners) For and on behalf of the Owners Name: Title:	Signature (Charterers) For and on behalf of the Charterers Name: Title:
-------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------

This document is a computer generated BARECON 2001 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

<p>1. Definitions See also Clause 59 In this Charter, the following terms shall have the meanings hereby assigned to them: "The Owners" shall mean the party identified in Box 3; "The Charterers" shall mean the party identified in Box 4; "The Vessel" shall mean the vessel named in Box 5 and with particulars as stated in Boxes 6 to 12. "Financial Instrument" means the mortgage, deed of covenant or other such financial security instrument as annexed to this Charter and stated in Box 28.</p> <p>2. Charter Period In consideration of the hire detailed in Box 22, the Owners have agreed to let and the Charterers have agreed to hire the Vessel for the period stated in Box 21 ("The Charter Period"). See also Clause 32 and Clause 36.</p> <p>3. Delivery <i>(not applicable when Part III applies, as indicated in Box 37)</i> (a) The Owners shall before and at the time of delivery exercise due diligence to make the Vessel seaworthy and in every respect ready in hull, machinery and equipment for service under this Charter. The Vessel shall be delivered by the Owners and taken over by the Charterers at the port or place indicated in Box 13 in such ready safe berth as the Charterers may direct. (b) The Vessel shall be properly documented on delivery in accordance with the laws of the Flag State indicated in Box 5 and the requirements of the Classification Society stated in Box 10. The Vessel upon delivery shall have her survey cycles up to date and trading and class certificates valid for at least the number of months agreed in Box 12. (c) The delivery of the Vessel by the Owners and the taking over of the Vessel by the Charterers shall constitute a full performance by the Owners of all the Owners' obligations under this Clause 3, and thereafter the Charterers shall not be entitled to make or assert any claim against the Owners on account of any conditions, representations or warranties expressed or implied with respect to the Vessel but the Owners shall be liable for the cost of but not the time for repairs or renewals occasioned by latent defects in the Vessel, her machinery or appurtenances, existing at the time of delivery under this Charter, provided such defects have manifested themselves within twelve (12) months after delivery unless otherwise provided in Box 32.</p> <p>4. Time for Delivery See Clauses 32 and 34 <i>(not applicable when Part III applies, as indicated in Box 37)</i> The Vessel shall not be delivered before the date indicated in Box 14 without the Charterers' consent and the Owners shall exercise due diligence to deliver the Vessel not later than the date indicated in Box 15. Unless otherwise agreed in Box 18, the Owners shall give the Charterers not less than thirty (30) running days' preliminary and not less than fourteen (14) running days' definite notice of the date on which the Vessel is expected to be ready for delivery. The Owners shall keep the Charterers closely advised of possible changes in the Vessel's position.</p> <p>5. Cancelling See Clause 33 <i>(not applicable when Part III applies, as indicated in Box 37)</i> (a) Should the Vessel not be delivered latest by the cancelling date indicated in Box 15, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter by giving the Owners notice of cancellation within thirty-six (36) running hours after the cancelling date stated in Box 15, failing which this Charter shall remain in full force and effect. (b) If it appears that the Vessel will be delayed beyond the cancelling date, the Owners may, as soon as they are in a position to state with reasonable certainty the</p>	<p>1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71</p>	<p>day on which the Vessel should be ready, give notice thereof to the Charterers asking whether they will exercise their option of cancelling, and the option must then be declared within one hundred and sixty-eight (168) running hours of the receipt by the Charterers of such notice or within thirty-six (36) running hours after the cancelling date, whichever is the earlier. If the Charterers do not then exercise their option of cancelling, the seventh day after the readiness date stated in the Owners' notice shall be substituted for the cancelling date indicated in Box 15 for the purpose of this Clause 5. (c) Cancellation under this Clause 5 shall be without prejudice to any claim the Charterers may otherwise have on the Owners under this Charter.</p> <p>6. Trading Restrictions See also Clauses 46.1(n) and 46.1(o) The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of suitable lawful merchandise within the trading limits indicated in Box 20. The Charterers undertake not to employ the Vessel or suffer the Vessel to be employed otherwise than in conformity with the terms of the contracts of insurance (including any warranties expressed or implied therein) without first obtaining the consent of the insurers to such employment and complying with such requirements as to extra premium or otherwise as the insurers may prescribe. The Charterers also undertake not to employ the Vessel or suffer her employment in any trade or business which is forbidden by the law of any country to which the Vessel may sail or is otherwise illicit or in carrying illicit or prohibited goods or in any manner whatsoever which may render her liable to condemnation, destruction, seizure or confiscation. Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radio-isotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained to loading thereof.</p> <p>7. Surveys on Delivery and Redelivery <i>(not applicable when Part III applies, as indicated in Box 37)</i> The Owners and Charterers shall each appoint surveyors for the purpose of determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of delivery and redelivery pursuant to Clause 40.3 (with the relevant costs paid by the Charterers), hereunder. The Owners shall bear all expenses of the On-hire Survey including loss of time, if any, and the Charterers shall bear all expenses of the Off-hire Survey including loss of time, if any, at the daily equivalent to the rate of hire or pro-rata thereof.</p> <p>8. Inspection The Owners shall have the right at any time after giving reasonable notice to the Charterers to inspect or survey the Vessel or instruct a duly authorised surveyor to carry out such survey on their behalf:- (a) to ascertain the condition of the Vessel and satisfy themselves that the Vessel is being properly repaired and maintained either (i) once every calendar year provided no Potential Termination Event or Termination Event has occurred (after giving reasonable notice to the Charterers and provided that the Owners do not unduly interfere with or cause delay to the commercial operation of the Vessel) or (ii) at any time following the occurrence of a Potential Termination Event or Termination Event. The costs and fees for such inspection or survey shall be paid by the Charterers. Owners unless the Vessel</p>	<p>72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

This document is a computer generated BARECON 2001 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

is found to require repairs or maintenance in order to achieve the condition so provided;	133		
(b) in dry-dock if the Charterers have not dry-docked Her in accordance with <u>Clause 10(g)</u> . The costs and fees for such inspection or survey shall be paid by the Charterers; and	135		
(c) for any other commercial reason they consider necessary (provided it does not unduly interfere with the commercial operation of the Vessel). The costs and fees for such inspection and survey shall be paid by the Owners/Charterers.	136		
All time used in respect of inspection, survey or repairs shall be for the Charterers' account and form part of the Charter Period.	137		
The Charterers shall also permit the Owners to inspect the Vessel's log books whenever requested and shall whenever required by the Owners furnish them with full information regarding any casualties or other accidents or damage to the Vessel.	138		
The Charterers shall provide all necessary assistance to the Owners, their representatives or agents in respect of any inspection and/or survey referred to hereunder.	139		
	140		
	141		
	142		
	143		
	144		
	145		
	146		
	147		
	148		
	149		
	150		
	151		
9. Inventories, Oil and Stores See Clause 34.7	152		
A complete inventory of the Vessel's entire equipment, outfit including spare parts, appliances and of all consumable stores on board the Vessel shall be made by the Charterers in conjunction with the Owners on delivery and again on redelivery of the Vessel. The Charterers and the Owners, respectively, shall at the time of delivery and redelivery take over and pay for all bunkers, lubricating oil, unbroached provisions, paints, ropes and other consumable stores (excluding spare parts) in the said Vessel at the then current market prices at the ports of delivery and redelivery, respectively. The Charterers shall ensure that all spare parts listed in the inventory and used during the Charter Period are replaced at their expense prior to redelivery of the Vessel.	153		
	154		
	155		
	156		
	157		
	158		
	159		
	160		
	161		
	162		
	163		
	164		
	165		
	166		
	167		
10. Maintenance and Operation	168		
(a)(i) Maintenance and Repairs - During the Charter Period the Vessel shall be in the full possession and at the absolute disposal for all purposes of the Charterers and under their complete control in every respect. The Charterers shall maintain the Vessel, her machinery, boilers, appurtenances and spare parts in a good state of repair, in efficient operating condition and in accordance with good commercial maintenance practice and, <u>except as provided for in Clause 14(i)</u> , if applicable, at their own expense they shall at all times keep the Vessel's <u>Class classification</u> fully up to date with the Classification Society indicated in <u>Box 10</u> and maintain all other necessary certificates in force at all times.	169		
	170		
	171		
	172		
	173		
	174		
	175		
	176		
	177		
	178		
	179		
	180		
	181		
	182		
(ii) New Class and Other Safety Requirements - In the event of any improvement, structural changes or new equipment becoming necessary for the continued operation of the Vessel by reason of new class requirements or by compulsory legislation costing (excluding the Charterers' loss of time) more than the percentage stated in <u>Box 23</u> , or if <u>Box 23</u> is left blank, 5 per cent. of the Vessel's insurance value as stated in <u>Box 29</u> , then the extent, if any, to which the rate of hire shall be varied and the ratio in which the cost of compliance shall be shared between the parties concerned in order to achieve a reasonable distribution thereof as between the Owners and the Charterers having regard, inter alia, to the length of the period remaining under this Charter shall, in the absence of agreement, be referred to the dispute resolution method agreed in <u>Clause 30</u> , the Charterers shall	183		
	184		
	185		
	186		
	187		
	188		
	189		
	190		
	191		
	192		
	193		
	194		
	195		
	196		
	197		
	198		
	199		
	200		
		ensure that the same are complied with and the time and costs of compliance shall be for the Charterers' account.	
		(iii) Financial Security - The Charterers shall maintain financial security or responsibility in respect of third party liabilities as required by any government, including federal, state or municipal or other division or authority thereof, to enable the Vessel, without penalty or charge, lawfully to enter, remain at, or leave any port, place, territorial or contiguous waters of any country, state or municipality in performance of this Charter without any delay. This obligation shall apply whether or not such requirements have been lawfully imposed by such government or division or authority thereof.	201
		The Charterers shall make and maintain all arrangements by bond or otherwise as may be necessary to satisfy such requirements at the Charterers' sole expense and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences whatsoever (including loss of time) for any failure or inability to do so.	202
		(b) Operation of the Vessel - The Charterers shall at their own expense and by their own procurement man, victual, navigate, operate, supply, fuel and, whenever required, repair the Vessel during the Charter Period and they shall pay all charges and expenses of every kind and nature whatsoever incidental to their use and operation of the Vessel under this Charter, including annual flag/Flag State fees and any foreign general municipality and/or state taxes. The Master, officers and crew of the Vessel shall be the servants of the Charterers for all purposes whatsoever, even if for any reason appointed by the Owners.	203
		Charterers shall comply with the regulations regarding officers and crew in force in the country of the Vessel's flag or any other applicable law.	204
		(c) The Charterers shall keep the Owners and the mortgagee(s) advised of the intended employment, planned dry-docking (other than the periodical dry-docking referred to under paragraph (g) below) and major repairs of the Vessel, as reasonably required.	205
		(d) Flag and Name of Vessel - During the Charter Period, the Charterers shall have the liberty to paint the Vessel in their own colours, install and display their funnel insignia and fly their own house flag (with all fees, costs and expenses arising in relation thereto for the Charterers account). The Charterers shall also have the liberty, with the Owners' consent, which shall not be unreasonably withheld, to change the flag of the Vessel to that of another Flag State (with all fees, costs and expenses arising in relation thereto for the Charterers' account) and/or with the Owners' consent, the name of the Vessel (with all fees, costs and expenses arising in relation thereto for the Charterers' account) during the Charter Period. Any painting and re-painting, instalment and re-instalment, registration (including maintenance and renewal thereof) and re-registration, if required by the Owners, shall be at the Charterers' expense and time. If the Flag State requires the Owners to register itself or establish a physical presence or office in the jurisdiction of such Flag State, all fees, costs and expenses payable by the Owners to register itself, establish and maintain such physical presence or office shall be for the account of the Charterers.	206
		(e) Changes to the Vessel - Subject to <u>Clause 10(a)(ii)</u> and <u>Clause 10(b)</u> , the Charterers shall make no structural changes in the Vessel or changes which materially adversely affect the Vessel's classification or value in the machinery, boilers, appurtenances or spare parts thereof without in each instance	207
			208
			209
			210
			211
			212
			213
			214
			215
			216
			217
			218
			219
			220
			221
			222
			223
			224
			225
			226
			227
			228
			229
			230
			231
			232
			233
			234
			235
			236
			237
			238
			239
			240
			241
			242
			243
			244
			245
			246
			247
			248
			249
			250
			251
			252

This document is a computer generated BARECON 2001 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

first securing the Owners' approval thereof. If the Owners	253	(f) — Any delay in payment of hire shall entitle the	316
so agree, the Charterers shall, if the Owners so require,	254	Owners to interest at the rate per annum as agreed	317
restore the Vessel to its former condition before the	255	in Box 24 . If Box 24 has not been filled in, the three months	318
termination of this Charter.	256	interbank offered rate in London (LIBOR or its successor)	319
(f) Use of the Vessel's Outfit, Equipment and	257	for the currency stated in Box 25 , as quoted by the British	320
Appliances - The Charterers shall have the use of all	258	Bankers' Association (BBA) on the date when the hire	321
outfit, equipment, and appliances on board the Vessel	259	fell due, increased by 2 per cent., shall apply.	322
at the time of delivery, provided the same or their	260	(g) — Payment of interest due under sub-clause 11(f)	323
substantial equivalent shall be returned to the Owners	261	shall be made within seven (7) running days of the date	324
on redelivery (without prejudice to Clauses 40.6 and	262	of the Owners' invoice specifying the amount payable	325
40.7 and if redelivery is required pursuant to this		or, in the absence of an invoice, at the time of the next	326
Charter) in the same good order and condition as		hire payment date.	327
when received, ordinary wear and tear excepted. The	263		
Charterers shall from time to time during the Charter	264	12. Mortgage See Clause 35	328
Period replace such items of equipment as shall be so	265	<i>(only to apply if Box 28 has been appropriately filled in)</i>	329
damaged or worn as to be unfit for use. The Charterers	266	(a) — The Owners warrant that they have not effected	330
are to procure that all repairs to or replacement of any	267	any mortgage(s) of the Vessel and that they shall not	331
damaged, worn or lost parts or equipment be effected	268	effect any mortgage(s) without the prior consent of the	332
in such manner (both as regards workmanship and	269	Charterers, which shall not be unreasonably withheld.	333
quality of materials) as not to diminish the value of the	270	(b) — The Vessel chartered under this Charter is financed	334
Vessel. Title of any equipment so replaced shall vest	271	by a mortgage according to the Financial Instrument.	335
in and remain with the Owners. The Charterers have		The Charterers undertake to comply, and provide such	336
the right to fit additional		information and documents to enable the Owners to	337
equipment at their expense and risk (provided that no	272	comply, with all such instructions or directions in regard	338
permanent structural damage is caused to the Vessel		to the employment, insurances, operation, repairs and	339
by reason of such installation) and but the Charterers		maintenance of the Vessel as laid down in the Financial	340
shall, at their expense , remove such equipment and	273	Instrument or as may be directed from time to time during	341
make good any damage caused by the fitting or		the currency of the Charter by the mortgagee(s) in	342
removal of such additional equipment before the		conformity with the Financial Instrument. The Charterers	343
Vessel is redelivered to the Owners pursuant to		confirm that, for this purpose, they have acquainted	344
Clause 40.3 and without prejudice to Clauses 40.6		themselves with all relevant terms, conditions and	345
and 40.7, at the end of the period if		provisions of the Financial Instrument and agree to	346
requested by the Owners. Any equipment including radio	274	acknowledge this in writing in any form that may be	347
equipment on hire on the Vessel at time of delivery shall	275	required by the mortgagee(s). The Owners warrant that	348
be kept and maintained by the Charterers and the	276	they have not effected any mortgage(s) other than stated	349
Charterers shall assume the obligations and liabilities	277	in Box 28 and that they shall not agree to any	350
of the Owners under any lease contracts in connection	278	amendment of the mortgage(s) referred to in Box 28 or	351
therewith and shall reimburse the Owners for all	279	effect any other mortgage(s) without the prior consent	352
expenses incurred in connection therewith, also for any	280	of the Charterers, which shall not be unreasonably	353
new equipment required in order to comply with radio	281	withheld.	354
regulations.	282	(Optional. Clauses 12(a) and 12(b) are alternatives;	355
(g) Periodical Dry-Docking - The Charterers shall dry-	283	indicate alternative agreed in Box 28).	356
dock the Vessel and clean and paint her underwater	284		
parts whenever the same may be necessary, but not	285	13. Insurance and Repairs See also Clause 38	357
less than once during the period stated in Box 19 or, if	286	(a) Subject and without prejudice to Clause 38,	358
Box 19 has been left blank, every sixty (60) calendar	287	During the Charter Period the Vessel shall be kept	
months after delivery or such other period as may be	288	insured by the Charterers at their expense against hull	359
required by the Classification Society or Flag State.	289	and machinery, marine and war (including blocking	360
		and trapping) and Protection and Indemnity risks and	
11. Hire See Clause 36	290	freight, demurrage and defence risks	
(a) — The Charterers shall pay hire due to the Owners	291	(and any risks against which it is compulsory to insure	361
punctually in accordance with the terms of this Charter	292	for the operation of the Vessel, including but not limited	362
in respect of which time shall be of the essence.	293	to maintaining	
(b) — The Charterers shall pay to the Owners for the hire	294	financial security in accordance with sub-clause	363
of the Vessel a lump sum in the amount indicated in	295	10(a)(iii) in such form as the Owners shall in writing	364
Box 22 which shall be payable not later than every thirty	296	approve, which approval shall not be unreasonably	365
(30) running days in advance, the first lump sum being	297	withheld. During the Charter Period, the Charterers	366
payable on the date and hour of the Vessel's delivery to	298	shall procure (at Charterers' expense) that there are	
the Charterers. Hire shall be paid continuously	299	in place innocent Owners' interest insurance,	
throughout the Charter Period.	300	Owner's additional perils (pollution) insurance and if	
(c) — Payment of hire shall be made in cash without	301	applicable Mortgagees' interest insurance and	
discount in the currency and in the manner indicated in	302	Mortgagees' additional perils (pollution) insurance.	
Box 25 and at the place mentioned in Box 26 .	303	Such insurances as specified in this Clause 13 shall be	
(d) — Final payment of hire, if for a period of less than	304	arranged by the	
thirty (30) running days, shall be calculated proportionally	305	Charterers to protect the interests of both the Owners	367
according to the number of days and hours remaining	306	and the Charterers and the mortgagee Mortgagee(s) (if	368
before redelivery and advance payment to be effected	307	any); and	
accordingly.	308	The Charterers shall be at liberty to protect under such	369
(e) — Should the Vessel be lost or missing, hire shall	309	insurances the interests of any managers they may	370
cease from the date and time when she was lost or last	310	appoint. Insurance policies shall cover the Owners and	371
heard of. The date upon which the Vessel is to be treated	311	the Charterers and the Mortgagees (if any) according to	372
as lost or missing shall be ten (10) days after the Vessel	312	their respective interests.	
was last reported or when the Vessel is posted as	313	Subject to the provisions of the Financial Instruments (if	373
missing by Lloyd's, whichever occurs first. Any hire paid	314	any); if and the agreed loss payable clauses,	
in advance to be adjusted accordingly.	315	any; and the approval of the Owners and the insurers,	374

