

DENİZ YOLU İLE TAŞINMAKTA OLAN PETROL VE PETROL TÜREVLERİNDE EKSİK TESLİM VE TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

Av. Yüksel ŞAHİN (LLM)

Deniz yolu ile yapılan bir taşıma için konişmento keşide edildiği taktirde bu konişmentoda taşınan yükün miktarı hakkında da kayıtlar bulunur. Konişmentoda yer alan yükleme miktarı ile boşaltma limanındaki miktar arasında farklar bulunabilir. Teslimin eksik yapıldığı yönünde bir iddianın varlığı durumunda kimin sorumlu olacağı konusu gündeme gelir. Bu makalenin amacı deniz taşımacılığında "eksik teslim"e ilişkin bazı prensiplerin ele alınmasıdır, ayrıca yük alıcısı veya charterer tarafından eksik teslimden kaynaklanan bir davanın açılması durumunda taşıyanın, olası sorumluluğunu sınırlandırmak amacı ile, ne tür savunmalar ileri sürülebileceği ve bu savunmaların mahkemelerce nasıl değerlendirildiği konusuna değinmektir. Fakat bu konulara değinmeden önce konun daha iyi anlaşılabilmesi için petrol taşımacılığında önem arz eden "out turn loss" ve "cargo retention" klotunu kısaca tanıtalım.

I – "Out turn loss" ve "Cargo retention" klotları:

Bilindiği gibi petrol gibi sıvı yüklerin taşınması sırasında gerek buharlaşma, saçılma gerekse çeperlere yapışma sebebiyle yüklerin ağırlığında eksilme meydana gelir. Bu sebepten dolayı navlun tutarının hesaplanmasında boşaltılan yük miktarından ziyade gemiye yüklenen miktarı esas alınır. Boşaltma limanında boşaltılan yük miktarının konişmentoda belirtilen rakama göre eksik çıkması durumunda charterer'in (veya yük ilgilisinin) bu eksikliği navlun bedelinden indirim şeklinde telafi etmesi mümkün değildir. Charterer eksik teslimde rağmen navlunu eksiksiz ödemek zorunda olduğu gibi eksik teslimden kaynaklanan zararları da navlundan düşmemektedir. Navlun miktarının bu şekilde hesaplanıyor olması chartererleri harekete geçirmiş ve bazı çözümler ortaya konmuştur. Bu çözümlerden bir tanesi "out turn loss" ve "cargo retention" klotlarıdır. Bu klotlar yaygın olarak tanker yolculuk charter sözleşmelerine ve konişmentolara dercedilmektedirler. Klotların dercedilme sebebi yük ilgililerinin çıkarlarını korumaktır. "Out Turn Loss" klotu boşaltılan yük miktarı kaçınılmaz zararlar ve diğer tüm sebeplerden kaynaklanan eksiklikler dahil olmak üzere yük ilgisine navlundan indirim talep etme hakkını verdiği gibi donatana karşı zarar ziyan davasının açılmasına da olanak vermektedir. "Cargo Retention" klotu ise usulü dairesinde yapılmayan boşaltmalar sebebiyle tankerde pompalanabilir-çıkarılabilir petrol kaldığının sörvey raporu ile tespit edilmesi ("pumpable oil") durumunda yük ilgisine donatana karşı bu miktar için dava hakkı tanır. Şunu hatırlatmak gerekir ki konişmentoda "out turn loss" klotları bulunmuyorsa %0,5 tutarındaki fire payının düşülebilmesi için mahkemeye bu konuda kanıt sunulmuş olması gerekmektedir. Taşıyanın kaybindan sorumlu bulunmadığı zararlar; kaçınılmaz taşıma zararları ("inevitable transportation loss") veya başka deyişle "fire"dir. TTK md. 1063/1/7 hükmü şöyledir: "*Hacim veya tart itibarıyla kendiliğinden eksilmedentaşıyan ... mesul değildir*". Taşıyan fireyi kanıtlamak şartı ile meydana gelen eksilmeden sorumlu olmaz. Taşıyanın sorumlu bulunmadığı fire miktarı yanıcı petrol ürünleri için konişmento miktarının %0,5 veya bazı durumlarda %0,3'ü kadardır. Belirtilen bu fire miktarının altında kalan kayıplar (konişmentoda aksine bir kayıt bulunmaması kaydıyla) taşımadan kaynaklanan fire olarak telakki edilir ve bundan kaynaklanan zararlara yük ilgilisi/charterer katlanır. Fire oranı, belirtilen oranların üzerinde olması halinde bu miktar, kaçınılmaz taşıma zararı olarak değerlendirilmez. Böyle bir durumda taşıyan fire oranını aşan miktardan sorumlu olur ve charterer veya yük ilgilisi navlundan indirim yapılmasını taşıyandan talep edebilirler. Bu klotu örnek olarak Exxonvoy 1969 (yolculuk charterparty) charterındaki out turn loss klotunu gösterebiliriz:

"If there is a difference of more then 0,50 per cent between B/Lading figures and delivered cargo as ascertained by Custom Authorities at discharging port, Charterers have the right to deduct from freight the CIF value for the short delivered cargo. Owners have the right to appoint independent surveyors in order to check cargo figures in conjunction of Custom Authorities"

"Boşaltma limanında Gümrük İdaresinin tespit ettiği teslim miktarı ile Konişmentoda belirlenen miktar arasında % 0,50 ve daha fazla fark var ise charterer (yük ilgilisi, ç.n.) eksik miktarın CIF değeri kadar bir miktarın navlundan indirilmesini isteyebilir. Donatan (taşıyan, ç.n.) Gümrük İdaresinin saptamış olduğu miktarı kontrol için bağımsız sörvey atayabilirler."