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

the Charterers shall effect all insured repairs and shall undertake settlement and reimbursement from the insurers of all costs in connection with such repairs as well as insured charges, expenses and liabilities to the extent of coverage under the insurances herein provided for.	375 376 377 378 379 380	(b) During the Charter Period the Vessel shall be kept insured by the Charterers at their expense against Protection and Indemnity risks (and any risks against which it is compulsory to insure for the operation of the Vessel, including maintaining financial security in accordance with sub-clause 10(a)(iii)) in such form as the Owners shall in writing approve which approval shall not be unreasonably withheld.	441 442 443 444 445 446
The Charterers also to remain responsible for and to effect repairs and settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles provided for in the insurances.	381 382 383 384 385 386	(c) In the event that any act or negligence of the Charterers shall vitiate any of the insurance herein provided, the Charterers shall pay to the Owners all losses and indemnify the Owners against all claims and demands which would otherwise have been covered by such insurance.	447 448 449 450 451 452
All time used for repairs under the provisions of sub-clause 13(a) and for repairs of latent defects according to Clause 3(c) above, including any deviation, shall be for the Charterers' account.	387 388 389 390	(d) The Charterers shall, subject to the approval of the Owners or Owners' Underwriters, effect all insured repairs, and the Charterers shall undertake settlement of all miscellaneous expenses in connection with such repairs as well as all insured charges, expenses and liabilities, to the extent of coverage under the insurances provided for under the provisions of sub-clause 14(a). The Charterers to be secured reimbursement through the Owners' Underwriters for such expenditures upon presentation of accounts.	453 454 455 456
(b) If the conditions of the above insurances permit additional insurance to be placed by the parties, such cover shall be limited to the amount for each party set out in Box 30 and Box 31, respectively. The Owners or the Charterers as the case may be shall immediately furnish the other party Owners with particulars of any additional insurance effected, including copies of any cover notes or policies and the written consent of the insurers of any such required insurance in any case where the consent of such insurers is necessary.	391 392 393 394 395 396 397 398 399 400	(e) The Charterers to remain responsible for and to effect repairs and settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles provided for in the insurances.	457 458 459 460 461 462 463 464
(c) The Charterers shall upon the request of the Owners, provide information and promptly execute such documents as may be required to enable the Owners to comply with the insurance provisions of the each Financial Instrument (if any).	401 402 403 404 405	(f) All time used for repairs under the provisions of sub-clauses 14(d) and 14(e) and for repairs of latent defects according to Clause 3 above, including any deviation, shall be for the Charterers' account and shall form part of the Charter Period. The Owners shall not be responsible for any expenses as are incident to the use and operation of the Vessel for such time as may be required to make such repairs.	465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478
(d) Subject to the provisions of the Financial Instruments, if any, and Clause 38 and Clause 40, should the Vessel become an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances required under sub-clause 13(a), all insurance payments for such loss shall be paid to the Owners (or if applicable, their financiers) in accordance with the agreed loss payable clauses who shall distribute the moneys between the Owners and the Charterers according to their respective interests. The Charterers undertake to notify the Owners and the mortgagee Mortgagee(s), if any, of any occurrences in consequence of which the Vessel is likely to become a Total Loss as defined in this Clause.	406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416	(g) If the conditions of the above insurances permit additional insurance to be placed by the parties such cover shall be limited to the amount for each party set out in Box 30 and Box 31, respectively. The Owners or the Charterers as the case may be shall immediately furnish the other party with particulars of any additional insurance effected, including copies of any cover notes or policies and the written consent of the insurers of any such required insurance in any case where the consent of such insurers is necessary.	479 480 481 482 483 484 485 486 487 488
(e) The Owners shall upon the request of the Charterers and subject to the Owners' approval of such request, promptly execute such documents as may be required to enable the Charterers to abandon the Vessel to insurers and claim a constructive total loss.	417 418 419 420	(h) Should the Vessel become an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances required under sub-clause 14(a), all insurance payments for such loss shall be paid to the Owners, who shall distribute the moneys between themselves and the Charterers according to their respective interests.	489 490 491 492 493 494
(f) For the purpose of insurance coverage against hull and machinery and war risks under the provisions of sub-clause 13(a), the value of the Vessel is the sum indicated in Box 29 Clause 38.	421 422 423 424	(i) If the Vessel becomes an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances arranged by the Owners in accordance with sub-clause 14(a), this Charter shall terminate as of the date of such loss.	495 496 497 498 499
14. Insurance, Repairs and Classification – intentionally omitted	425	(j) The Charterers shall upon the request of the Owners, promptly execute such documents as may be required to enable the Owners to abandon the Vessel to the insurers and claim a constructive total loss.	500 501 502 503
<i>(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 29, in which event Clause 13 shall be considered deleted).</i>	426 427 428	(k) For the purpose of insurance coverage against hull and machinery and war risks under the provisions of sub-clause 14(a), the value of the Vessel is the sum indicated in Box 29.	504 505 506 507
(a) During the Charter Period the Vessel shall be kept insured by the Owners at their expense against hull and machinery and war risks under the form of policy or policies attached hereto. The Owners and/or insurers shall not have any right of recovery or subrogation against the Charterers on account of loss of or any damage to the Vessel or her machinery or appurtenances covered by such insurance, or on account of payments made to discharge claims against or liabilities of the Vessel or the Owners covered by such insurance. Insurance policies shall cover the Owners and the Charterers according to their respective interests.	429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440	(l) Notwithstanding anything contained in sub-clause 10(a), it is agreed that under the provisions of Clause 14, if applicable, the Owners shall keep the Vessel's Class fully up to date with the Classification Society indicated in Box 10 and maintain all other necessary certificates in force at all times.	508 509 510 511 512 513
		15. Redelivery See Clause 40	514

This document is a computer generated BARECON 2001 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

Instruments (if any) and the General Assignment, in			
the event of the Requisition for Hire of the Vessel		she shall be subject, or is likely to be subject to	711
by any governmental or other competent authority	649	a belligerent's right of search and/or confiscation.	712
(hereinafter referred to as "Requisition for Hire")	650	(d) If the insurers of the war risks insurance, when	713
irrespective of the date during the Charter Period when	651	Clause 14 is applicable, should require payment of	714
"Requisition for Hire" may occur and irrespective of the	652	premiums and/or calls because, pursuant to the	715
length thereof and whether or not it be for an indefinite	653	Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter	716
or a limited period of time, and irrespective of whether it	654	and remain within, any area or areas which are specified	717
may or will remain in force for the remainder of the	655	by such insurers as being subject to additional premiums	718
Charter Period, this Charter shall not be deemed thereby	656	because of War Risks, then such premiums and/or calls	719
or thereupon to be frustrated or otherwise terminated	657	shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at	720
and the Charterers shall continue to pay the stipulated	658	the same time as the next payment of hire is due.	721
hire in the manner provided by this Charter until the time	659	(e) The Charterers shall have the liberty:	722
when the Charter would have terminated pursuant to	660	(i) to comply with all orders, directions, recommend-	723
any of the provisions hereof always provided however	661	ations or advice as to departure, arrival, routes,	724
that if all hire has been paid by the Charterers	662	sailing in convoy, ports of call, stoppages,	725
hereunder then in the event of "Requisition for Hire" any		destinations, discharge of cargo, delivery, or in any	726
Requisition		other way whatsoever, which are given by the	727
Hire or compensation is received or receivable by the	663	Government of the Nation under whose flag the	728
Owners, the same shall be payable to the Charterers	664	Vessel sails, or any other Government, body or	729
during the		group whatsoever acting with the power to compel	730
remainder of the Charter Period or the period of the	665	compliance with their orders or directions;	731
"Requisition for Hire" whichever be the shorter,	666	(ii) to comply with the orders, directions or recom-	732
(b) — In the event of the Owners being deprived of their	667	mendations of any war risks underwriters who have	733
ownership in the Vessel by any Compulsory Acquisition	668	the authority to give the same under the terms of	734
of the Vessel or requisition for title by any governmental	669	the war risks insurance;	735
or other competent authority (hereinafter referred to as	670	(iii) to comply with the terms of any resolution of the	736
"Compulsory Acquisition"); then, irrespective of the date	671	Security Council of the United Nations, any	737
during the Charter Period when "Compulsory Acqui-	672	directives of the European Community, the effective	738
sition" may occur, this Charter shall be deemed	673	orders of any other Supranational body which has	739
terminated as of the date of such "Compulsory	674	the right to issue and give the same, and with	740
Acquisition". In such event Charter Hire to be considered	675	national laws aimed at enforcing the same to which	741
as earned and to be paid up to the date and time of	676	the Owners are subject, and to obey the orders	742
such "Compulsory Acquisition".	677	and directions of those who are charged with their	743
		enforcement.	744
		(f) In the event of outbreak of war (whether there be a	745
26. War	678	declaration of war or not) (i) between any two or more	746
(a) Subject to the provisions of the Financial	679	of the following countries: the United States of America;	747
Instruments (if any), F for the purpose of this Clause, the		Russia; the United Kingdom; France; and the People's	748
words "War		Republic of China, (ii) between any two or more of the	749
Risks" shall include any war (whether actual or	680	countries stated in Box 36 , both the Owners and the	750
threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution,	681	Charterers shall have the right to cancel this Charter,	751
rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying	682	whereupon the Charterers shall redeliver the Vessel to	752
of mines (whether actual or reported), acts of piracy,	683	the Owners in accordance with Clause 15 , if the Vessel	753
acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage,	684	has cargo on board after discharge thereof at	754
blockades (whether imposed against all vessels or	685	destination, or if debarred under this Clause from	755
imposed selectively against vessels of certain flags or	686	reaching or entering it at a near, open and safe port as	756
ownership, or against certain cargoes or crews or	687	directed by the Owners, or if the Vessel has no cargo	757
otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or	688	on board, at the port at which the Vessel then is or if at	758
political group, or the Government of any state	689	sea at a near, open and safe port as directed by the	759
whatsoever, which may be dangerous or are likely to be	690	Owners. In all cases hire shall continue to be paid in	760
or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew	691	accordance with Clause 11 and except as aforesaid all	761
or other persons on board the Vessel.	692	other provisions of this Charter shall apply until	762
(b) Without first obtaining the consent of the	693	redelivery the end of the Charter Period.	763
insurers to such employment and complying with the			
terms of Clause 38 and such other requirements as to		27. Commission – intentionally omitted	764
extra insurance premiums or any other requirements		The Owners to pay a commission at the rate indicated	765
as may be prescribed by the insurers, T the Vessel,		in Box 33 to the Brokers named in Box 33 on any hire	766
unless the written consent of the		paid under the Charter. If no rate is indicated in Box 33 ,	767
Owners be first obtained, shall not continue to or go	694	the commission to be paid by the Owners shall cover	768
through any port, place, area or zone (whether of land	695	the actual expenses of the Brokers and a reasonable	769
or sea), or any waterway or canal, where it reasonably	696	fee for their work.	770
appears that the Vessel, her cargo, crew or other	697	If the full hire is not paid owing to breach of the Charter	771
persons on board the Vessel, in the reasonable	698	by either of the parties the party liable therefor shall	772
judgement of the Owners, may be, or are likely to be,	699	indemnify the Brokers against their loss of commission.	773
exposed to War Risks. Should the Vessel be within any	700	Should the parties agree to cancel the Charter, the	774
such place as aforesaid, which only becomes danger-	701	Owners shall indemnify the Brokers against any loss of	775
ous, or is likely to be or to become dangerous, after her	702	commission but in such case the commission shall not	776
entry into it, the Owners shall have the right to require	703	exceed the brokerage on one year's hire.	777
the Vessel to leave such area.	704		
(c) The Vessel shall not load contraband cargo, or to	705	28. Termination See Clauses 40 and 44	778
pass through any blockade, whether such blockade be	706	(a) Charterers' Default	779
imposed on all vessels, or is imposed selectively in any	707	The Owners shall be entitled to withdraw the Vessel from	780
way whatsoever against vessels of certain flags or	708	the service of the Charterers and terminate the Charter	781
ownership, or against certain cargoes or crews or	709	with immediate effect by written notice to the Charterers if:	782
otherwise howsoever, or to proceed to an area where	710	(i) —the Charterers fail to pay hire in accordance with	783

This document is a computer generated BARECON 2001 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

<u>Clause 11</u> —However, where there is a failure to make punctual payment of hire due to oversight, negligence, errors or omissions on the part of the Charterers or their bankers, the Owners shall give the Charterers written notice of the number of clear banking days stated in <u>Box 34</u> (as recognised at the agreed place of payment) in which to rectify the failure, and when so rectified within such number of days following the Owners' notice, the payment shall stand as regular and punctual.	784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799		855 856 857 858
Failure by the Charterers to pay hire within the number of days stated in <u>Box 34</u> of their receiving the Owners' notice as provided herein, shall entitle the Owners to withdraw the Vessel from the service of the Charterers and terminate the Charter without further notice;	800 801 802 803 804 805 806 807 808 809		859
(ii) the Charterers fail to comply with the requirements of:	800		
(1) <u>Clause 6</u> (Trading Restrictions)	801		
(2) <u>Clause 13(a)</u> (Insurance and Repairs) provided that the Owners shall have the option, by written notice to the Charterers, to give the Charterers a specified number of days grace within which to rectify the failure without prejudice to the Owners' right to withdraw and terminate under this Clause if the Charterers fail to comply with such notice;	802 803 804 805 806 807 808 809		
(iii) the Charterers fail to rectify any failure to comply with the requirements of <u>sub-clause 10(a)(i)</u> (Maintenance and Repairs) as soon as practically possible after the Owners have requested them in writing so to do and in any event so that the Vessel's insurance cover is not prejudiced.	810 811 812 813 814 815		
<u>(b) Owners' Default</u>	816		
If the Owners shall by any act or omission be in breach of their obligations under this Charter to the extent that the Charterers are deprived of the use of the Vessel and such breach continues for a period of fourteen (14) running days after written notice thereof has been given by the Charterers to the Owners, the Charterers shall be entitled to terminate this Charter with immediate effect by written notice to the Owners.	817 818 819 820 821 822 823 824		
<u>(c) Loss of Vessel</u>	825		
This Charter shall be deemed to be terminated if the Vessel becomes a total loss or is declared as a constructive or compromised or arranged total loss. For the purpose of this sub-clause, the Vessel shall not be deemed to be lost unless she has either become an actual total loss or agreement has been reached with her underwriters in respect of her constructive, compromised or arranged total loss or if such agreement with her underwriters is not reached it is adjudged by a competent tribunal that a constructive loss of the Vessel has occurred.	826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836		
<u>(d)</u> Either party shall be entitled to terminate this Charter with immediate effect by written notice to the other party in the event of an order being made or resolution passed for the winding-up, dissolution, liquidation or bankruptcy of the other party (otherwise than for the purpose of reconstruction or amalgamation) or if a receiver is appointed, or if it suspends payment, ceases to carry on business or makes any special arrangement or composition with its creditors.	837 838 839 840 841 842 843 844 845		
<u>(e)</u> The termination of this Charter shall be without prejudice to all rights accrued due between the parties prior to the date of termination and to any claim that either party might have.	846 847 848 849		
29. Repossession	850		
In the event of the Owners have made a request for redelivery of the Vessel termination of this Charter in accordance with the applicable provisions of <u>Clause 28</u> <u>Clause 40.3</u> ,	851 852		
the Owners shall in addition have the right to repossess the Vessel	853		
from the Charterers at her current or next port of call, or	854		
		at a port or place convenient to them without hindrance or interference by the Charterers, courts or local authorities. Pending physical repossession of the Vessel in accordance with this <u>Clause 29</u> and/or <u>Clause 40</u> , the Charterers shall	855 856 857 858
		hold the Vessel as gratuitous bailee only to the Owners and the Charterers shall procure that the master and crew follow the orders and directions of the Owners. The Owners shall arrange for an authorised representative to board the Vessel as soon as reasonably practicable following the termination of the Charter. The Vessel shall be deemed to be repossessed by the Owners from the Charterers upon the boarding of the Vessel by the Owners' representative. All arrangements and expenses relating to the settling of wages, disembarkation and repatriation of the Charterers' Master, officers and crew shall be the sole responsibility of the Charterers.	859
		30. Dispute Resolution	870
		*) (a) This Contract Charter and any non-contractual obligations arising out of or in connection with it shall be governed by and construed	871
		in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Contract Charter shall be referred	872 873
		to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.	874 875 876
		The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	877 878 879 880
		The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.	881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898
		Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.	899 900 901
		In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced. The language or any arbitration proceedings shall be English.	902 903 904 905 906 907
		*) (b) This Contract shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919
		In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as	920 921

This document is a computer generated BARECON 2001 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

the parties may agree) the arbitration shall be conducted	922
in accordance with the Shortened Arbitration Procedure	923
of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.—current at	924
the time when the arbitration proceedings are commenced.	925
*) (c) This Contract shall be governed by and construed	926
in accordance with the laws of the place mutually agreed	927
by the parties and any dispute arising out of or in	928
connection with this Contract shall be referred to	929
arbitration at a mutually agreed place, subject to the	930
procedures applicable there.	931
(d) Notwithstanding (a), (b) or (c) above, the parties	932
may agree at any time to refer to mediation any	933
difference and/or dispute arising out of or in connection	934
with this Contract.	935
In the case of a dispute in respect of which arbitration	936
has been commenced under (a), (b) or (c) above, the	937
following shall apply:-	938
(i) Either party may at any time and from time to time	939
elect to refer the dispute or part of the dispute to	940
mediation by service on the other party of a written	941
notice (the "Mediation Notice") calling on the other	942
party to agree to mediation.	943
(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar	944
days of receipt of the Mediation Notice confirm that	945
they agree to mediation, in which case the parties	946
shall thereafter agree a mediator within a further	947
14 calendar days, failing which on the application	948
of either party a mediator will be appointed promptly	949
by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such	950
person as the Tribunal may designate for that	951
purpose. The mediation shall be conducted in such	952
place and in accordance with such procedure and	953
on such terms as the parties may agree or, in the	954
event of disagreement, as may be set by the	955
mediator.	956
(iii) If the other party does not agree to mediate, that	957
fact may be brought to the attention of the Tribunal	958
and may be taken into account by the Tribunal when	959
allocating the costs of the arbitration as between	960
the parties.	961
(iv) The mediation shall not affect the right of either	962
party to seek such relief or take such steps as it	963
considers necessary to protect its interest.	964
(v) Either party may advise the Tribunal that they have	965
agreed to mediation. The arbitration procedure shall	966
continue during the conduct of the mediation but	967
the Tribunal may take the mediation timetable into	968
account when setting the timetable for steps in the	969
arbitration.	970
(vi) Unless otherwise agreed or specified in the	971
mediation terms, each party shall bear its own costs	972
incurred in the mediation and the parties shall share	973
equally the mediator's costs and expenses.	974
(vii) The mediation process shall be without prejudice	975
and confidential and no information or documents	976
disclosed during it shall be revealed to the Tribunal	977
except to the extent that they are disclosable under	978
the law and procedure governing the arbitration.	979
<i>(Note: The parties should be aware that the mediation</i>	980
<i>process may not necessarily interrupt time limits.)</i>	981
(e) If <u>Box 35</u> in Part I is not appropriately filled in, sub-clause	982
30(a) of this Clause shall apply. <u>Sub-clause 30(d)</u> shall	983
apply in all cases.	984
*) <u>Sub-clauses 30(a), 30(b) and 30(c)</u> are alternatives;	985
<u>indicate alternative agreed in Box 35.</u>	986
31. Notices See Clause 43	987
(a) Any notice to be given by either party to the other	988
party shall be in writing and may be sent by fax, telex,	989
registered or recorded mail or by personal service.	990
(b) The address of the Parties for service of such	991
communication shall be as stated in <u>Boxes 3 and 4</u>	992
respectively.	993

"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

**PART III
PROVISIONS TO APPLY FOR NEWBUILDING VESSELS ONLY**

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 37)

OPTIONAL PART

1.—Specifications and Building Contract	1	and upon and after such acceptance, subject to Clause	69
(a)—The Vessel shall be constructed in accordance with the Building Contract (hereafter called "the Building Contract") as annexed to this Charter, made between the Builders and the Owners and in accordance with the specifications and plans annexed thereto, such Building Contract, specifications and plans having been countersigned as approved by the Charterers.	2	1(d), the Charterers shall not be entitled to make any claim	70
(b)—No change shall be made in the Building Contract or in the specifications or plans of the Vessel as approved by the Charterers as aforesaid, without the Charterers' consent.	3	against the Owners in respect of any conditions,	71
(c)—The Charterers shall have the right to send their representative to the Builders' Yard to inspect the Vessel during the course of her construction to satisfy themselves that construction is in accordance with such approved specifications and plans as referred to under sub-clause (a) of this Clause.	4	representations or warranties, whether express or implied,	72
(d)—The Vessel shall be built in accordance with the Building Contract and shall be of the description set out therein. Subject to the provisions of sub-clause 2(c)(ii) hereunder, the Charterers shall be bound to accept the Vessel from the Owners, completed and constructed in accordance with the Building Contract, on the date of delivery by the Builders. The Charterers undertake that having accepted the Vessel they will not thereafter raise any claims against the Owners in respect of the Vessel's performance or specification or defects, if any. Nevertheless, in respect of any repairs, replacements or defects which appear within the first 12 months from delivery by the Builders, the Owners shall endeavour to compel the Builders to repair, replace or remedy any defects or to recover from the Builders any expenditure incurred in carrying out such repairs, replacements or remedies. However, the Owners' liability to the Charterers shall be limited to the extent the Owners have a valid claim against the Builders under the guarantee clause of the Building Contract (a copy whereof has been supplied to the Charterers). The Charterers shall be bound to accept such sums as the Owners are reasonably able to recover under this Clause and shall make no further claim on the Owners for the difference between the amount(s) so recovered and the actual expenditure on repairs, replacement or remedying defects or for any loss of time incurred. Any liquidated damages for physical defects or deficiencies shall accrue to the account of the party stated in <u>Box 41(a)</u> or if not filled in shall be shared equally between the parties. The costs of pursuing a claim or claims against the Builders under this Clause (including any liability to the Builders) shall be borne by the party stated in <u>Box 41(b)</u> or if not filled in shall be shared equally between the parties.	5	as to the seaworthiness of the Vessel or in respect of delay	73
	6	in delivery.	74
	7	(b)—If for any reason other than a default by the Owners under the Building Contract, the Builders become entitled under that Contract not to deliver the Vessel to the Owners, the Owners shall upon giving to the Charterers written notice of Builders becoming so entitled, be excused from giving delivery of the Vessel to the Charterers and upon receipt of such notice by the Charterers this Charter shall cease to have effect.	75
	8		76
	9	(c)—If for any reason the Owners become entitled under the Building Contract to reject the Vessel the Owners shall, before exercising such right of rejection, consult the Charterers and thereupon	77
	10	(i) if the Charterers do not wish to take delivery of the Vessel they shall inform the Owners within seven (7) running days by notice in writing and upon receipt by the Owners of such notice this Charter shall cease to have effect; or	78
	11	(ii) if the Charterers wish to take delivery of the Vessel they may by notice in writing within seven (7) running days require the Owners to negotiate with the Builders as to the terms on which delivery should be taken and/or refrain from exercising their right to rejection and upon receipt of such notice the Owners shall commence such negotiations and/or take delivery of the Vessel from the Builders and deliver her to the Charterers;	79
	12	(iii) in no circumstances shall the Charterers be entitled to reject the Vessel unless the Owners are able to reject the Vessel from the Builders;	80
	13	(iv) if this Charter terminates under sub-clause (b) or (c) of this Clause, the Owners shall thereafter not be liable to the Charterers for any claim under or arising out of this Charter or its termination.	81
	14	(d) Any liquidated damages for delay in delivery under the Building Contract and any costs incurred in pursuing a claim therefor shall accrue to the account of the party stated in <u>Box 41(c)</u> or if not filled in shall be shared equally between the parties.	82
	15		83
	16		84
	17		85
	18		86
	19		87
	20		88
	21		89
	22		90
	23		91
	24		92
	25		93
	26		94
	27		95
	28		96
	29		97
	30		98
	31		99
	32		100
	33		101
	34		102
	35		103
	36		104
	37		105
	38		106
	39		107
	40		108
	41		109
	42		110
	43		111
	44		112
	45		113
	46		114
	47		115
	48		116
	49		117
	50		118
	51		119
	52		120
	53		121
	54		122
	55		123
	56		124
	57		125
	58		126
	59		127
	60		128
	61		129
	62		130
	63		131
	64		132
	65		133
	66		
	67		
	68		
2.—Time and Place of Delivery			
(a)—Subject to the Vessel having completed her acceptance trials including trials of cargo equipment in accordance with the Building Contract and specifications to the satisfaction of the Charterers, the Owners shall give and the Charterers shall take delivery of the Vessel afloat when ready for delivery and properly documented at the Builders' Yard or some other safe and readily accessible dock, wharf or place as may be agreed between the parties hereto and the Builders. Under the Building Contract the Builders have estimated that the Vessel will be ready for delivery to the Owners as therein provided but the delivery date for the purpose of this Charter shall be the date when the Vessel is in fact ready for delivery by the Builders after completion of trials whether that be before or after as indicated in the Building Contract. The Charterers shall not be entitled to refuse acceptance of delivery of the Vessel			
3.—Guarantee Works			
If not otherwise agreed, the Owners authorise the Charterers to arrange for the guarantee works to be performed in accordance with the building contract terms, and hire to continue during the period of guarantee works. The Charterers have to advise the Owners about the performance to the extent the Owners may request.			
4.—Name of Vessel			
The name of the Vessel shall be mutually agreed between the Owners and the Charterers and the Vessel shall be painted in the colours, display the funnel insignia and fly the house flag as required by the Charterers.			
5.—Survey on Redelivery			
The Owners and the Charterers shall appoint surveyors for the purpose of determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of re-delivery. Without prejudice to Clause 15 (Part II), the Charterers shall bear all survey expenses and all other costs, if any, including the cost of docking and undocking, if required, as well as all repair costs incurred. The Charterers shall also bear all loss of time spent in connection with any docking and undocking as well as repairs, which shall be paid at the rate of hire per day or pro rata.			

This document is a computer generated BARECON 2001 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

**PART IV
HIRE/PURCHASE AGREEMENT**

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 42)


<p>OPTIONAL PART</p>

On expiration of this Charter and provided the Charterers have fulfilled their obligations according to Part I and II as well as Part III, if applicable, it is agreed, that on payment of the final payment of hire as per <u>Clause 11</u> the Charterers have purchased the Vessel with everything belonging to her and the Vessel is fully paid for,	1 2 3 4 5 6 7	In exchange for payment of the last month's hire instalment the Sellers shall furnish the Buyers with a Bill of Sale duly attested and legalized, together with a certificate setting out the registered encumbrances, if any. On delivery of the Vessel the Sellers shall provide for deletion of the Vessel from the Ship's Register and deliver a certificate of deletion to the Buyers. The Sellers shall, at the time of delivery, hand to the Buyers all classification certificates (for hull, engines, anchors, chains, etc.), as well as all plans which may be in Sellers' possession.	28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38
<i>In the following paragraphs the Owners are referred to as the Sellers and the Charterers as the Buyers.</i>	8 9		
The Vessel shall be delivered by the Sellers and taken over by the Buyers on expiration of the Charter.	10 11	The Wireless Installation and Nautical Instruments, unless on hire, shall be included in the sale without any extra payment.	39 40 41
The Sellers guarantee that the Vessel, at the time of delivery, is free from all encumbrances and maritime liens or any debts whatsoever other than those arising from anything done or not done by the Buyers or any existing mortgage agreed not to be paid off by the time of delivery. Should any claims, which have been incurred prior to the time of delivery be made against the Vessel, the Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of such claims to the extent it can be proved that the Sellers are responsible for such claims. Any taxes, notarial, consular and other charges and expenses connected with the purchase and registration under Buyers' flag, shall be for Buyers' account. Any taxes, consular and other charges and expenses connected with closing of the Sellers' register, shall be for Sellers' account.	12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27	The Vessel with everything belonging to her shall be at Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, subject to the conditions of this Contract and the Vessel with everything belonging to her shall be delivered and taken over as she is at the time of delivery, after which the Sellers shall have no responsibility for possible faults or deficiencies of any description.	42 43 44 45 46 47 48
		The Buyers undertake to pay for the repatriation of the Master, officers and other personnel if appointed by the Sellers to the port where the Vessel entered the Bareboat Charter as per <u>Clause 3</u> (Part II) or to pay the equivalent cost for their journey to any other place.	49 50 51 52 53

This document is a computer generated BARECON 2001 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

EK 4: Zaman Kira Sözleşmesi (Time Charter)

<https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/798528/000119312509227863/dex102.htm>

<p>1. Place and date CHELMSFORD, OCTOBER 2009</p>		<p>UNIFORM TIME CHARTER PARTY FOR OFFSHORE SERVICE VESSELS CODE NAME: "SUPPLYTIME 89"</p>  <p>PART I</p>	
<p>2. Owners/Place of business (full style, address and telex/telefax no.) (Cl. 1(a)) OVH INC 1555 E FLAMINGO RD #155 LAS VEGAS NV 89119</p>		<p>3. Charterers/Place of business (full style, address and telex/telefax no.) (Cl. 1(a)) GLOBAL MARINE SEARCH LIMITED NEW SAXON HOUSE 1 WINSFORD WAY BOREHAM INTERCHANGE CHELMSFORD ESSEX, CM2 5PD TEL: +44 (0) 1245 702000 FAX: +44 (0) 1245 702209</p>	
<p>4. Vessel's name (Cl. 1(b)) MV OCEAN ALERT</p>		<p>5. Date of delivery (Cl. 2(a)) OCTOBER, 2009 OR OTHER DATE AS MAY BE MUTUALLY AGREED</p>	<p>6. Cancelling date (Cl. 2(a)) and (c) 20 DAYS AFTER DATE EVENTUALLY AGREED IN BOX 5</p>
<p>7. Port or place of delivery (Cl. 2(a)) L.b.a.</p>		<p>8. Port or place redelivery/notice of redelivery (Cl. 2(a)) L.b.a. (i) Port or place of redelivery 20 (TWENTY) (ii) Number of days' notice of redelivery</p>	
<p>9. Period of hire (Cl. 1(a)) AS PER SEARCH ASSIGNMENT see ANNEX D</p>		<p>10. Extension of period of hire (optional) (Cl. 1(b)) N/A (i) Period of extension N/A (ii) Advance notice for declaration of option (days)</p>	
<p>11. Automatic extension period to complete voyage or well (Cl. 1(c)) N/A (i) Voyage or well (state which) N/A (ii) Maximum extension period (state number of days)</p>		<p>12. Mobilisation charge (lump sum and when due) (Cl. 2(b)(i)) N/A (i) Lump sum N/A (ii) When due</p>	
<p>14. Early termination of charter (state amount of hire payable) (Cl. 25(a)) AS PER SEARCH ASSIGNMENT see ANNEX D</p>		<p>13. Port or place of mobilisation (Cl. 2(b)(i)) AS BOX 8</p>	
		<p>15. Number of days' notice of early termination (Cl. 25(a)) 30 (THIRTY)</p>	<p>16. Demobilisation charge (lump sum) (Cl. 2(a) and Cl. 25(a)) N/A</p>

Issued by The Documentary Committee of The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen (First edition published 1978) REVISED 1989
 Printed by BIMCO's, also
 Adopted by International Support Vessel Owners' Association (ISVA), London
 Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen September 1989

This document is a computer generated SUPPLYTIME 89 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.



17. Area of operation (Cl. 5(b)) AS PER SEARCH ASSIGNMENT see ANNEX D		18. Employment of vessel restricted to (state nature of service(s)) (Cl. 5(a)) IN SUPPORT OF CHARTERERS SEARCH ASSIGNMENT, ALWAYS WITHIN THE SAFE CAPABILITIES AND CAPACITIES OF THE VESSEL.	
19. Charter hire (state rate and currency) (Cl. 10(a) and (d)) £7,503,900 (SEVEN MILLION, FIVE HUNDRED AND THREE THOUSAND, NINE HUNDRED BRITISH POUNDS STERLING) IN ACCORDANCE WITH THE COMPLETION AGREEMENT		20. Extension hire (if agreed, state rate) (Cl. 10(b)) N/A	
21. Invoicing for hire and other payments (Cl. 10(d)) (i) state whether to be issued in advance or arrears IN ACCORDANCE WITH THE COMPLETION AGREEMENT (ii) state to whom to be issued if addressee other than stated in Box 2 N/A (iii) state to whom to be issued if addressee other than stated in Box 3 N/A		22. Payments (state mode and place of payment, also state beneficiary and bank account) (Cl. 10(e)) IN ACCORDANCE WITH THE COMPLETION AGREEMENT	
23. Payment of hire, bunker invoices and disbursements for Charterers' account (state maximum number of days) (Cl. 10(e)) IN ACCORDANCE WITH THE COMPLETION AGREEMENT		24. Interest rate payable (Cl. 10(f)) 2% ABOVE PREVAILING BARCLAYS BANK plc RATE	25. Maximum audit period (Cl. 10(f)) N/A
26. Meals (state rate agreed) (Cl. 5(c)(ii)) N/A	27. Accommodation (state rate agreed) (Cl. 5(c)(ii)) N/A	28. Mutual Waiver of Recourse (optional, state whether applicable) (Cl. 12(j)) NOT APPLICABLE	
29. Sublet (state amount of daily increment to charter hire) (Cl. 17(b)) N/A		30. War (state name of countries) (Cl. 19(e)) MIDDLE EAST	
31. General average (place of settlement - only to be filed in if other than London) (Cl. 23) 		32. Breakdown (state period) (Cl. 26(b)(v)) 5 DAYS	
33. Law and arbitration (state (Cl. 31(a) or 31(b) or 31(c), as agreed, if (Cl. 31(c) agreed also state place of arbitration) (Cl. 31) CL 31(a)		34. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed N/A	

<p>35. Names and addresses for notices and other communications required to be given by <u>the Owners (Cl. 28)</u> Sandra Hayes sandra.hayes@globalmarinesystems.com address as per box 3 Copied to Nicholas Pilbrow nicholaspilbrow@robertfraser.co.uk</p>	<p>36. Names and addresses for notices and other communications required to be given by <u>the Charterers (Cl. 28)</u> David Morris dam@shipwreck.net 5215 W Laurel Street Tampa Florida USA 33607</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in the Charter consisting of PART I, including additional clauses if any agreed and stated in [Box 34](#), and PART II as well as [ANNEX "A"](#), [and ANNEX "B"](#), [ANNEX "D"](#) and [ANNEX "E"](#) as annexed to this Charter. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II and [ANNEX "A"](#) and [ANNEX "B"](#) to the extent of such conflict but no further. [ANNEX "C"](#) as annexed to this Charter is [optional](#) and shall only apply if expressly agreed and stated in [Box 28](#).

Signature (Charterers)
S. RUHAN, DIRECTOR GLOBAL MARINE SEARCH LIMITED



VESSEL SPECIFICATION

1. General

- (a) Owner: Name: _____
Address: _____
- (b) Operator: Name: _____
Address: _____
- (c) Vessel's Name: _____ Builder: _____
- (d) Year built: _____
- (e) Type: _____
- (f) Classification and Society: _____
- (g) Flag: _____
- (h) Date of next scheduled drydocking: _____

2. Performance

- (a) Certified Bollard Pull (Tonnes) _____
- (b) Speed/Consumption (Non-Towing)
(Approx. Daily Fuel Consumption)
(Fair Weather)
Max Speed: _____ Kts (app.) _____ Tonnes
Service Speed: _____ Kts (app.) _____ Tonnes
Standby (main engines secured) _____ Tonnes
- (c) Approx. Towing/Working Fuel Consumption
Engine Power 100% _____ Tonnes
- (d) Type(s) and Grade(s) of Fuel Used: _____

3. Dimensions and Capacities/Discharge Rates:

- (a) L.O.A. (m): _____ Breadth (m): _____ Depth (m): _____
Max Draught (m): _____
- (b) Deadweight (metric tons): _____
- Discharge Rate
- (c) * Cargo Fuel max (m³): _____ /hr at _____ head
- (d) * Drill Water max (m³): _____ /hr at _____ head
- (e) Potable Water (m³): _____ /hr at _____ head
- (f) Dry Bulk (m³/cu.ft): _____ in Tanks _____ /hr at _____ head
- (g) Liquid Mud (m³/barrels): _____ /hr at _____ head
(max. SG) _____
State type of recirculation system i.e.
mechanical agitation, centrifugal pumps etc. _____
- (h) Cargo Deck Area (m²): _____ Capacity (m.t.): _____

- Length (m) x Breadth (m): _____
- Load Bearing Capacity _____
- (i) Heavy Weight Brine (m³/barrels): _____
(max. SG) _____ /hr at _____ head
- * Multipurpose Tanks yes/no: _____

4. Machinery

- (a) BHP Main Engines: _____
- (b) Engine Builder: _____
- (c) Number of Engines and Type: _____
- (d) Generators: _____

- (e) Stabilisers: _____
- (f) Bow Thruster(s): _____
- (g) Stern Thruster(s): _____
- (h) Propellers/Rudders: _____
- (i) Number and Pressure Rating of Bulk Compressors: _____
- (j) Fuel Oil Metering System: _____

5. Towing and Anchor Handling Equipment

- (a) (i) Stern Roller (Dimensions): _____
- (ii) Anchor Handling/Towing Winch: _____
- (iii) Rig Chain Locker Capacity (linear feet of
3 in. Chain): _____
- (iv) Tugger Winches: _____
- (v) Chain Stopper Make and Type: _____
- (b) (i) Towing Wire: _____
- (ii) Spare Towing Wire: _____
- (iii) Work Wire: _____
- (iv) Spare Work Wire: _____
- (v) Other Anchor Handling Equipment
(e.g. Pelican Hooks, Shackles, Stretchers etc.): _____

6. Radio and Navigation Equipment

- (a) Radios

This document is a computer generated SUPPLYTIME 89 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

VESSEL SPECIFICATION

Single Side Band: _____ (a) Crew: _____ (b) Passengers: _____

VHF: _____

Satcom: _____

(b) Electronic Navigation Equipment: _____

(c) Gyro: _____

(d) Radar: _____

(e) Autopilot: _____

(f) Depth Sounder: _____

7. Fire Fighting Equipment

(a) Class (FF1, FF2, FF3, other): _____

(b) Fixed: _____

(c) Portable: _____

8. Accommodation

9. Galley

(a) Freezer Space (m³): _____

(b) Cooler (m³): _____

10. Additional Equipment

(a) Mooring Equipment: _____

(b) Joystick: _____

(c) Other: _____

11. Standby/Survivor Certificate

Yes/No

Nos: _____

This document is a computer generated SUPPLYTIME 89 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

ANNEX A

VESSEL SPECIFICATIONS

1. General

- (a) Owner OVH, Inc., c/o
Odyssey Marine Exploration Inc.
5215 West Laurel Street, 2nd Floor
Tampa, FL 33607 USA
- (c) Ocean Alert Davie Yard, Canada
- (d) 1968
- (e) Survey Research Vessel
- (f) 2 IRS 7006780
- (g) Sierra Leone

2. Performance:

- (b) Max. Speed: 10 Kts 12 Tonnes
Service Speed: ___ Kts 12 Tonnes
- (c) Fuel Consumption: 4 tons/day in survey mode
- (d) Fuel type: MGO, DMA (Max 0.1% sulphur)

3. Dimensions and Capacities/Discharge Rates:

- (a) L.O.A. 71.40m Breadth: 12.20m Dept: 4.8m
Max Draught: 4.8m
- (b) Deadweight: 600 metric tons
- (h) Cargo Deck Area: ___ m Capacity: ___ m
Length x Breadth: 71.40m x 12.20m

4. Machinery:

- (a) BHP Main Engines: 2 x 2640
- (b) Engine Builder: Fairbanks Morse
- (c) Number/Type Engines: 2 Fairbanks
- (d) Generators: 2 x CAT 365 kw
1 x Cummins 275 kw
- (e) Stabilisers: N/A
- (f) Bow Thrusters: 200 hp hydro electric
- (g) Stern Thrusters: N/A
- (h) Propellers/Rudders: 2 x 4 Blade CCP Kamewa Semi Balanced
- (j) Fuel Oil Metering: flow meter

5. Towing and Anchor Handling Equipment
 - (a) (ii) Anchor Handling/Towing Winch:
Anchor: 2 stockless bower 3100 pounds
Chains: Grade U3(a) nominal diameter 34mm,
length of link 204mm x breadth 122mm;
total length of chain: 24.7 x 8 length
 - (iii) Rig Chain Capacity:
444 cubic feet
6. Radios and Navigation Equipment
 - (a) Radio: VHF: Full GMDSS
Satcom: Fleet 77
 - (b) Electronic Nav Equip: Furuno GPS Plotter
Electronic Chart Computer, Inmarsat C System
 - (c) Gyro: Sperry Gyro SR 120
 - (d) Radar: 1 x Furuno 21110 1 x Marine Radar 1832
 - (e) Autopilot: Sperry, 3 Station Contacts
 - (f) Depth Sounder: 2-1 Furuno, Atlas Deso 30
Kodan depth sounder
7. Fire Fighting Equipment
 - (b) Fixed: yes
 - (c) Portable: yes
8. Accommodation
 - (a) Crew: 17 (b) Passengers: 45 total
40 beds – single and double cabins
9. Gallery
Domestic refrigeration, cooling and frozen room
Capacity 15 day provision/21 person



INSURANCE

Insurance policies (as applicable) to be procured and maintained by the Owners under Clause 14:

- (1) Marine Hull Insurance. - Hull and Machinery Insurance shall be provided with limits equal to those normally carried by the Owners for the Vessel.
- (2) Protection and Indemnity (Marine Liability) Insurance. - Protection and Indemnity or Marine Liability insurance shall be provided for the Vessel with a limit equal to the value under paragraph 1 above or U.S. \$5 million, whichever is greater, and shall include but not be limited to coverage for crew liability, third party bodily injury and property damage liability, including collision liability, towage liability (unless carried elsewhere).
- (3) General Third Party Liability Insurance. - Coverage shall be:
Bodily Injury USD\$1,000,000 per ~~occurrence~~ ~~person~~
Property Damage USD\$1,000,000 per occurrence.

- (4) Workmen's Compensation and Employer's Liability Insurance for Employees. - ~~Covering non-employees for statutory benefits as set out and required by local law in area of operation or area in which the Owners may become legally obliged to pay benefits.~~
- (5) Comprehensive General Automobile Liability Insurance. - ~~Covering all owned, hired and non-owned vehicles, cover shall be for:~~
~~Bodily Injury According to the local law.~~
~~Property Damage In an amount equivalent to single limit per occurrence.~~
- (6) Such other insurances as may be agreed.

This document is a computer generated SUPPLYTIME 89 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.



AGREEMENT FOR MUTUAL INDEMNITY AND WAIVER OF RECOURSE

(Optional, only applicable if stated in Box 28 in PART I)

This Agreement is made between the Owners and the Charterers and is premised on the following:

- (a) The Charterers and the Owners have entered into a contract or agreement dated as above regarding the performance of work or service in connection with the Charterers' operations offshore ("Operations");
- (b) The Charterers and the Owners have entered into, or shall enter into, contracts or agreements with other contractors for the performance of work or service in connection with the Operations;
- (c) Certain of such other contractors have signed, or may sign, counterparts of this Agreement or substantially similar agreements relating to the operations ("Signatory" or collectively "Signatories"); and
- (d) The Signatories wish to modify their relationship at common law and avoid entirely disputes as to their liabilities for damage or injuries to their respective property or employees;

In consideration of the premises and of execution of reciprocal covenants by the other Signatories, the Owners agree that:

1. The Owners shall hold harmless, defend, indemnify and waive all rights of recourse against the other Signatories and their respective subsidiary and affiliate companies, employees, directors, officers, servants, agents, invitees, vessel(s), and insurers, from and against any and all claims, demands, liabilities or causes of action of every kind and character, in favour of any person or party, for injury to, illness or death of any employee of or for damage to or loss of property owned by the Owners (or in possession of the Owners by virtue of an arrangement made with an entity which is not a Signatory) which injury, illness, death, damage or loss arises out of the Operations, and regardless of the cause of such injury, illness, death, damage or loss even though caused in whole or in part by a pre-existing defect, the negligence, strict liability or other legal fault of other Signatories.
2. The Owners (including the Vessel) shall have no liability whatsoever for injury, illness or death of any employee of another Signatory under the Owners' direction by virtue of an arrangement made with such other Signatory, or for damage to or loss of property of another Signatory in the Owners' possession by virtue of an arrangement made with such other Signatory. In no event shall the Owners (including the Vessel) be liable to another Signatory for any consequential damages whatsoever arising out of or in connection with the performance or non-performance of this Agreement, including, but not limited to, loss of use, loss of profits, shut-in or loss of production and cost of insurance.
3. The Owners undertake to obtain from their insurers a waiver of rights of subrogation against all other Signatories in accordance with the provisions of this Agreement governing the mutual liability of the Signatories with regard to the Operations.
4. The Owners shall attempt to have those of their sub-contractors which are involved in the Operations become Signatories and shall promptly furnish the Charterers with an original counterpart of this Agreement or of a substantially similar agreement executed by its sub-contractors.
5. Nothing contained in this Agreement shall be construed or held to deprive the Owners or the Charterers or any other Signatory as against any person or party, including as against each other, of any right to claim limitation of liability provided by any applicable law, statute or convention, save that nothing in this Agreement shall create any right to limit liability. Where the Owners or the Charterers or any other Signatory may seek an indemnity under the provisions of this Agreement as against each other in respect of a claim brought by a third party, the Owners or the Charterers or any other Signatory shall seek to limit their liability against such third party.
6. The Charterers shall provide the Owners with a copy of every counterpart of this Agreement or substantially similar agreement which is executed by another Signatory pertaining to the Operations, and shall, in signing this, and in every counterpart of this Agreement, be deemed to be acting as agent or trustee for the benefit of all Signatories.
7. This Agreement shall inure to the benefit of and become binding on the Owners as to any other Signatories on the later of the date of execution by the Owners and the date of execution of a counterpart of this Agreement or a substantially similar agreement by such other Signatory pertaining to the Operations.
8. Any contractor, consultant, sub-contractor, etc., performing work or service for the Charterers or another Signatory in connection with the Operations which has not entered into a formal contract for the performance of such work or service may nevertheless become a Signatory by signing a counterpart of this Agreement or a substantially similar agreement which shall govern, as to the subject of this Agreement, the relationship between such new Signatory and the other Signatories and also by extension its relations with the Charterers.
9. This Agreement may be executed in any number of counterparts or substantially similar agreements as necessary but all such counterparts shall together constitute one legal instrument.

PART II
"SUPPLYTIME 89" Uniform Time Charter Party for Offshore Service Vessels

1. Period	1	accordance with the law of the place of the Vessel's flag and/or registration	71
(a) The Owners stated in Box 2 let and the Charterers stated in Box 3 hire the Vessel named in Box 4 , as specified in ANNEX "A" (hereinafter referred to as "the Vessel"), for the period as stated in Box 5 from the time the Vessel is delivered to the Charterers.	2	and of the place of operation. Such activities shall be restricted to the service(s) as stated in Box 16 , and to voyages between any good and safe port or place and any place or offshore unit where the Vessel can safely lie always afloat within the Area of Operation as stated in Box 17 which shall always be within Institute Warranty Limits and which shall in no circumstances be exceeded without prior agreement and adjustment of the Hire and in accordance with such other terms as appropriate to be agreed, provided always that the Charterers do not warrant the safety of any such port or place or offshore unit but shall exercise due diligence in issuing their orders to the Vessel as if the Vessel were their own property and having regard to her capabilities and the nature of her employment. Unless otherwise agreed, the Vessel shall not be employed as a diving platform.	72
(b) Subject to Clause 10(b), the Charterers have the option to extend the Charter Period in direct continuation for the period stated in Box 10(a) , but such an option must be declared in accordance with Box 10(a) .	3	(b) Relevant permission and licences from responsible authorities for the Vessel to enter, work in and leave the Area of Operation shall be obtained by the Charterers and the Owners shall assist, if necessary, in every way possible to secure such permission and licences.	73
(c) The Charter Period shall automatically be extended for the time required to complete the voyage or well (whichever is stated in Box 11(a)) in progress, such time not to exceed the period stated in Box 11(a) .	4	(c) The Vessel's Space - The whole reach and burden and decks of the Vessel shall throughout the Charter Period be at the Charterers' disposal reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores. The Charterers shall be entitled to carry, so far as space is available and for their purposes in connection with their operations:	74
	5	(i) Persons other than crew members, other than fare paying, and for such purposes to make use of the Vessel's available accommodation not being used on the voyage by the Vessel's Crew. The Owners shall provide suitable provisions and requisites for such persons for which the Charterers shall pay at the rate as stated in Box 26 per meal and at the rate as stated in Box 27 per day for the provision of bedding and services for persons using berth accommodation.	75
	6	(ii) Lawful cargo whether carried on or under deck.	76
	7	(iii) Explosives and dangerous cargo, whether in bulk or packaged, provided proper notification has been given and such cargo is marked and packed in accordance with the national regulators of the Vessel and/or the International Maritime Dangerous Goods Code and/or other pertinent regulations. Failing such proper notification, marking or packing the Charterers shall indemnify the Owners in respect of any loss, damage or liability whatsoever and howsoever arising therefrom. The Charterers accept responsibility for any additional expenses (including reinstatement expenses) incurred by the Owners in relation to the carriage of explosives and dangerous cargo.	77
	8	(iv) Hazardous and noxious substances, subject to Clause 12(a) , proper notification and a pertinent regulations.	78
	9	(v) Lay-up of Vessel - The Charterers shall have the option of laying up the Vessel at an agreed safe port or place for all or any portion of the Charter Period in which case the Hire hereunder shall continue to be paid but, if the period of such lay-up exceeds 30 consecutive days, there shall be credited against such Hire the amount which the Owners shall reasonably have saved by way of reduction in expenses and overheads as a result of the lay-up of the Vessel.	79
	10		80
	11		81
	12		82
2. Delivery and Redelivery	12		83
(a) Delivery - Subject to sub-clause (b) of this Clause the Vessel shall be delivered by the Owners free of cargo and with clean tanks at any time between the date stated in Box 6 and the date stated in Box 6 at the port or place stated in Box 7 where the Vessel can safely lie always afloat.	13		84
(b) Mobilisation - (i) The Charterers shall pay a lump sum as stated in Box 11 without discount by way of mobilisation charge in consideration of the Owners giving delivery at the port or place stated in Box 7 . The mobilisation charge shall not be affected by any change in the port or place of mobilisation from that stated in Box 11 .	14		85
(ii) Should the Owners agree to the Vessel loading and transporting cargo and/or undertaking any other service for the Charterers en route to the port of delivery or from the port of redelivery, then all terms and conditions of this Charter Party shall apply to such loading and transporting and/or other service exactly as if performed during the Charter Period excepting only that any lump sum freight agreed in respect thereof shall be payable on shipment or commencement of the service as the case may be, the Vessel and/or goods lost or not lost.	15		86
(c) Cancelling - If the Vessel is not delivered by midnight local time on the cancelling date stated in Box 6 , the Charterers shall be entitled to cancel this Charter Party. However, if despite the exercise of due diligence by the Owners, the Owners will be unable to deliver the Vessel by the cancelling date, they may give notice in writing to the Charterers at any time prior to the delivery date as stated in Box 5 , and shall state in such notice the date by which they will be able to deliver the Vessel. The Charterers may within 24 hours of receipt of such notice give notice in writing to the Owners cancelling this Charter Party. If the Charterers do not give such notice, then the later date specified in the Owners' notice shall be substituted for the cancelling date for all the purposes of this Charter Party. In the event the Charterers cancel the Charter Party, it shall terminate on terms that neither party shall be liable to the other for any losses incurred by reason of the non-delivery of the Vessel or the cancellation of the Charter Party.	16		87
(d) Redelivery - The Vessel shall be redelivered on the expiration or earlier termination of this Charter Party free of cargo and with clean tanks at the port or place as stated in Box 8(a) or such other port or place as may be mutually agreed. The Charterers shall give not less than the number of days notice in writing of their intention to redeliver the Vessel, as stated in Box 8(a) .	17		88
(e) Demobilisation - The Charterers shall pay a lump sum without discount in the amount as stated in Box 11 by way of demobilisation charge which amount shall be paid on the expiration or an earlier termination of this Charter Party.	18		89
	19		90
	20		91
	21		92
	22		93
	23		94
	24		95
	25		96
	26		97
	27		98
	28		99
	29		100
	30		101
	31		102
	32		103
	33		104
	34		105
	35		106
	36		107
	37		108
	38		109
	39		110
	40		111
	41		112
	42		113
	43		114
	44		115
	45		116
	46		117
	47		118
	48		119
	49		120
	50		121
	51		122
	52		123
	53		124
	54		125
	55		126
	56		127
	57		128
	58		129
	59		130
	60		131
	61		132
	62		133
	63		134
	64		135
	65		136
	66		137
	67		138
	68		139
	69		140
	70		141
	71		142
	72		143
	73		144
	74		145
	75		146
	76		147
	77		148
	78		149
	79		150
	80		151
	81		152
	82		153
	83		154
	84		155
	85		156
	86		157
	87		158
	88		159
	89		160
	90		161
	91		162
	92		163
	93		164
	94		165
	95		166
	96		167
	97		168
	98		169
	99		170
	100		171
	101		172
	102		173
	103		174
	104		175
	105		176
	106		177
	107		178
	108		179
	109		180
	110		181
	111		182
	112		183
	113		184
	114		185
	115		186
	116		187
	117		188
	118		189
	119		190
	120		191
	121		192
	122		193
	123		194
	124		195
	125		196
	126		197
	127		198
	128		199
	129		200
	130		201
	131		202
	132		203
	133		204
	134		205
	135		206
	136		207
	137		208
	138		209
	139		210
	140		211
	141		212
	142		213
	143		214
	144		215
	145		216
	146		217
	147		218
	148		219
	149		220
	150		221
	151		222
	152		223
	153		224
	154		225
	155		226
	156		227
	157		228
	158		229
	159		230
	160		231
	161		232
	162		233
	163		234
	164		235
	165		236
	166		237
	167		238
	168		239
	169		240
	170		241
	171		242
	172		243
	173		244
	174		245
	175		246
	176		247
	177		248
	178		249
	179		250
	180		251
	181		252
	182		253
	183		254
	184		255
	185		256
	186		257
	187		258
	188		259
	189		260
	190		261
	191		262
	192		263
	193		264
	194		265
	195		266
	196		267
	197		268
	198		269
	199		270
	200		271
	201		272
	202		273
	203		274
	204		275
	205		276
	206		277
	207		278
	208		279
	209		280
	210		281
	211		282
	212		283
	213		284
	214		285
	215		286
	216		287
	217		288
	218		289
	219		290
	220		291
	221		292
	222		293
	223		294
	224		295
	225		296
	226		297
	227		298
	228		299
	229		300
	230		301
	231		302
	232		303
	233		304
	234		305
	235		306
	236		307
	237		308
	238		309
	239		310
	240		311
	241		312
	242		313
	243		314
	244		315
	245		316
	246		317
	247		318
	248		319
	249		320
	250		321
	251		322
	252		323
	253		324
	254		325
	255		326
	256		327
	257		328
	258		329
	259		330
	260		331
	261		332
	262		333
	263		334
	264		335
	265		336
	266		337
	267		338
	268		339
	269		340
	270		341
	271		342
	272		343
	273		344
	274		345
	275		346
	276		347
	277		348
	278		349
	279		350
	280		351
	281		352
	282		353
	283		354
	284		355
	285		356
	286		357
	287		358
	288		359
	289		360
	290		361
	291		362
	292		363
	293		364
	294		365
	295		366
	296		367
	297		368
	298		369
	299		370
	300		371
	301		372
	302		373
	303		374
	304		375
	305		376
	306		377
</			

PART II
"SUPPLYTIME 89" Uniform Time Charter Party for Offshore Service Vessels

utions do not permit the Crew of the Vessel to carry out any of this work, then the Charterers shall make, at their own expense, whatever other arrangements may be necessary, always under the direction of the Master.	144	bunkers and lubricants on board at the prices prevailing at the times and ports of delivery and redelivery.	212
(c) If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master or any Officer or member of the Crew, the Owners on receiving particulars of the complaint shall promptly investigate the matter and if the complaint proves to be well founded, the Owners shall as soon as reasonably possible make appropriate changes in the appointment.	145		213
(d) The entire operation, navigation, and management of the Vessel shall be in the exclusive control and command of the Owners, the Master, Officers and authorised vessel manager.	146		
	147		
Crew—The Vessel will be operated and the services hereunder will be rendered as requested by the Charterers, subject always to the exclusive right of the Owners or the Master of the Vessel to determine whether operation of the Vessel may be safely undertaken. In the performance of the Charter Party, the Owners are deemed to be an independent contractor, the Charterers being concerned only with the results of the services performed.	148		
	149		
	150		
	151		
	152		
	153		
	154		
	155		
	156		
	157		
	158		
	159		
7. Owners to Provide	160	10. Hire and Payments See Completion Agreement	214
(a) The Owners shall provide and pay for all provisions, wages and all other expenses of the Master, Officers and Crew, all maintenance and repair of the Vessel's hull, machinery and equipment as specified in ANNEX 'A'; also, except as otherwise provided in this Charter Party, for all insurance on the Vessel, all dues and charges directly related to the Vessel's flag and/or registration, all deck, cabin and engineroom stores, cargo required for ordinary ship's purposes mooring alongside in harbour, and all fumigation expenses and de-ratation certificates. The Owners' obligations under this Clause extend to cover all liabilities for consular charges appertaining to the Master, Officers and Crew, customs or import duties arising at any time during the performance of this Charter Party in relation to the personal effects of the Master, Officers and Crew, and in relation to the stores, provisions and other matters as aforesaid which the Owners are to provide and/or pay for and the Owners shall refund to the Charterers any sums they or their agents may have paid or been compelled to pay in respect of such liability.	161	(a) Hire—The Charterers shall pay Hire for the Vessel at the rate stated in Box 19 per day or pro-rata for part thereof from the time that the Vessel is delivered to the Charterers until the expiration or earlier termination of this Charter Party.	215
The Owners shall provide appropriate crew and equipment to perform the Search Assignment.	162	(b) Extension Hire—If the option to extend the Charter Period under Clause 10(b) is exercised, Hire for such extension shall, unless stated in Box 20, be mutually agreed between the Owners and the Charterers.	216
(b) On delivery the Vessel shall be equipped, if appropriate, at the Owners' expense with any towing and anchor handling equipment specified in Section 5(b) of ANNEX 'A'. If during the Charter Period any such equipment becomes lost, damaged or unseizable, other than as a result of the Owners' negligence, the Charterers shall either provide, or direct the Owners to provide, an equivalent replacement at the Charterers' expense.	163	(c) Adjustment of Hire—The rate of hire shall be adjusted to reflect documented changes, after the date of entering into the Charter Party or the date of commencement of employment, whichever is earlier, in the Owners' costs arising from changes in the Charterers' requirements or regulations governing the Vessel and/or its Crew or this Charter Party.	217
	164	(d) Invoicing—All invoices shall be issued in the contract currency stated in Box 18. In respect of reimbursable expenses incurred in currencies other than the contract currency, the rate of exchange into the contract currency shall be that quoted by the Central Bank of the country of such other currency as at the date of the Owners' invoice. Invoices covering Hire and any other payments due shall be issued monthly as stated in Box 21(a) or at the expiration or earlier termination of this Charter Party. Notwithstanding the foregoing, bunkers and lubricants on board at delivery shall be invoiced at the time of delivery.	218
	165	(e) Payments—Payments of Hire, bunker invoices and disbursements for the Charterers' account shall be received within the number of days stated in Box 23 from the date of receipt of the invoice. Payment shall be made in the contract currency in full without discount to the account stated in Box 22. However any advances for disbursements made on behalf of and approved by the Owners may be deducted from Hire due.	219
	166	Notwithstanding anything in this Charter Party, Hire (including any and all additional charges) for the Vessel shall not exceed the sum stated in Box 19.	220
	167	If payment is not received by the Owners within 5 banking days following the due date the Owners are entitled to charge interest at the rate stated in Box 24 on the amount outstanding from and including the due date until payment is received.	221
	168	Where an invoice is disputed, the Charterers shall in any event pay the undisputed portion of the invoice but shall be entitled to withhold payment of the disputed portion provided that such portion is reasonably disputed and the Charterers specify such reason. Interest will be chargeable at the rate stated in Box 24 on such disputed amounts where resolved in favour of the Owners. Should the Owners prove the validity of the disputed portion of the invoice, balance payment shall be received by the Owners within 5 banking days after the dispute is resolved. Should the Charterers' claim be valid, a corrected invoice shall be issued by the Owners.	222
	169	In default of payment as herein specified, the Owners may require the Charterers to make payment of the amount due within 5 banking days of receipt of notification from the Owners, failing which the Owners shall have the right to withdraw the Vessel without prejudice to any claim the Owners may have against the Charterers under this Charter Party.	223
	170	While payment remains due the Owners shall be entitled to suspend the performance of any and all of their obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever for any consequences thereof, in respect of which the Charterers hereby indemnify the Owners, and Hire shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such suspension shall be for the Charterers' account.	224
	171	(f) Audit—The Charterers shall have the right to appoint an independent chartered accountant to audit the Owners' books directly related to work performed under this Charter Party at any time after the conclusion of the Charter Party, up to the expiry of the period stated in Box 26, to determine the validity of the Owners' charges hereunder. The Owners undertake to make their records available for such purposes at their principal place of business during normal working hours. Any discrepancies discovered in payments made shall be promptly resolved by invoice or credit as appropriate.	225
	172		226
	173		227
	174		228
	175		229
	176		230
	177		231
	178		232
	179		233
	180		234
	181		235
8. Charterers to Provide	182		236
(a) While the Vessel is on hire the Charterers shall provide and pay for all fuel, lubricants, water, disposants, foaming foam and transport thereof, port charges, pilotage and tonnage and canal stevedores (whether compulsory or not), launch hire (unless incurred in connection with the Owners' business), light dues, lay assistance, canal, dock, harbour, tonnage and other dues and charges, agencies and commissions incurred on the Charterers' business, costs for security or other watchmen, and of quarantine (if occasioned by the nature of the cargo carried or the ports visited whilst employed under this Charter Party but not otherwise).	183		237
(b) At all times the Charterers shall provide and pay for the loading and unloading of cargoes, so far as not done by the Vessel's crew, cleaning of cargo tanks, all necessary dunnage, uprights and shoring equipment for securing deck cargo, all cargo except as to be provided by the Owners, all ropes, slings and special runners (including bulk cargo discharge hoses) actually used for loading and discharging, inert gas required for the protection of cargo, and electrodes used for offshore works, and shall reimburse the Owners for the actual cost of replacement of special mooring lines to offshore units, wires, nylon spring lines etc. used for offshore works, all hose connections and adapters, and further, shall refill oxygen/acetylene bottles used for offshore works.	184		238
(c) The Charterers shall pay for customs duties, all permits, import duties (including costs involved in establishing temporary or permanent importation bonds), and clearance expenses, both for the Vessel and/or equipment, required for or arising out of this Charter Party.	185		239
	186		240
	187		241
	188		242
	189		243
	190		244
	191		245
	192		246
	193		247
	194		248
	195		249
	196		250
	197		251
	198		252
	199		253
	200		254
	201		255
	202		256
	203		257
	204		258
	205		259
	206		260
	207		261
	208		262
	209		263
	210		264
	211		265
			266
			267
			268
			269
			270
			271
			272
			273
			274
			275
			276
			277
			278
			279
			280
			281
			282
			283
			284
			285
			286
			287
			288
			289
			290
			291
			292
			293
			294
			295
			296
			297
			298
			299
			300
			301
			302
			303
			304
			305
			306
			307
			308
			309
			310
			311
			312
			313
			314
			315
			316
			317
			318
			319
			320
			321
			322
			323
			324
			325
			326
			327
			328
			329
			330
			331
			332
			333
			334
			335
			336
			337
			338
			339
			340
			341
			342
			343
			344
			345
			346
			347
			348
			349
			350
			351
			352
			353
			354
			355
			356
			357
			358
			359
			360
			361
			362
			363
			364
			365
			366
			367
			368
			369
			370
			371
			372
			373
			374
			375
			376
			377
			378
			379
			380
			381
			382
			383
			384
			385
			386
			387
			388
			389
			390
			391
			392
			393
			394
			395
			396
			397
			398
			399
			400

This document is a computer generated SUPPLYTIME 89 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

PART II

"SUPPLYTIME 89" Uniform Time Charter Party for Offshore Service Vessels

event of the Vessel being prevented from working as aforesaid as a result of:	280	unseaworthiness of any vessel; and the Charterers shall indemnify, protect,	351
(i) the carriage of cargo as noted in Clause 5(c)(ii) and (iv);	281	defend and hold harmless the Owners from any and against all claims, costs,	352
(ii) quarantine or risk of quarantine unless caused by the Master, Officers or	282	expenses, actions, proceedings, suits, demands, and liabilities whatsoever	353
Crew having communication with the shore at any infected area not in	283	arising out of or in connection with such loss, damage, liability, personal	354
connection with the employment of the Vessel without the consent or the	284	injury or death.	355
instructions of the Charterers;	285	(c) Consequential Damages - Neither party shall be liable to the other for, and	356
(iii) deviation from her Charter Party duties or exposure to abnormal risks at	286	each party hereby agrees to protect, defend and indemnify the other against,	357
the request of the Charterers;	287	any consequential damages whatsoever arising out of or in connection with	358
(iv) detention in consequence of being driven into port or to anchorage	288	the performance or non-performance of this Charter Party, including, but not	359
through stress of weather or trading to shallow harbours or to river or	289	limited to, loss of use, loss of profits, shut-in or loss of production and cost of	360
ports with bars or suffering an accident to her cargo, when the expenses	290	insurance.	361
resulting from such detention shall be for the Charterers' account	291	(d) Limitations - Nothing contained in this Charter Party shall be construed or	362
howsoever incurred;	292	held to deprive the Owners or the Charterers, as against any person or party,	363
(v) detention or damage by ice;	293	including as against each other, of any right to claim limitation of liability	364
(vi) any act or omission of the Charterers, their servants or agents;	294	provided by any applicable law, statute or convention, save that nothing in	365
(b) Liability for Vessel not Working - The Owners' liability for any loss,	295	this Charter Party shall create any right to limit liability. Where the Owners or	366
damage or delay sustained by the Charterers as a result of the Vessel being	296	the Charterers may seek an indemnity under the provisions of this Charter	367
prevented from working by any cause whatsoever shall be limited to	297	Party or against each other in respect of a claim brought by a third party, the	368
suspension of hire.	298	Owners or the Charterers shall seek to limit their liability against such third	369
(c) Maintenance and Drydocking - Notwithstanding sub-clause (a) hereof, the	299	party.	370
Charterers shall grant the Owners a maximum of 24 hours 4 days per month on	300	(e) Assignment Clause - (i) All exceptions, exemptions, defences, immunities,	371
hire, which shall	301	limitations of liability, indemnities, privileges and conditions granted or	372
be cumulative, per month or pro rata for part of a month from the	302	provided by this Charter Party or by any applicable statute, rule or regulation	373
commencement of the Charter Period for maintenance and repairs including	303	for the benefit of the Charterers shall also apply to and be for the benefit of the	374
drydocking (hereinafter referred to as "maintenance allowance");	304	Charterers' parent, affiliated, related and subsidiary companies; the	375
The Vessel shall be drydocked at regular intervals. The Charterers shall place	305	Charterers' contractors, sub-contractors, clients, joint venturers and joint	376
the Vessel at the Owners' disposal clean of cargo, at a port to be nominated	306	interest owners (always with respect to the job or project on which the Vessel	377
by the Owners at a later date) having facilities suitable to the Owners for the	307	is employed); their respective employees and their respective underwriters.	378
purpose of such drydocking.	308	(ii) All exceptions, exemptions, defences, immunities, limitations of liability,	379
During reasonable voyage time taken in transits between such port and Area	309	indemnities, privileges and conditions granted or provided by this Charter	380
of Operation the Vessel shall be on hire and such time shall not be counted	310	Party or by any applicable statute, rule or regulation for the benefit of the	381
against the accumulated maintenance allowance.	311	Owners shall also apply to and be for the benefit of the Owners' parent,	382
Hire shall be suspended during any time taken in maintenance repairs and	312	affiliated, related and subsidiary companies, the Owners' sub-contractors,	383
drydocking in excess of the accumulated maintenance allowance and any lost	313	the Vessel, its Master, Officers and Crew, its registered owner, its operator, its	384
time shall be added to the period of hire.	314	demise charterer(s), their respective employees and their respective	385
In the event of less time being taken by the Owners for repairs and drydocking	315	underwriters.	386
or, alternatively, the Charterers not making the Vessel available for all or part	316	(iii) The Owners or the Charterers shall be deemed to be acting as agent or	387
of this time, the Charterers shall, upon expiration or earlier termination of the	317	trustee of and for the benefit of all such persons and parties set forth above,	388
Charter Party, pay the equivalent of the daily rate of Hire then prevailing in	318	but only for the limited purpose of contracting for the extension of such	389
addition to Hire otherwise due under this Charter Party in respect of all such	319	benefits to such persons and parties.	390
time not so taken or made available.	320	(f) Mutual Waiver of Recourse (Optional) - Only applicable if stated in Box 28, but	391
Upon commencement of the Charter Period, the Owners agree to furnish the	321	regardless of whether this option is exercised the other provisions of Clause 12	392
Charterers with the Owners' proposed drydocking schedule and the	322	shall apply and shall be paramount)	393
Charterers agree to make every reasonable effort to assist the Owners in	323	In order to avoid disputes regarding liability for personal injury or death of	394
adhering to such predetermined drydocking schedule for the Vessel.	324	employees or for loss of or damage to property, the Owners and the	395
	325	Charterers have entered into, or by this Charter Party agree to enter into, an	396
	326	Agreement for Mutual Indemnity and Waiver of Recourse (in a form	397
	327	substantially similar to that specified in ANNEX C) between the Owners, the	398
	328	Charterers and the various contractors and sub-contractors of the Charterers.	399
	329	(g) Hazardous and Noxious Substances - Notwithstanding any other	400
	330	provision of this Charter Party to the contrary, the Charterers shall always be	401
	331	responsible for any losses, damages or liabilities suffered by the Owners,	402
	332	their employees, contractors or sub-contractors, by the Charterers, or by	403
	333	third parties, with respect to the Vessel or other property, personal injury or	404
	334	death, pollution or otherwise, which losses, damages or liabilities are caused,	405
	335	directly or indirectly, as a result of the Vessel's carriage of any hazardous and	406
	336	noxious substances in whatever form as ordered by the Charterers, and the	407
	337	Charterers shall defend, indemnify the Owners and hold the Owners harmless	408
	338	for any expense, loss or liability whatsoever or howsoever arising with	409
	339	respect to the carriage of hazardous or noxious substances.	410
	340		411
	341		412
	342		413
	343		414
	344		415
	345		416
	346		417
	347		418
	348		419
	349		420
	350		421
			422
			423

This document is a computer generated SUPPLYTIME 89 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the printed text of the document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

PART II

"SUPPLYTIME 89" Uniform Time Charter Party for Offshore Service Vessels

employees, contractors or sub-contractors or by the unseaworthiness of the Vessel.	424 425	and/or expense whatsoever in respect of any loss of life, injury, damage or other loss to person or property howsoever arising from such assistance.	494 495 496
14. Insurance	426	16. Lien	497
(a)(i) The Owners shall procure and maintain in effect for the duration of this Charter Party, with reputable insurers, the insurances set forth in <u>ANNEX 7B</u> . Policy limits shall not be less than those indicated. Reasonable deductibles are acceptable and shall be for the account of the Owners.	427 428 429 430	The Owners shall have a lien upon all cargoes and equipment for all claims against the	498
(ii) The Charterers shall upon request be named as co-insured. The Owners shall upon request cause insurers to waive subrogation rights against the Charterers (as encompassed in <u>Clause 12(e)(ii)</u>). Co-insurance and/or waivers of subrogation shall be given only insofar as these relate to liabilities which are properly the responsibility of the Owners under the terms of this Charter Party.	431 432 433 434 435 436	Charterers under this Charter Party and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all monies paid in advance and not earned. The Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. Except as provided in <u>Clause 12</u> , the Charterers shall indemnify and hold the Owners harmless against any lien of whatsoever nature arising upon the Vessel during the Charter Period while she is under the control of the Charterers, and against any claims against the Owners arising out of the operation of the Vessel by the Charterers or out of any neglect of the Charterers in relation to the Vessel or the operation thereof.	499 500 501 502 503 504 505 506 507
(b) The Owners shall upon request furnish the Charterers with certificates of insurance which provide sufficient information to verify that the Owners have complied with the insurance requirements of this Charter Party.	437 438 439	Should the Vessel be arrested by reason of claims or liens arising out of her operation hereunder, unless brought about by the act or neglect of the Owners, the Charterers shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released and at their own expense put up bail to secure release of the Vessel.	508 509 510 511 512 513
(c) If the Owners fail to comply with the aforesaid insurance requirements, the Charterers may, without prejudice to any other rights or remedies under this Charter Party, purchase similar coverage and deduct the cost thereof from any payment due to the Owners under this Charter Party.	440 441 442 443		
15. Saving of Life and Salvage (other than salvage that the vessel is intended to undertake under this agreement as further described in the Completion Agreement)	444	17. Sublet and Assignment	514
(a) The Vessel shall be permitted to deviate for the purpose of saving life at sea without prior approval of or notice to the Charterers and without loss of Hire provided however that notice of such deviation is given as soon as possible.	445 446 447 448	(a) <u>Charterers</u> . - The Charterers shall have the option of subletting, assigning or loaning the Vessel to any person or company not competing with the Owners, subject to the Owners' prior approval which shall not be unreasonably withheld, upon giving notice in writing to the Owners, but the original Charterers shall always remain and the final Charterers shall be responsible to the Owners for due	515 516 517 518 519
(b) Subject to the Charterers' consent, which shall not be unreasonably withheld, the Vessel shall be at liberty to undertake attempts at salvage, it being understood that the Vessel shall be off-hire from the time she leaves port or commences to deviate and she shall remain off-hire until she is again in every way ready to resume the Charterers' service at a position which is not less favourable to the Charterers than the position at the time of leaving port or deviating for the salvage services.	449 450 451 452 453 454 455	performance of the Charter Party. In the event of such sublet, assignment or loan of the Vessel, the terms of the Completion Agreement shall remain unchanged, and contractors of the person or company	520
All salvage monies earned by the Vessel shall be divided equally between the Owners and the Charterers, after deducting the Master's, Officers' and Crew's share, legal expenses, value of fuel and lubricants consumed, Hire of the Vessel lost by the Owners during the salvage, repairs to damage sustained, if any, and any other extraordinary loss or expense sustained as a result of the salvage.	456 457 458 459 460 461	taking such subletting, assigning or loan shall be deemed contractors of the Charterers for all the purposes of this Charter Party. The Owners make it a condition of such consent that additional Hire shall be paid as agreed between the Charterers and the Owners having regard to the nature and period of any intended service of the Vessel.	521 522 523 524 525 526
The Charterers shall be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.	462	(b) If the Vessel is sublet, assigned or loaned to undertake ing anchor handling and/or towing operations connected with equipment, other than that used by the Charterers, then a daily increment to the Hire in the amount as stated in <u>Annex 7B</u> or pro-rata shall be paid for the period between departure for such operations and return to her normal duties for the Charterers.	527 528 529 530
(c) The Owners shall waive their right to claim any award for salvage performed on property owned by or contracted to the Charterers, always provided such property was the object of the operation the Vessel was chartered for, and the Vessel shall remain on hire when rendering salvage services to such property. This waiver is without prejudice to any right the Vessel's Master, Officers and Crew may have under any law.	463 464 465 466 467 468 469	(c) <u>Owners</u> . - The Owners may not assign or transfer any part of this Charter Party without the written approval of the Charterers, which approval shall not be unreasonably withheld.	531 532 533
If the Owners render assistance to such property in distress on the basis of "no claim for salvage", then, notwithstanding any other provisions contained in this Charter Party and even in the event of neglect or default of the Owners, Master, Officers or Crew	470 471 472 473	Approval by the Charterers of such subletting or assignment shall not relieve the Owners of their responsibility for due performance of the part of the services which is sublet or assigned.	534 535 536
(i) The Charterers shall be responsible for and shall indemnify the Owners against payments made, under any legal rights, to the Master, Officers and Crew in relation to such assistance.	474 475 476	18. Substitute Vessel	537
(ii) The Charterers shall be responsible for and shall reimburse the Owners for any loss or damage sustained by the Vessel or her equipment by reason of giving such assistance and shall also pay the Owners' additional expenses thereby incurred.	477 478 479 480	The Owners shall be entitled at any time, whether before delivery or at any other time during the Charter Period, to provide a substitute vessel, subject to the Charterers' prior approval which shall not be unreasonably withheld.	538 539 540
(iii) The Charterers shall be responsible for any actual or potential spill, seepage and/or emission of any pollutant howsoever caused occurring within the offshore site and any pollution resulting therefrom wheresoever it may occur and including but not limited to the cost of such measures as are reasonably necessary to prevent or mitigate pollution damage, and the Charterers shall indemnify the Owners against any liability, cost or expense arising by reason of such actual or potential spill, seepage and/or emission.	481 482 483 484 485 486 487 488	19. War SEE ANNEX E	541
(iv) The Vessel shall not be off-hire as a consequence of giving such assistance, or effecting repairs under sub-paragraph (i) of this sub-clause, and time taken for such repairs shall not count against time granted under <u>Clause 11(e)</u> .	489 490 491 492	(a) Unless the consent of the Owners be first obtained, the Vessel shall not be ordered nor continue to any port or place or on any voyage nor be used on any service which will bring the Vessel within a zone which is dangerous as a result of any actual or threatened act of war, war, hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or state whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any government or rulers.	542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553
(v) The Charterers shall indemnify the Owners against any liability, cost	493	(b) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks, (i) the Owners shall be entitled from time to time to insure their interest in the Vessel for such terms as they deem fit up to its open-market value and also in the Hire against any of the risks likely to be involved thereby, and the Charterers shall make a refund on demand of any additional premium thereby incurred, and (ii) notwithstanding	554 555 556 557 558 559

This document is a computer generated SUPPLYTIME 89 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

PART II

"SUPPLYTIME 89" Uniform Time Charter Party for Offshore Service Vessels

the terms of Clause 11 Hire shall be payable for all time lost including any loss	560	deposit as the Owners, or their agents, may deem sufficient to cover the	632
owing to loss of or injury to the Master, Officers, Crew or passengers or to	561	estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges	633
refusal by any of them to proceed to such zone or to be exposed to such risks-	562	thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees	634
(c) in the event of additional insurance premiums being incurred or the wages	563	or owners of the cargo to the Owners before delivery".	635
of the Master and/or Officers and/or Crew and/or the cost of provisions and/	564		
or stores for deck and/or engine room being increased by reason of or during	565	22. Both-to-Blame Collision Clause	636
the existence of any of the matters mentioned in sub-clause (a) the amount of	566	If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the	637
any additional premium and/or increase shall be added to the Hire, and paid	567	negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master,	638
by the Charterers on production of the Owners' accounts therefor, such	568	manner, pilot or the servants of the Owners in the navigation or the	639
account being rendered monthly.	569	management of the Vessel, the Charterers will indemnify the Owners against	640
(d) The Vessel shall have liberty to comply with any orders or directions as to	570	all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners insofar as	641
departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in	571	such loss or liability represent loss of or damage to, or any claim whatsoever	642
any other way whatsoever given by the government of the nation under whose	572	of the owners of any goods carried under this Charter Party paid or payable by	643
flag the Vessel sails or any other government or any person (or body) acting	573	the other or non-carrying ship or her owners to the owners of the said goods	644
or purporting to act with the authority of such government or by any	574	and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her	645
committee or person having under the terms of the war risks insurance on the	575	owners as part of their claim against the Vessel or the Owners. The foregoing	646
Vessel the right to give any such orders or directions.	576	provisions shall also apply whoso the owners, operators or those in charge of	647
(e) In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or	577	any ship or ships or objects other than or in addition to the colliding ships or	648
not) between any of the countries stated in Clause 20 or in the event of the nation	578	objects are at fault in respect of a collision or contact.	649
under whose flag the Vessel sails becoming involved in war (whether there be	579		
a declaration of war or not) either the Owners or the Charterers may terminate	580	23. Structural Alterations and Additional Equipment	650
this Charter Party, whereupon the Charterers shall redeliver the Vessel to the	581	The Charterers shall have the option of, at their expense, making structural	651
Owners in accordance with PART I if it has cargo on board after discharge	582	alterations to the Vessel or installing additional equipment with the written	652
thereof at destination or, if doarded under this Clause from reaching or	583	consent of the Owners which shall not be unreasonably withheld but unless	653
entering it, at a near open and safe port or place as directed by the Owners, or	584	otherwise agreed the Vessel is to be redelivered re-stated, at the Charterers'	654
if the Vessel has no cargo on board, at the port or place at which it then is or if	585	expense, to her original condition. The Vessel is to remain on hire during any	655
at sea at a near, open and safe port or place as directed by the Owners. In all	586	period of these alterations or reinstatement. The Charterers, unless otherwise	656
cases Hire shall continue to be paid and, except as aforesaid, all other	587	agreed, shall be responsible for repair and maintenance of any such	657
provisions of this Charter Party shall apply until redelivery.	588	alteration or additional equipment.	658
(f) If in compliance with the provisions of this Clause anything is done or is not	589		
done, such shall not be deemed a deviation.	590	24. Health and Safety	659
The Charterers shall procure that all Bills of Lading (if any) issued under this	591	The Owners shall comply with and adhere to all applicable international,	660
Charter Party shall contain the stipulations contained in sub-clauses (a), (b)	592	national and local regulations pertaining to health and safety, and such	661
and (c) of this Clause.	593	Charterers' instructions as may be appended hereto.	662
20. Excluded Ports	594	25. Taxes	663
(a) The Vessel shall not be ordered to nor bound to enter without the Owners'	595	Each party shall pay taxes due on its own profit, income and personnel. The	664
written permission (a) any place where fever or epidemics are prevalent or to	596	Charterers shall pay all other taxes and dues arising out of the operation or	665
which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel,	597	use of the Vessel during the Charter Period.	666
(b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and	598	In the event of change in the Area of Operation or change in local regulation	667
buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival	599	and/or interpretation thereof, resulting in an unavoidable and documented	668
or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of	600	change of the Owners' tax liability after the date of entering into the Charter	669
ice to reach the place or to get out after having completed her operations. The	601	Party or the date of commencement of employment, whichever is the earlier,	670
Vessel shall not be obliged to force ice nor to follow an icebreaker, if, on	602	Hire shall be adjusted accordingly.	671
account of ice, the Master considers it dangerous to remain at the loading or	603		
discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged he	604	26. Early Termination	672
has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh	605	(a) For Charterers' Convenience - The Charterers may terminate this	673
instructions.	606	Charter See SEARCH ASSIGNMENT - ANNEX D	
(b) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such place,	607	Party at any time by giving the Owners written notice as stated in Clause 16 and	674
or be exposed in any way to the said risks, the Owners shall be entitled from	608	by paying the amounts stated in Clause 14 and the demobilisation charge	675
time to time to insure their interests in the Vessel and/or Hire against any of	609	stated in Clause 16, as well as Hire or other payments due under the Charter	676
the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit, the	610	Party.	677
Charterers to make a refund to the Owners of the premium on demand.	611	(b) For Clause - If either party becomes informed of the occurrence of any	678
Notwithstanding the terms of Clause 11 Hire shall be paid for all time lost	612	event described in this Clause that party shall so notify the other party	679
including any lost owing to loss of or sickness or injury to the Master, Officers,	613	promptly in writing and in any case within 3 days after such information is	680
Crew or passengers or to the action of the Crew in refusing to proceed to such	614	received. If the occurrence has not ceased within 3 days after such	681
place or to be exposed to such risks.	615	notification has been given, this Charter Party may be terminated by either	682
		party, without prejudice to any other rights which either party may have, under	683
21. General Average and New Jason Clause	616	any of the following circumstances:	684
General Average shall be adjusted and settled in London unless otherwise	617	(i) Requisition - If the government of the state of registry and/or the flag of	685
stated in Clause 31, according to York/Antwerp Rules, 1914, as may be amended.	618	the Vessel, or any agency thereof, requisitions for hire or title or	686
Hire shall not contribute to General Average. Should adjustment be made in	619	otherwise takes possession of the Vessel during the Charter Period.	687
accordance with the law and practice of the United States of America, the	620	(ii) Confiscation - If any government, individual or group, whether or not	688
following provision shall apply:	621	purporting to act as a government or on behalf of any government,	689
"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the	622	confiscates, requisitions, expropriates, seizes or otherwise takes	690
commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether	623	possession of the Vessel during the Charter Period.	691
due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the	624	(iii) Bankruptcy - In the event of an order being made or resolution passed	692
Owners are not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo,	625	for the winding up, dissolution, liquidation or bankruptcy of either party	693
shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the Owners	626	(otherwise than for the purpose of reconstruction or amalgamation) or if	694
in General Average to the payment of any sacrifices, loss or expenses of a	627	a receiver is appointed or if it suspends payment or ceases to carry on	695
General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage	628	business.	696
and special charges incurred in respect of the cargo.	629	(iv) Loss of Vessel - If the Vessel is lost, actually or constructively, or	697
If a salving vessel is owned or operated by the Owners, salvage shall be paid	630	missing, unless the Owners provide a substitute vessel pursuant to	698
for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such	631	Clause 18. In the case of termination, Hire shall cease from the date the	699

This document is a computer generated SUPPLYTIME 89 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

PART II
"SUPPLYTIME 89" Uniform Time Charter Party for Offshore Service Vessels

Vessel was lost or, in the event of a constructive total loss, from the date of the event giving rise to such loss. If the date of loss cannot be ascertained or the Vessel is missing, payment of Hire shall cease from the date the Vessel was last reported.	700 701 702 703	the time being in force. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator that party shall appoint their arbitrator within 14 days, failing which the arbitrator already appointed shall act as sole arbitrator. If two arbitrators properly appointed shall not agree they shall appoint an umpire whose decision shall be final.	749 750 751 752 753
(v) Breakdown - If, at any time during the term of this Charter Party, a breakdown of the Owners' equipment or Vessel results in the Owners' being unable to perform their obligations hereunder for a period exceeding that stated in Box 32 , unless the Owners provide a substitute vessel pursuant to Clause 18 .	704 705 706 707 708	[†] (b) Should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The arbitrators shall be members of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. of New York and the proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society.	754 755 756 757 758 759 760
(vi) Force Majeure - If a force majeure condition as defined in Clause 27 prevails for a period exceeding 15 consecutive days.	709 710	[†] (c) Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at the place stated in Box 33 subject to the law and procedures applicable there.	761
(vii) Default - If either party is in repudiatory breach of its obligations hereunder.	711 712	(d) If Box 33 in PART I is not filed in, sub-clause (a) of this Clause shall apply.	762
Termination as a result of any of the above mentioned causes shall not relieve the Charterers of any obligation for Hire and any other payments due.	713 714	[†] (e), (b) and (c) are alternatives: state alternative agreed in Box 32 .	763 764 765
27. Force Majeure	715	32. Entire Agreement	766
Neither the Owners nor the Charterers shall be liable for any loss, damages or delay or failure in performance hereunder resulting from any force majeure event, including but not limited to acts of God, fire, action of the elements, epidemics, war (declared or undeclared), warlike actions, insurrection, revolution or civil strife, acts of terrorism, sabotage or the consequences thereof, piracy, civil war or hostile action, strikes or differences with workmen (except for disputes relating solely to the Owners' or the Charterers' employees), acts of the public enemy, federal or state laws, rules and regulations of any governmental authorities having or asserting jurisdiction in the premises or of any other group, organisation or informal association (whether or not formally recognised as a government), and any other cause beyond the reasonable control of either party which makes continuance of operations impossible.	716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727	This is the entire agreement of the parties, which supersedes all previous written or oral understandings and which may not be modified except by a written amendment signed by both parties.	767 768 769
28. Notices and Invoices	728	33. Severability Clause	770
Notices and invoices required to be given under this Charter Party shall be given in writing to the addresses stated in Boxes 21 , 34 and 35 as appropriate.	729 730	If any portion of this Charter Party is held to be invalid or unenforceable for any reason by a court or governmental authority of competent jurisdiction, then such portion will be deemed to be stricken and the remainder of this Charter Party shall continue in full force and effect.	771 772 773 774
29. Wreck Removal	731	34. Demise	775
If the Vessel sinks and becomes a wreck and an obstruction to navigation and has to be removed upon request by any compulsory law or authority having jurisdiction over the area where the wreck is placed, the Owners shall be liable for any and all expenses in connection with the raising, removal, destruction, lighting or marking of the wreck.	732 733 734 735 736	Nothing herein contained shall be construed as creating a demise of the Vessel to the Charterers.	776 777
30. Confidentiality	737	35. Definitions	778
All information or data obtained by the Owners in the performance of this Charter Party is the property of the Charterers, is confidential and shall not be disclosed without the prior written consent of the Charterers. The Owners shall use their best efforts to ensure that the Owners, any of their sub-contractors, and employees and agents thereof shall not disclose any such information or data.	738 739 740 741 742 743	"Well" is defined for the purposes of this Charter Party as the time required to drill, test, complete and/or abandon a single borehole including any side-track thereof. "Offshore unit" is defined for the purposes of this Charter Party as any vessel, offshore installation, structure and/or mobile unit used in offshore exploration, construction, pipelaying or repair, exploitation or production. "Offshore site" is defined for the purposes of this Charter Party as the area within three nautical miles of an "offshore unit" from or to which the Owners are requested to take their Vessel by the Charterers. "Employees" is defined for the purposes of this Charter Party as employees, directors, officers, servants, agents or invitees.	779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789
31. Law and Arbitration	744	"Completion Agreement" shall mean the agreement signed on or before the date of this agreement between Charlesworth Marine Limited, Global Marine Search Limited and OVH Inc, setting out, inter alia, the basis on which settlement of amounts due under this Charter Party are to be effected. "Search Assignment" shall mean the search assignment specified in ANNEX D	
[†] (a) This Charter Party shall be governed by English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration in London, one arbitrator being appointed by each party, in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for	745 746 747 748	36. Headings	790
		The headings of this Charter Party are for identification only and shall not be deemed to be part hereof or be taken into consideration in the interpretation or construction of this Charter Party.	791 792 793

This document is a computer generated SUPPLYTIME 89 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

ANNEX D

The Supplier will undertake a search of the Search Box using the Search Vessel in accordance with this Schedule.

Objective	To locate the Target Wreck within the Search Area.
Procedure	The Vessel is to navigate to the Search Area to conduct a full search of the Search Box as defined in the Research File employing the appropriate survey sensors.
Period of Hire	<ol style="list-style-type: none"> 1. 125 days including <ol style="list-style-type: none"> (a) transit and mobilisation = 30 days (15 each way), (b) search 60 days, (c) identification 10 days, (d) weather allowance 15 days, (e) port calls 10 days (f) mechanical breakdown allowance which is capped at 4 days per month. 2. The Search will come to an end upon: <ol style="list-style-type: none"> (a) Expiry of the 125 day charter; (b) the Search Box being completed or (c) the wrecks within the Search Box having been inspected but the Target Wreck not being found or (d) The search being stopped by Government interference or threatened interference or (e) The wreck being found. 3. If one or more wrecks, other than the Target Wreck, are found during the search and a decision taken to recover it, any proceeds arising will be shared as if the find were the Target Wreck. 4. Transit allowance is total regardless of time taken.
Port of Delivery	t.b.a.
Time of Delivery	October, 2009, or such other date as may be mutually agreed
Redelivery	t.b.a.
Location of Target Wreck	Upon locating one or more Target Wrecks the Owners shall advise and provide data to the Charterer to enable the Charterer to decide whether to salvage the Target Wreck. In the event that the Charterer decides to salvage the Target Wreck the Owners shall within 14 days of notification provide the Charterer with a quotation for the salvage. The Owners have a right to match any alternative quotes obtained by the Charterer.
Alternative Wrecks	If one or more wrecks, other than the Target Wreck, are found during the Search Assignment and a decision taken to recover it, any proceeds arising will be shared in accordance with this Agreement.

ANNEX E

War Risks Clause for Time Charters, 2004 (Code Name: CONWARTIME 2004)

a) For the purpose of this Clause, the words:

(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

(ii) "War Risks" shall include any actual, threatened or reported:

war; act of war; civil war; hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy; acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever); by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.

(b) The Vessel, unless the written consent of the Owners be first obtained, shall not be ordered to or required to continue to or through, any port, place, area or zone (whether of land or sea), or any waterway or canal, where it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it.

(c) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade, whether such blockade be imposed on all vessels, or is imposed selectively in any way whatsoever against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an area where she shall be subject, or is likely to be subject to a belligerent's right of search and/or confiscation.

(d) (i) The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.

~~(ii) If the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, or pass through any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then the actual premiums and/or calls paid shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at the same time as the next payment of hire is due, or upon redelivery, whichever occurs first.~~

~~(e) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then the actual bonus or additional wages paid shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due, or upon redelivery, whichever occurs first.~~

(f) The Vessel shall have liberty:-

(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

(ii) to comply with the order, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;

(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(iv) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;

(v) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions.

(g) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice.

(h) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (b) to (g) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party.

EK 5: Sefer Gemi Kira Sözleşmesi (Voyage Charter)



LNGVOY
LIQUEFIED NATURAL GAS
VOYAGE CHARTER PARTY PART I

1. Place and Date of Contract	2. Shipbroker and commission (Cl. 38)
3. Owners/Place of Business (full style address, e-mail and fax) (Cl. 1)	4. Charterers/Place of Business (full style address, e-mail and fax) (Cl. 1)
5. Vessel's Name and IMO Number (Cl. 1, Annex A (Gas Form B))	
6. Cargo to be loaded (Cl. 1, Cl. 7(a)) (i) Quantity: (ii) Maximum Temperature (at the Vessel's permanent ship/shore connection):	
7. Loading Port (Cl. 1)	8. Discharging Port (Cl. 1)
9. Loading Terminal (Cl. 2(a) and (b))	10. Discharging Terminal (Cl. 2(a) and (b))
11. LNG Price (Cl. 1)	12. Conversion Factor (Cl. 1) (if (i) left blank then (ii) shall apply) (i) Rate: OR (ii) Rate in accordance with Certificate of Quality at Loading Port:
13. Condition of Tanks Before Loading Tick <input checked="" type="checkbox"/> alternative to apply: Cl. 5(a)(i) <input type="checkbox"/> (cold); 5(a)(ii) <input type="checkbox"/> (warm); or 5(a)(iii) <input type="checkbox"/> (warm & inert). (If left blank, 5(a)(i) shall apply) (i) Number of hours Vessel to maintain cold and ready to load condition (Cl. 5(a)(i)): (ii) Maximum quantity of heel (Cl. 5(a)(i)):	
14. Ownership of Heel (Cl. 6(b)) (i) Maximum quantity of heel: (ii) Latest date for declaration of quantity of retained heel:	
15. Laydays/Cancelling Date (Cl. 10, 14)	16. Ship to Ship Transfer (Cl. 8) Tick <input checked="" type="checkbox"/> if STS permitted: <input type="checkbox"/>
17. Loading Rates (Cl. 11(a)) (i) Number of hours: (ii) Pumping rate (m ³ /hour): (iii) Pressure (bar):	18. Unloading Rates (Cl. 11(b)) (i) Number of hours: (ii) Receiving rate (m ³ /hour):
19. Laytime (Cl. 13(a), 15(a))	20. Laytime/Demurrage Exceptions (Cl. 17(b)) (i) Time for purging of tanks: (ii) Time for gassing up: (iii) Time for cooling down:
21. Delivery Window (Cl. 14, 18)	
22. Demurrage Rate (Cl. 7(c), 15(a))	23. Freight (Cl. 20)

Copyright © 2016 BIMCO and GIIGNL. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's and GIIGNL's copyright. For Explanatory Notes visit www.bimco.org.

24. Payment of Freight (Cl. 15(a), 20, 21(a), 25) (i) Number of banking days (Cl. 20): (ii) Currency (Cl. 21(a)): (iii) Billing address (Cl. 21(a)): (iv) Bank account (Cl. 21(a)):	25. Payments to Charterers (Cl. 21(b)) (i) Currency (Cl. 21(b)): (ii) Billing address (Cl. 21(b)): (iii) Bank account (Cl. 21(b)):
26. Freight Tax (state if for Owners' account) (Cl. 25(c))	27. Boil-Off Cap (Cl. 23(b)) State maximum amount of boil-off during Sea Passage (m ³):
28. General Average (Cl. 28 B)	
29. Dispute Resolution (state (a), (b), (c) or (d) of Cl. 37, as agreed; if (c) agreed also state whether Singapore or English law to apply; if (d) agreed also state place of the law governing this Charter Party and place of arbitration) (Cl. 37))	
30. Communication with Owners (state full contact details for communicating with the Owners) (Cl. 39)	31. Communication with Charterers (state full contact details for communicating with the Charterers) (Cl. 39)

It is mutually agreed that this Charter Party shall be performed subject to the terms and conditions contained in the Charter Party consisting of Part I and Part II as well as Annex A (Gas Form B) as annexed to this Charter Party. In the event of a conflict, the provisions of Part I and Annex A (Gas Form B) shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict but no further.

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

Preamble

It is agreed between the Owners and the Charterers that the transportation herein provided for will be performed subject to the terms and conditions of this Charter Party.

1. Definitions

For the purposes of this Charter Party:

“Cargo” means the LNG cargo as described in Box 6.

“Charterers” means the party stated in Box 4.

“Conversion Factor” means the rate to convert cubic metres (m³) to MMBTU as stated in Box 12.

“CTMS” means the Vessel’s custody transfer measurement system.

“Discharging Port” means any safe place, port, berth, dock, anchorage, submarine line, alongside vessels or lighters or any other safe place whatsoever usual for discharging the Cargo, as stated in Box 8.

“Fuel” means any marine fuel used for propulsion other than boil-off from Cargo.

“LNG” means natural gas in a liquid state having a specific gravity not exceeding [0.50] at or below its boiling point and at a pressure of approximately one (1) atmosphere.

“LNG Price” shall mean the price in USD dollars per MMBTU as stated in Box 11.

“Loading Port” means any safe place, port, berth, dock, anchorage, submarine line, alongside vessels or lighters or any other safe place whatsoever usual for loading the Cargo, as stated in Box 7.

“MMRTU” means Million British Thermal Units.

“Owners” means the party stated in Box 3.

“Sea Passage” means the period from final disconnection of loading arms and closure of CTMS at the Loading Port until tendering of NOR at the Discharging Port.

“Vessel” means the vessel named in Box 5 and described in Annex A (Gas Form B).

2. Condition of Vessel

(a) The Owners warrant that the Vessel is as described in Part I and Annex A (Gas Form B) and will be compatible with the terminals named in Boxes 9 and 10.

(b) The Owners shall, before and at the commencement of the voyage and throughout the currency of this Charter Party, exercise due diligence to ensure that the Vessel:

(i) is tight, staunch, strong, in good order and condition, with her hull, machinery, boilers, tanks, valves, pipelines and other equipment in a good and efficient state, and in every way fit for the voyage and the trade in which the Vessel is employed;

(ii) has insulation spaces prepared in accordance with the Vessel’s containment system design conditions;

(iii) has a full and efficient complement of master, officers and ratings;

(iv) has all cargo measuring equipment and instrumentation calibrated and certified in accordance with the requirements of the Vessel’s classification society; and

Copyright © 2016 BIMCO and GILGIL. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO’s and GILGIL’s copyright. For Explanatory Notes visit www.bimco.org.

PART II
LNGVOY – LIQUEFIED NATURAL GAS VOYAGE CHARTER PARTY

(v) will be accepted by the terminals named in Boxes 9 and 10.

(c) The Owners shall throughout the currency of this Charter Party ensure that:

(i) the Vessel is fully insured in accordance with the best practice of prudent owners of vessels of a similar type to the Vessel, with sound and reputable insurance companies, underwriters or associations, in respect of customary P&I and Hull & Machinery Risks and basic War Risks, and the Owners shall provide evidence of such insurances on request;

(ii) the Vessel is classed by a classification society, which is a member of the International Association of Classification Societies, and that the Vessel's class is maintained; and

(iii) the Vessel's ownership, flag, registry, classification society and management company shall not be changed without the Charterers' prior written consent, which shall not be unreasonably withheld.

3. Charterers' Inspection

The Charterers and any other persons nominated by the Charterers shall have the right to inspect the Vessel at any time during the currency of this Charter Party, and as often as the Charterers may require, subject to the Owners' prior approval which shall not be unreasonably withheld.

Any inspection under this Clause shall be made without any undue interference with or hindrance to the Vessel's safe and efficient operation.

4. Cargo

Only lawful LNG cargoes with a temperature no lower than -163 °C (minus one hundred and sixty three degrees Celsius) shall be loaded on the Vessel.

5. Presentation and Conditioning of Cargo Tanks at the Loading Port

(a) The Vessel shall arrive at the Loading Port with:

(i)* cargo tanks cooled down and ready to receive Cargo and with sufficient LNG heel to maintain such condition for the number of hours stated in Box 13(i) but no more LNG than the quantity stated in Box 13(ii); or

(ii)* cargo tanks warm under natural gas vapours, in which case Charterers shall, at the commencement of loading provide LNG for the cargo tanks to be cooled down and made ready to receive Cargo in such quantity and rate as required. Provided the Charterers do so, the Owners shall be responsible for any time lost cooling down the tanks and, unless otherwise agreed, shall pay for the LNG so provided at the LNG Price; or

(iii)* cargo tanks warm and inerted in which case Charterers will:

(1) at the commencement of loading provide LNG for the cargo tanks to be gassed up, cooled down and made ready to receive Cargo in such quantity and rate as required. Provided the Charterers do so, the Owners shall be responsible for any time lost gassing up and cooling down the tanks and, unless otherwise agreed, shall pay for the LNG so provided at the LNG Price; and

(2) provide at Charterers' expense a suitable flare, incinerator or recovery unit to the vessel, for safe and proper disposal of the gas/nitrogen mixture formed during the conditioning process.

*Delete as applicable, otherwise 5(a)(i) to apply.

PART II
LNGVOY – LIQUEFIED NATURAL GAS VOYAGE CHARTER PARTY

- (b) Where Sub-clause 5(a)(i) applies, but:
- (i) the Vessel does not arrive with cargo tanks cooled down and ready to receive Cargo, then, notwithstanding any other provision of this Charter Party, the Owners shall be entitled to tender Notice of Readiness and time shall count, but any time lost as a result of not arriving in such condition, including, without limitation, time loading LNG to cool the cargo tanks and cooling down the cargo tanks, shall not count as used laytime or time on demurrage or;
 - (ii) the Vessel does not arrive with the required quantity of LNG heel, any time lost loading LNG and cooling down the cargo tanks as a result of not arriving with the required quantity shall not count as used laytime or time on demurrage or;
 - (iii) owing to a delay in loading, there is insufficient LNG for the cargo tanks to remain cooled and ready to receive Cargo, then any time lost loading LNG and cooling down the cargo tanks as a result of such delay shall count as used laytime or time on demurrage.

In any of the above cases, the Charterers shall, at the commencement of loading, provide LNG in such quantity and at such rate as required for the cargo tanks to be cooled down and made ready to receive Cargo. LNG required pursuant to Sub-clauses 5(b)(i) and 5(b)(ii) shall be paid for by the Owners at the LNG Price, except so far as is required as a result of the Charterers' breach. LNG required under paragraph 5(b)(iii) shall be paid for by the Charterers, except so far as is required by the Owners' breach.

- (c) The quantity of LNG used for gassing up and/or cooling down under this Clause shall be determined by an independent inspector appointed and paid for by Charterers, whose report shall be witnessed and signed by both the Vessel and the terminal.

NB: If the Loading Port does not provide cooling down facilities, special provisions will need to be agreed at the time of fixing the charter.

6. Ownership of Heel

- (a) The Owners shall retain title to any LNG in the Vessel's cargo tanks at the time of opening CTMS at the commencement of loading Cargo (the "Heel").
- (b) At completion of discharge the Owners shall be entitled to retain as heel a quantity of LNG up to the maximum stated in Box 14(i), the amount to be declared latest by the date stated in Box 14(ii). If the amount retained by the Owners is greater than the Heel, the Owners shall pay the Charterers for any such difference at the LNG Price upon receipt of the Charterers' invoice. If the amount retained is less than the Heel, then the Charterers shall pay the Owners for any such difference at the LNG Price upon receipt of the Owners' invoice.

7. Voyaging, Loading and Discharging Ports and Logs

- (a) The Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed with due dispatch to the Loading Port or so near thereto as she may safely get, lie at and depart from, always afloat, and there load a full Cargo except as otherwise provided in Box 6 and being so loaded shall proceed with due dispatch on completion of formalities to the Discharging Port or so near thereto as she may safely get, lie at and depart from, always afloat, and there deliver the Cargo.
- (b) The Charterers warrant that they have exercised due diligence to ensure that the Loading and Discharging Ports are safe and that the Vessel can safely lie always afloat at such Ports. Notwithstanding anything contained in this or any other clause of this Charter Party, the Charterers do not warrant the safety of any place to which they order the vessel and shall be under no liability in respect thereof except for loss or damage caused by their failure to exercise due diligence as aforesaid.
- (c) The Charterers shall be responsible for providing the Owners with detailed discharging orders as early as possible but, in all cases, providing sufficient time to the Owners/Master to comply therewith without causing delay and/or deviation to the Vessel. Any expenses reasonably incurred and documented by the Owners by

PART II
LNGVOY – LIQUEFIED NATURAL GAS VOYAGE CHARTER PARTY

reason of the Charterers' failure to nominate loading/discharging ports or to furnish timely loading/discharging orders, including without limitation any additional bunkers consumed, shall be reimbursed by the Charterers who shall also pay, on receipt of the Owners' invoice, for each day of delay or pro rata thereby lost by the Vessel at the demurrage rate specified in Box 22.

- (d) The Master shall when required furnish the Charterers or their agents with a true copy of all relevant logs for the period of this Charter Party and with properly completed loading and discharging port sheets and voyage reports and other returns as the Charterers may reasonably require.

8. Ship to Ship Transfer (STS) Clause

- (a) If permitted in Box 16, the Charterers shall have the option, at their risk and expense, to perform lighterage/transshipment operations to or from any other LNG vessel which is not permanently moored.
- (b) Such operations shall be carried out in accordance with the recommendations of the latest ICS/OCIMF Ship-to-Ship Guide (Liquefied Gases), as amended from time to time but, in any case, such operations shall always be at the discretion of the Master. The Charterers undertake that the other LNG vessel and its crew shall equally comply with the recommendations of the latest ICS/OCIMF Ship-to-Ship Guide (Liquefied Gases) and the Charterers shall ensure that adequate fendering, hoses, reducers and other like equipment are provided to the satisfaction of the Master.
- (c) If the Master, at any time, reasonably considers that such operations are or may become unsafe, they may be delayed, aborted or discontinued until such time as conditions become safe and, during this unsafe period Laytime or, in case the vessel is already on Demurrage, Demurrage shall continue to run unless such operations become unsafe solely due to any reason specified in Clause 17(a)(iii).
- (d) The Charterers shall obtain any and all relevant permissions from proper authorities to perform STS transfer operations. The Owners shall permit, at the Charterers' expense (any such expense shall be reasonable), personnel nominated by the Charterers to attend on board to assist in the STS transfer operations although such operations shall always be the responsibility of the Owners.
- (e) The Charterers shall indemnify the Owners for any liabilities, losses or costs, including any cost of additional insurance, arising out of or related to the STS transfer operations, except to the extent that these arise out of the Owners' negligence or breach of this Charter Party.

9. Notice of Readiness (NOR)

Upon completion of mooring at the berth (or arrival at the customary anchorage if the berth is not available on arrival) at each Loading and Discharging Port, the Master or the Vessel's agent shall tender written notice to the Charterers or their agents at any time day or night, Sundays (or their local equivalent) and holidays included, that the Vessel is ready at the Loading Port to load Cargo or ready at the Discharging Port to discharge Cargo, berth or no berth (Notice of Readiness). If for any reason the port authorities prohibit the Vessel from proceeding to the berth or customary anchorage (as the case may be), or if the Master deems it unsafe for the Vessel to proceed to such place, then the Master or his agent may tender Notice of Readiness from a place as close thereto as the Vessel can safely get.

10. Laydays/Cancelling

- (a) Laydays shall not commence before the time and date stated in Box 15. Should the Vessel not have tendered Notice of Readiness in accordance with Clause 9 (Notice of Readiness) by the cancelling date stated in Box 15 the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.
- (b) If the Vessel is not delivered by midnight local time on the cancelling date stated in Box 15, the Charterers shall be entitled to cancel this Charter Party. However, if the Owners know or ought reasonably to know that they will be unable to deliver the Vessel by the cancelling date, they shall give notice in writing to the Charterers thereof as soon as reasonably practicable stating in such notice the date by which they will be able to deliver the Vessel. The Charterers may within three (3) days of receipt of such notice give notice in writing

Copyright © 2016 BIMCO and GIGNL. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's and GIGNL's copyright. For Explanatory Notes visit www.bimco.org.

PART II
LNGVOY – LIQUEFIED NATURAL GAS VOYAGE CHARTER PARTY

to the Owners cancelling this Charter Party. If the Charterers do not give such notice, then the later date specified in the Owners' notice shall be substituted for the cancelling date for all the purposes of this Charter Party.

In the event the Charterers cancel the Charter Party or accept late delivery, it shall be without prejudice to any other rights either party may have.

11. Loading and Unloading Rates

The Owners warrant that the Vessel shall be capable of loading and discharging the Cargo as follows:

- (a) Loading: a full Cargo may be loaded within the number of hours stated in Box 17(i) if the Vessel's cargo tanks are at or below the tank design temperature for commencement of loading, excluding the time for connecting; disconnecting; cooling down; topping up and custody transfer measurement, and provided that the loading terminal is capable of pumping LNG to the Vessel, at least, at the rate stated in Box 17(ii) and at not less than the pressure stated in Box 17(iii) at the flange connection between ship and terminal utilising a minimum of two liquid loading arms, and provided that the terminal is capable of receiving all return vapour from the Vessel that may be generated when loading the Vessel at the above specified flow rate of LNG; and
- (b) Discharging: a full Cargo may be discharged within the number of hours stated in Box 18(i), excluding the time for connecting; disconnecting; cooling down; starting up pumps; ramping up; ramping down for stripping at end of discharge and custody transfer measurement, and provided that the discharge terminal is capable of receiving LNG, at least, at the rate stated in Box 18(ii) with a back pressure at the flange connection between ship and terminal not exceeding one hundred (100) cubic meters of liquid LNG of specific gravity of zero point five (0.5) utilizing a minimum of two liquid unloading arms. The terminal must also be capable of providing sufficient return vapour to the Vessel to compensate for the displacement of the LNG being discharged from the Vessel.

12. Loading and Discharging

- (a) The Cargo shall be pumped into the Vessel at the expense of the Charterers and, as far as the Vessel's permanent ship/shore connection, at the Charterers' risk. The cargo shall be pumped out of the Vessel at the expense of the Owners, as far as the Vessel's permanent ship/shore connection, at the Owners' risk. The Vessel shall supply its pumps and the necessary power for discharging in all ports, as well as necessary hands. All overtime of officers and ratings incurred in loading and/or discharging shall be for the Owners' account.
- (b) The Charterers shall furnish, or cause to be furnished, the necessary loading arms or hoses for loading and discharging and such arms or hoses shall be connected and disconnected under the control of the Owners but at the Charterers' expense.

13. Laytime

- (a) The number of running hours stated in Box 19 shall be allowed to the Charterers for the loading and discharging of the Cargo.
- (b) (i) The Charterers shall have the right of loading or discharging during the night, paying all extra expenses incurred ashore.

(ii) If the Charterers, suppliers, consignees or the regulations of the port authorities prohibit loading or discharging at night, time so lost shall count as laytime.

14. Commencement of Laytime

- (a) Laytime shall commence at each Loading and Discharging Port either:
 - (i) at the expiration of six (6) hours' notice time after the tendering of Notice of Readiness, or

Copyright © 2016 BIMCO and GIIGNL. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's and GIIGNL's copyright. For Explanatory Notes visit www.bimco.org.

PART II
LNGVOY – LIQUEFIED NATURAL GAS VOYAGE CHARTER PARTY

(ii) immediately upon completion of mooring at the Loading Port or Discharging Port, with or without Notice of Readiness, whichever first occurs,

but in any event Notice of Readiness at the Loading Port shall not be tendered and laytime shall not commence before the time and date stated in Box 15 and, if a Delivery Window is stated in Box 21, at the Discharge Port not before the commencement of the Delivery Window.

- (b) Notwithstanding anything else in this Clause, if the Charterers agree to load before the time and date stated in Box 15 or discharge before the commencement of the Delivery Window, any time used before such time and date shall count as laytime or demurrage, as the case may be.

15. Demurrage

- (a) The Charterers shall pay demurrage at the daily rate specified in Box 22 or pro rata for part thereof for all time by which used laytime exceeds the allowed laytime as stated in Box 19. Payment of demurrage shall be made in the same manner as stated in Box 24 for the payment of freight and such payment will be due from Charterers day by day. Undisputed demurrage shall be paid promptly on receipt of the Owners' invoice and the Charterers shall also present promptly their reasons for disputing the balance. Such balance of disputed demurrage, if any, shall be discussed and settled soonest thereafter.
- (b) Demurrage time bar - Demurrage claims, if any, shall be presented to the Charterers not later than ninety (90) days after completion of discharge with available supporting documents, failing which such claims shall be considered null and void by both parties.

16. Cessation of Laytime/Demurrage

- (a) Time shall continue to count as laytime or, if the Vessel is on demurrage, time on demurrage, until the hoses and/or connections have been disconnected or until all necessary cargo documents have been received on board, whichever is the later.
- (b) Any delay due to the Vessel's condition or breakdown or inability of the Vessel's facilities to cool down, load or discharge Cargo shall not count as Laytime.

17. Laytime/Demurrage Exceptions

- (a) Time shall not count as laytime or demurrage if lost for any of the following reasons:
- (i) as a result of a boycott arising in connection with the business of the Owners; the terms or conditions of employment of the Owners' servants; or employment, trades, or cargoes of the Vessel other than under this Charter Party; or any delay caused by strike or lockout of the Master, officers or crew;
- (ii) due to restraint or interference in the Vessel's operation by any governmental authority in connection with the ownership, registration, or obligations of the Owners or the Vessel, or in connection with stowaways, or with smuggling or other prohibited activities of the Owners' servants, unless such restraint or interference involves the Cargo under this Charter Party, or the Charterers, or the shippers or receivers of the Cargo and their servants and agents under this Charter Party;
- (iii) due to break-down, inefficiency, repairs or any other conditions attributable to the Vessel, Master, crew and/or Owners;
- (iv) due to the Vessel's failure to have on board a certificate, record, or other document required for trading to the Loading and/or Discharging Ports;
- (v) if, after tendering Notice of Readiness, the Vessel is nevertheless found not to be in all respects ready to load/discharge, time shall not count as laytime or, if the Vessel is on demurrage, as time on demurrage, from when the Vessel was found not to be ready until the Vessel is in fact ready to load/discharge;

PART II
LNGVOY – LIQUEFIED NATURAL GAS VOYAGE CHARTER PARTY

(vi) due to ballasting/de-ballasting (unless concurrent with loading/discharging);

(vii) moving from the place of waiting to the first loading/discharging berth/place.

- (b) Unless otherwise agreed in Box 20, time used for purging of tanks and/or gassing-up and/or cooling-down will be allocated in accordance with Clause 5 (Presentation and Conditioning of Cargo Tanks at the Loading Port).
- (c) Delays in berthing for loading or discharging, and any delays after berthing, which are due to weather conditions shall count as one half laytime or, if on demurrage, at one half demurrage rate.
- (d) If demurrage accrues at ports of loading or discharging by reason of strike or lockout preventing or delaying the Vessel from entering the Loading or Discharging Ports or from loading or discharging the Cargo, or by reason of fire or explosion or breakdown of the shore machinery of the Charterers or their agents, the rate of demurrage shall be reduced to one-half for any demurrage thereby incurred. However, in case of delay to the Vessel caused by any such strike, lockout, fire, explosion or breakdown, commencing or occurring after expiry of the laytime, the full demurrage rate shall apply.
- (e) Where the Vessel and/or crew are subject to quarantine at any Loading or Discharging Port at any time before expiry of laytime at such Port, and such quarantine was not in force at the time of nomination, half of the time lost by reason of quarantine at such port shall count as laytime or demurrage as the case may be.

18. Delivery Window

If Box 21 contains a Delivery Window:

- (a) during the Sea Passage, the Vessel shall proceed at such speed(s) as may be required (up to the Vessel's Service Speed as stated in Annex A (Gas Form B)) to arrive at the Discharging Port within the Delivery Window (except that the Owners shall not be liable for any failure to proceed at any speed required by this paragraph to the extent that such failure is beyond the Owners' reasonable control);
- (b) whenever natural boil-off is insufficient to achieve such speed(s) as may be required (up to the Vessel's Service Speed as stated in Annex A (Gas Form B)) to arrive at the Discharging Port within the Delivery Window, the Owners shall inform the Charterers as soon as reasonably practicable. To the extent that the Owners reasonably calculate that it is possible to achieve such speed by forcing boil-off without exceeding the Boil-Off Cap during the Sea Passage, the Owners may force boil-off. In all other cases the Vessel shall supplement boil-off with Fuel to achieve such speed, except to the extent that the Charterers agree to force boil-off to do so. In any event, if the Boil-Off Cap is exceeded the Owners shall remain liable in accordance with Clause 23;
- (c) if the Vessel arrives at the Discharging Port more than three (3) hours after the end of the Delivery Window owing to a breach of this Charter Party by the Owners, laytime at the Discharging Port shall commence upon completion of mooring at the berth, without prejudice to the terms of Clause 17(a)(v).

19. Cargo Measurement

All Cargo measurement hereunder for the calculation of freight or any warranties related to Cargo or heel volumes shall be determined from the final custody transfer documentation, certifying measurements taken on board the Vessel immediately before and after Cargo transfer at the Loading and Discharging Ports, as applicable. Such measurements shall be witnessed and signed by both the Vessel and the terminal providing or receiving the Cargo. The Charterers may provide its own representatives to be present at any custody transfer measurement applicable to the Cargo carried hereunder. Custody transfer measurements shall be carried out following the recommendation of the GIIGNL custody transfer handbook and otherwise in accordance with standard industry practice.

20. Freight

The Charterers shall pay the Owners a lump sum all inclusive freight stated in Box 23. Freight shall be deemed earned and non-refundable on loading of Cargo, Vessel and/or Cargo lost or not lost.

Copyright © 2016 BIMCO and GIIGNL. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's and GIIGNL's copyright. For Explanatory Notes visit www.bimco.org.

PART II
LNGVOY – LIQUEFIED NATURAL GAS VOYAGE CHARTER PARTY

Eighty per cent (80%) of the lump sum freight is payable without deduction or set-off within the number of Banking Days stated in Box 24(i) upon the later of the receipt of the Owners' invoice or the Vessel's arrival at the Loading Port.

The balance of the lump sum freight shall be payable without deduction or set off other than any sums payable to the Charterers by the Owners under Clause 6 (Ownership of Heel) upon the later of the receipt of the Owners' invoice or the completion of discharge as evidenced by the unloading certificate.

21. Billing

- (a) Freight, demurrage and any other monies payable to the Owners pursuant to this Charter Party shall be payable in the currency stated in Box 24(ii) and invoiced to the Charterers at the billing address stated in Box 24(iii) and paid to the Owners' nominated bank account stated in Box 24(iv).
- (b) Monies payable to the Charterers pursuant to this Charter Party shall be payable in the currency stated in Box 25(i) and invoiced to the Owners at the billing address stated in Box 25(ii) and paid to the Charterers' nominated bank account stated in Box 25(iii).

22. Shifting

The Charterers shall have the right to load and/or discharge at more than one location at each port on payment of all expenses incurred in moving the Vessel from the first to the second and any subsequent location(s), including any bunkers consumed whilst shifting and any dues, costs or expenses incurred in excess of those which would have been incurred if all the Cargo had been loaded or discharged at the first location only. Time used in shifting between such locations shall count as laytime or, if the Vessel is on Demurrage, Demurrage.

23. Boil-off of Cargo

The Vessel shall be entitled to use as propulsive fuel all natural boil-off from the LNG being carried. Such boil-off shall be provided by the Charterers without cost to the Owners subject to the following:

- (a) The Owners warrant that at all times the daily natural boil-off of Cargo shall not exceed the rate stated in Annex A (Gas Form B).
- (b) Notwithstanding any provision to the contrary (including without limitation Clause 28A (General Clause Paramount) and Clause 26 (General Exceptions)), the Owners warrant that any boil-off of Cargo during the Sea Passage (whether natural or forced) shall not exceed the total amount of boil-off stated in Box 27 ("the Boil-off Cap"), except that boil-off caused by any of the following shall not count towards the Boil-off Cap:
 - (i) Charterers' breach of this Charter Party;
 - (ii) any request by the Charterers to discharge the Cargo at a temperature different from the latest published Terminal Guidelines;
 - (iii) any delay due to the following: blocked or restricted channels; seizure or detention of the Vessel by piracy or war risks; blockade; strikes or lockouts; or
 - (iv) any additional boil-off caused if Charterers request, and the Owners agree, that the Vessel shall increase or decrease speed above or below any speed required by this Charter Party.
- (c) The actual amount of boil-off during the Sea Passage shall be calculated by subtracting the volume of Cargo contained in the Vessel's tanks at gauging on completion of the Sea Passage at the Discharging Port from the volume of Cargo therein at gauging at the beginning of the Sea Passage at the Loading Port. For the purpose of this clause, the volume of Cargo shall be the volume of LNG at the relevant time minus the Heel.
- (d) Any Cargo boil-off in excess of the above warranties shall be paid for by Owners at the LNG Price.

Copyright © 2016 BIMCO and GIGNL. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's and GIGNL's copyright. For Explanatory Notes visit www.bimco.org.

PART II
LNGVOY – LIQUEFIED NATURAL GAS VOYAGE CHARTER PARTY

- (e) For Cargo boil-off before and after the Sea Passage the Owners shall pay the Charterers at the LNG Price for any Cargo boil-off arising from Owners' breach of this Charter Party and from delay which is excepted from laytime under Sub-clauses 17(a)(i) to (v).
- (f) Where accurate measurement of LNG lost as boil-off is impossible for whatever reason, the LNG lost as boil-off shall be assumed to have occurred at a constant rate equal to the percentage of boil-off rate stated in Annex A (Gas Form B).
- (g) The Owners shall keep a strict account of all Cargo loaded, boil-off, and Cargo discharged.

24. Payment for LNG

Where either party is required to pay for LNG at the LNG Price, the quantity of such LNG shall be calculated using the Conversion Factor.

25. Dues, taxes and charges

- (a) On the Vessel – The Owners shall pay all dues, duties, taxes and other charges customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.
- (b) On the Cargo – The Charterers shall pay all dues, duties, taxes and charges levied on the Cargo at the Loading and/or Discharging Port, howsoever the amount thereof may be assessed.
- (c) On the freight – Unless otherwise agreed in Box 26 taxes levied on the freight shall be paid by the Charterers.

26. General Exceptions

The Vessel, its Master and Owners shall not, unless otherwise expressly stated in this Charter Party, be responsible for any loss or damage, or delay or failure in performing hereunder arising or resulting from: any act, neglect, default or barratry of the Master, pilots, mariners or other servants of Owners in the navigation of the Vessel; fire, unless caused by the fault of Owners; collision, stranding or peril, danger or accident of the sea or other navigable waters; saving or attempting to save life or property; or any loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the Cargo; any act or omission of the Charterers or Owners, shippers or consignees of the Cargo, their agents or representatives; explosion, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in hull, equipment or machinery, unless caused by the fault of Owners; unseaworthiness of the Vessel unless caused by want of due diligence on the part of Owners to make the Vessel seaworthy or to have it properly manned, equipped and supplied; or from any other cause of whatsoever kind arising without the actual fault of the Owners.

Neither the Vessel nor the Master or Owners, nor the Charterers, shall unless otherwise expressly stated in this Charter Party, be responsible for any loss or damage or delay or failure in performing hereunder, arising or resulting from: Act of God; act of war; perils of the sea; act of public enemies, pirates or assailing thieves; arrest or restraint of princes, rulers or people; or seizure under legal process provided bond is promptly furnished to release the Vessel or Cargo; strike or lockout or stoppage or restraint of labour from whatever cause, either partial or general; or riot or civil commotion.

27. Bills of Lading

Bills of lading shall be presented to and signed by the Master without prejudice to this Charter Party, or signed by Agents provided written authority has been given by the Owners to the Agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers.

The Charterers shall indemnify the Owners against all liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under the terms of this Charter Party.

28. Protective Clauses

The following protective clauses shall be deemed to form part of this Charter Party and all bills of lading or waybills issued under this Charter Party shall contain the following clauses:

A. General Paramount Clause

The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination, compulsorily applicable to shipments, in which case the provisions of such Rules shall apply.

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to Cargo arising prior to loading, after discharging, or while the Cargo is in the charge of another carrier.

B. General Average and New Jason Clause

General average shall be adjusted and settled in London unless otherwise agreed and stated in Box 28 according to the York/Antwerp Rules, 1994.

If general average is to be adjusted in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall apply:

"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Owners are not responsible, by statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the Owners in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving vessel is owned or operated by the Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers.

Such deposit as the Owners, or their agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the Owners before delivery."

C. Both-to-Blame Collision Clause

If the liability for any collision in which the Vessel is involved while performing this Contract falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply:

"If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the Cargo carried hereunder will indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents the loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of the said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel, or her owners, to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or Owners.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact."

D. BIMCO War Risks Clause 2013

(a) For the purpose of this Clause, the words:

(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

(ii) "War Risks" shall include any actual, threatened or reported:

War, act of war, civil war or hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter "Piracy"); acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the government of any state or territory whether recognised or not, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or may become dangerous to the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel.

(b) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel may be exposed to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.

(c) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel may be exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the Loading Port) in complete fulfilment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the Loading Port, to receive the full freight as though the cargo had been carried to the Discharging Port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expenses and freight.

(d) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel may be exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the Discharging Port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.

Copyright © 2016 BIMCO and GILGNL. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's and GILGNL's copyright. For Explanatory Notes visit www.bimco.org.

PART II
LNGVOY – LIQUEFIED NATURAL GAS VOYAGE CHARTER PARTY

- (e) (i) The Owners may effect War Risks insurance in respect of the Vessel and any additional insurances that Owners reasonably require in connection with War Risks and the premiums therefor shall be for their account.
- (ii) If, pursuant to the Charterers' orders, or in order to fulfil the Owners' obligation under this Charter Party, the Vessel proceeds to or through any area or areas exposed to War Risks, the Charterers shall reimburse to the Owners any additional premiums required by the Owners' insurers. If the Vessel discharges all of her cargo within an area subject to additional premiums as herein set forth, the Charterers shall further reimburse the Owners for the actual additional premiums paid from completion of discharge until the Vessel leaves such area or areas. The Owners shall leave the area or areas as soon as possible after completion of discharge.
- (iii) All payments arising under this Sub-clause (e) shall be settled within fifteen (15) days of receipt of Owners' supported invoices.
- (f) The Vessel shall have liberty:
- (i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the government of the nation under whose flag the Vessel sails, or other government to whose laws the Owners are subject, or any other government of any state or territory whether recognised or not, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;
- (ii) to comply with the requirements of the Owners' insurers under the terms of the Vessel's insurance(s);
- (iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;
- (iv) to discharge at any alternative port any cargo or part thereof which may expose the Vessel to being held liable as a contraband carrier;
- (v) to call at any alternative port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment, detention or similar measures;
- (vi) where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.
- (g) The Charterers shall indemnify the Owners for claims arising out of the Vessel proceeding in accordance with any of the provisions of Sub-clauses (b) to (f) which are made under any bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage.

When acting in accordance with any of the provisions of Sub-clauses (b) to (f) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of Carriage.

E. BIMCO Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2013

- (a) If, after entering into this Charter Party, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, any port, place, area or zone, or any waterway or canal (hereinafter "Area") on any part of the route which is normally and customarily used on a voyage of the nature contracted for becomes dangerous, or the level of danger increases, to the Vessel, Cargo, crew or other persons on board the Vessel due to any actual, threatened or reported acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter "Piracy"), the Owners shall be entitled to take a reasonable alternative route to the Discharging Port and, if they so decide, immediately give notice to the Charterers that such route will be taken. Should the Vessel be within any such place as aforesaid which only becomes dangerous, after entry, it shall be at liberty to leave it.

Copyright © 2016 BIMCO and GIGNL. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's and GIGNL's copyright. For Explanatory Notes visit www.bimco.org.

PART II
LNGVOY – LIQUEFIED NATURAL GAS VOYAGE CHARTER PARTY

- (b) In any event, if the Vessel proceeds to or through an Area exposed to the risk of Piracy the Owners shall have the liberty:
- (i) to take reasonable preventative measures to protect the Vessel, crew and Cargo including but not limited to re-routing within the Area, proceeding in convoy, using escorts, avoiding day or night navigation, adjusting speed or course, or engaging security personnel and/or deploying equipment on or about the Vessel (including embarkation/disembarkation);
 - (ii) to comply with the requirements of the Owners' insurers under the terms of the Vessel's insurance(s);
 - (iii) to comply with all orders, directions, recommendations or advice given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group (including military authorities) whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions; and
 - (iv) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement.
- (c) This Clause shall be incorporated into any bill of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage (hereinafter "Contracts of Carriage") issued pursuant to this Charter Party. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the Master signing Contracts of Carriage as presented to the extent that the terms of such Contracts of Carriage impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Clause.
- (d) If in compliance with this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party. In the event of a conflict between the provisions of this Clause and any implied or express provision of the Charter Party, this Clause shall prevail.

29. International Group of P&I Clubs Financial Security In Respect Of Pollution Clause

- (a) Owners warrant that throughout the currency of this Charter Party they will provide the vessel with the following certificates:
- (i) If the vessel is over 1,000 gross tons and is registered in, or is required to enter a port or offshore facility in the territorial sea of, a State Party to the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001, a Certificate issued pursuant to Article 7 of that Convention.
 - (ii) If the vessel is constructed or adapted for the carriage of persistent oil in bulk as cargo and is carrying more than 2,000 tons of such cargo, a Certificate issued pursuant to Article 7 of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as applicable.
 - (iii) If the vessel is over 300 gross tons (or as might otherwise be required by US Federal Statutes and Regulations) and is required to enter US navigable waters or any port or place in the US, a Certificate issued pursuant to Section 1016 (a) of the Oil Pollution Act 1990, and Section 108 (a) of the Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act 1980, as amended, in accordance with US Coast Guard Regulations, 33 CFR Part 138.
- (b) Notwithstanding anything whether printed or typed herein to the contrary,
- (i) Save as required for compliance with paragraph (a) hereof, owners shall not be required to establish or maintain financial security in respect of oil or other pollution damage to enable the vessel lawfully to enter, remain in or leave any port, place, territorial or contiguous waters of any country, state or territory in performance of this Charter Party.

PART II
LNGVOY – LIQUEFIED NATURAL GAS VOYAGE CHARTER PARTY

(ii) Charterers shall indemnify owners and hold them harmless in respect of any loss, damage, liability or expense (including but not limited to the costs of any delay incurred by the vessel as a result of any failure by the charterers promptly to give alternative voyage orders) which owners may sustain due to non-compliance with any demand or requirement to establish or maintain financial security in order to enter, remain in or leave any port, place or waters, other than to the extent provided in paragraph (a) hereof.

(iii) Without prejudice to paragraphs (b)(i) and (b)(ii), if owners establish or maintain financial security other than to the extent provided in paragraph (a) hereof (in order to enable the vessel lawfully to enter, remain in or leave any port, place or waters), charterers shall, unless otherwise expressly agreed, indemnify owners and hold them harmless in respect of any costs or delay incurred in establishing or maintaining such security.

(iv) Owners shall not be liable for any loss, damage, liability or expense whatsoever and howsoever arising which charterers and/or the holders of any bill of lading issued pursuant to this Charter Party may sustain by reason of any requirement to establish or maintain financial security in order to enter, remain in or leave any port, place or waters, other than to the extent provided in paragraph (a) hereof.

- (c) Charterers warrant that the terms of this clause will be incorporated effectively into any bill of lading issued pursuant to this Charter Party.

30. BIMCO ISPS/MTSA Clause for Voyage Charter Parties 2005

- (a) (i) The Owners shall comply with the requirements of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities and the relevant amendments to Chapter XI of SOLAS (ISPS Code) relating to the Vessel and “the Company” (as defined by the ISPS Code). If trading to or from the United States or passing through United States waters, the Owners shall also comply with the requirements of the US Maritime Transportation Security Act 2002 (MTSA) relating to the Vessel and the “Owner” (as defined by the MTSA).

(ii) Upon request the Owners shall provide the Charterers with a copy of the relevant International Ship Security Certificate (or the Interim International Ship Security Certificate) and the full style contact details of the Company Security Officer (CSO).

(iii) Loss, damages, expense or delay (excluding consequential loss, damages, expense or delay) caused by failure on the part of the Owners or “the Company”/“Owner” to comply with the requirements of the ISPS Code/MTSA or this Clause shall be for the Owners’ account, except as otherwise provided in this Charter Party.

- (b) (i) The Charterers shall provide the Owners and the Master with their full style contact details and, upon request, any other information the Owners require to comply with the ISPS Code/MTSA.

(ii) Loss, damages or expense (excluding consequential loss, damages or expense) caused by failure on the part of the Charterers to comply with this Clause shall be for the Charterers’ account, except as otherwise provided in this Charter Party, and any delay caused by such failure shall count as laytime or time on demurrage.

- (c) Provided that the delay is not caused by the Owners’ failure to comply with their obligations under the ISPS Code/MTSA, the following shall apply:

(i) Notwithstanding anything to the contrary provided in this Charter Party, the Vessel shall be entitled to tender Notice of Readiness even if not cleared due to applicable security regulations or measures imposed by a port facility or any relevant authority under the ISPS Code/MTSA.

(ii) Any delay resulting from measures imposed by a port facility or by any relevant authority under the ISPS Code/MTSA shall count as laytime or time on demurrage, unless such measures result solely from the negligence of the Owners, Master or crew or the previous trading of the Vessel, the nationality of the crew or the identity of the Owners’ managers.

- (d) Notwithstanding anything to the contrary provided in this Charter Party, any costs or expenses whatsoever solely arising out of or related to security regulations or measures required by the port facility or any relevant authority in accordance with the ISPS Code/MTSA including, but not limited to, security guards, launch

PART II
LNGVOY – LIQUEFIED NATURAL GAS VOYAGE CHARTER PARTY

services, vessel escorts, security fees or taxes and inspections, shall be for the Charterers' account, unless such costs or expenses result solely from the negligence of the Owners, Master or crew or the previous trading of the Vessel, the nationality of the crew or the identity of the Owners' managers. All measures required by the Owners to comply with the Ship Security Plan shall be for the Owners' account.

- (e) If either party makes any payment which is for the other party's account according to this Clause, the other party shall indemnify the paying party.

31. BIMCO Designated Entities Clause for Charter Parties

- (a) The provisions of this clause shall apply in relation to any sanction, prohibition or restriction imposed on any specified persons, entities or bodies including the designation of specified vessels or fleets under United Nations Resolutions or trade or economic sanctions, laws or regulations of the European Union or the United States of America.
- (b) Owners and Charterers respectively warrant for themselves (and in the case of any sublet, Charterers further warrant in respect of any sub-charterers, shippers, receivers, or cargo interests) that at the date of this fixture and throughout the duration of this Charter Party they are not subject to any of the sanctions, prohibitions, restrictions or designation referred to in Sub-clause (a) which prohibit or render unlawful any performance under this Charter Party or any sublet or any Bills of Lading. Owners further warrant that the nominated vessel, or any substitute, is not a designated vessel.
- (c) If at any time during the performance of this Charter Party either party becomes aware that the other party is in breach of warranty as aforesaid, the party not in breach shall comply with the laws and regulations of any Government to which that party or the Vessel is subject, and follow any orders or directions which may be given by any body acting with powers to compel compliance, including where applicable the Owners' flag State. In the absence of any such orders, directions, laws or regulations, the party not in breach may, in its option, terminate the Charter Party forthwith or, if Cargo is on board, direct the Vessel to any safe port of that party's choice and there discharge the Cargo or part thereof.
- (d) If, in compliance with the provisions of this Clause, anything is done or is not done, such shall not be deemed a deviation but shall be considered due fulfilment of this Charter Party.
- (e) Notwithstanding anything in this Clause to the contrary, Owners or Charterers shall not be required to do anything which constitutes a violation of the laws and regulations of any State to which either of them is subject.
- (f) Owners or Charterers shall be liable to indemnify the other party against any and all claims, losses, damage, costs and fines whatsoever suffered by the other party resulting from any breach of warranty as aforesaid.
- (g) Charterers shall procure that this Clause is incorporated into all sub-charters, contracts of carriage and Bills of Lading issued pursuant to this Charter Party.

32. Limitation of Liability

Any provision of this Charter Party to the contrary notwithstanding, the Owners shall have the benefit of all limitation of, and exemptions from, liability accorded to the owners or chartered owners of vessels by any statute or rule of law for the time being in force.

33. Deviation

The Vessel shall have the liberty to proceed via any route, to call at any port or ports whatsoever in any order in or out of the route, to sail with or without pilots, to tow or be towed, and to deviate for the purpose of saving life or property or of landing any ill or injured person on board or for any other reasonable purpose. The Vessel shall not have the liberty to deviate for bunkers without the Charterers' prior written consent. The exercise of any liberty in this Clause shall form part of the agreed voyage.

Copyright © 2016 BIMCO and GIIGNL. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's and GIIGNL's copyright. For Explanatory Notes visit www.bimco.org.

34. Lien

The Owners shall have a lien on the Cargo and all sub-freights payable in respect of the Cargo for freight, demurrage, claims for damages, and for all other amounts due under this contract and all costs of recovering same, including legal fees.

35. Subletting

The Charterers shall have the option of subletting the Vessel to any person or company, but the Charterers shall always remain responsible to the Owners for due performance of this Charter Party.

36. Agency

The Owners shall nominate and appoint agents at the Loading Port and Discharging Port.

37. BIMCO Dispute Resolution Clause 2016

- (a)* This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within fourteen (14) calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the fourteen (14) days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the fourteen (14) days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if the arbitrator had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD 100,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

- (b)* This Agreement shall be governed by U.S. maritime law or, if this Agreement is not a maritime contract under U.S. law, by the laws of the State of New York. Any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to three (3) persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen. The decision of the arbitrators or any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgment may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the SMA Rules current as of the date of this Agreement.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD 100,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the SMA Rules for Shortened Arbitration Procedure current as of the date of this Agreement.

- (c)* This Contract shall be governed by and construed in accordance with Singapore**/English** law.

34. Lien

The Owners shall have a lien on the Cargo and all sub-freights payable in respect of the Cargo for freight, demurrage, claims for damages, and for all other amounts due under this contract and all costs of recovering same, including legal fees.

35. Subletting

The Charterers shall have the option of subletting the Vessel to any person or company, but the Charterers shall always remain responsible to the Owners for due performance of this Charter Party.

36. Agency

The Owners shall nominate and appoint agents at the Loading Port and Discharging Port.

37. BIMCO Dispute Resolution Clause 2016

- (a)* This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within fourteen (14) calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the fourteen (14) days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the fourteen (14) days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if the arbitrator had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD 100,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

- (b)* This Agreement shall be governed by U.S. maritime law or, if this Agreement is not a maritime contract under U.S. law, by the laws of the State of New York. Any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to three (3) persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen. The decision of the arbitrators or any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgment may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the SMA Rules current as of the date of this Agreement.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD 100,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the SMA Rules for Shortened Arbitration Procedure current as of the date of this Agreement.

- (c)* This Contract shall be governed by and construed in accordance with Singapore**/English** law.

PART II
LNGVOY – LIQUEFIED NATURAL GAS VOYAGE CHARTER PARTY

Any dispute arising out of or in connection with this Contract, including any question regarding its existence, validity or termination shall be referred to and finally resolved by arbitration in Singapore in accordance with the Singapore International Arbitration Act (Chapter 143A) and any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the Arbitration Rules of the Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA) current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference to arbitration of disputes under this clause shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within fourteen (14) calendar days of that notice and stating that it will appoint its own arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the fourteen (14) days specified. If the other party does not give notice that it has done so within the fourteen (14) days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD 75,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted before a single arbitrator in accordance with the SCMA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

- (d)* This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.
- (e) Save in respect of Sub-clause (b), the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Agreement. In the case of any dispute in respect of which arbitration has been commenced under Sub-clause (a), (c) or (d), the following shall apply:
- (i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.
 - (ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.
 - (iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.
 - (iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.
 - (v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.
 - (vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.

PART II
LNGVOY – LIQUEFIED NATURAL GAS VOYAGE CHARTER PARTY

(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.

(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)

* Sub-clauses (a), (b), (c) and (d) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 29. If Box 29 is not filled in, then sub-clause (a) of this Clause shall apply. Sub-clause (e) shall apply in all cases except for alternative (b).

** Singapore and English law are alternatives; if Sub-clause (c) agreed also indicate choice of Singapore or English law in Box 29. If neither or both are indicated, then English law shall apply by default.

38. Commission

A brokerage commission at the rate stated in Box 2 on the freight and demurrage earned is due to the party stated in Box 2 at the time of the Owners receiving these payments.

39. Notices

For the purpose of giving notices the Owners' contact details are stated in Box 30 and the Charterers' contact details are stated in Box 31. Any notice to be given under this Charter Party shall be in writing.

40. Severance

If by reason of any enactment or judgment any provision of this Charter Party shall be deemed or held to be illegal, void or unenforceable in whole or in part, all other provisions of this Charter Party shall be unaffected thereby and shall remain in full force and effect.

41. Entire Agreement

This Charter Party, including Annex A (Gasform B) as referenced herein and attached hereto, is the entire agreement of the parties and supersedes all previous written or oral understandings relating to the obligations contained herein and which may not be modified except by a written amendment signed by both parties.

42. Headings

The headings of this Charter Party are for identification only and shall not be deemed to be part hereof or be taken into consideration in the interpretation or construction of this Charter Party.

43. Singular/Plural

The singular includes the plural and vice versa as the context admits or requires.

Sample copy