Exxonvoy 1969 charter sözleşmesinin La Haye Kuralları (dolayısıyla da TTK'ya) tabi olduğunu varsayalım. Bu durumda eğer taşınan petrol yükünde fire miktarı %0,5'i aşarsa yük ilgilisi seçimlik hakka sahiptir. Yük ilgilisi zararını navlundan tenzilat olarak donatandan isteyebileceği gibi ikinci olarak da zararın HR'da düzenlenen deniz tehlikelerinden meydana gelmediğini ispatlamak suretiyle de aynı zararın tazminini isteyebilir. Eksik teslim edilen petrolün bedeli, navlundan tenzilat yapılması suretiyle elde edilecek miktardan fazla olmaması kaydıyla, yük ilgisinin birinci yolu tercih edeceği açıktır. "Out turn loss" klotları açısından dikkat edilecek husus bu "eksik teslim" in nasıl hesaplanacağı ve buna nasıl bir değer biçileceğinin saptanmasıdır. Fakat sözleşmenin "CIF out turn" olarak imzalanmış olması halinde yük ilgisinin bir zararı bulunmayacağından donatana karşı bir dava açması da söz konusu olmayacaktır.

Hemen hemen tüm ham petrol tanker taşımacılığına ilişkin charterparty sözleşmelerinde "Cargo retention" klozuna rastlamak mümkündür. Bu kloz, boşaltmanın tamamlanmasından sonra gemide pompalanmamış petrol kalması ("*remaining on board*" quantity, ROB) durumunda boşaltılmayan bu miktarın tutarı kadar paranın muaccel olan navlun alacağından düşülmesi esasını getirir. Fakat yük ilgisinin bu imkandan yararlanabilmesi için "*contra preferentum*" kuralı gereği her türlü yükümlülüğünü yerine getirmiş olması gerekir. ROB miktarının mahkemelerde delil olarak sunulabilmesi için bu raporun ilgili tarafların sürveylerinin bu raporu imzalaması gerektiği göz önünde bulundurulmalıdır. "Cargo retention" klozu hukuki görünümü itibarıyla boşaltma işlemini layıkıyla ve gereği gibi yerine getiremeyen taşıyan aleyhine cezai şart niteliğindedir.

Exxon Mobil VOY2000 kloz 18(h) uyarınca

"In the event that any liquid cargo remains on board at completion of discharge for the final voyage under this charter, then charterers shall have the right to deduct from freight an amount equal to the Free On Board (FOB) port of loading value of such cargo plus freight due with respect thereto. The quantity and quality of such liquid hydrocarbon material shall be determined by a mutually agreeable independent cargo inspector. The quantity of Remaining On Board (ROB) material shall be measured using the vessel's wedge tables, if available, or otherwise by wedge formula."

Shell klozu:

"If on completion of discharge any liquid cargo of a pumpable nature remains on board (the presence and quantity of such cargo having been established, by application of the wedge formula in respect of any tank the contents of which do not reach the forward bulkhead, by an independent surveyor, appointed by charterers and paid jointly by owners and charterers), charterers shall have the right to deduct from freight an amount equal to the FOB loading port value of such cargo, cargo insurance plus freight thereon; provided, however, that any action or lack of action hereunder shall be without prejudice to any other rights or obligations of charterers, under this charter or otherwise, and provided further that if owners are liable to any third party in respect of failure to discharge such pumpable cargo, or any part thereof, charterers shall indemnify owners against such liability up to the total amount deducted under this clause."

Bu klotlardaki ortak kavramlara yer verildiğine dikkat edilmelidir. Bunlar: "cargo" (yük), "liquid" (likit), "pumpable" (pompalanabilir), "reachable" (ulaşılabilir), "freight" (navlun), "insurance" (sigorta), "independent Cargo Inspector" (bağımsız denetçi), "wedge formula" (wedge formülü)'dir.

Konişmentoda veya charterparty sözleşmesinde "cargo retention" veya "out-turn loss" klotunun bulunmaması halinde charterer veya yük ilgilisi eksik miktarın parasal ederinin navlun bedelinden indirilmesini talep edemezler. Zararın tazmini talebiyle açılacak davalarda eksik kısım fire miktarından az ise taşıyanın sorumluluğu bulunmaz. Fakat eksik teslim edilen kısım fire oranını aşıyorsa aşan miktar hakkında taşıyanın zarardan sorumlu olması için taşıyanın taşımada gerekli dikkat ve özen göstermediği ispatlanması gereklidir. İspat yükü charterer ve yük ilgilisi üzerindedir (TTK md.1061).

II- Yüklenen petrol miktarının ölçülmesi:

Tankerlerle taşınan petrol miktarı hacim veya ağırlık birimleriyle ölçülür. Hacim birimleri kübik feet, kübik metre, varil (1 varil= 159 litre, 7,3 varil = 1 ton, 6,29 varil= 1m³), galondur. Ağırlık birimi olarak da İngiliz tonu (2240 libre) veya metrik ton kullanılmaktadır. Isı ve yoğunluk hesaplarının yapılması gerektiğinden hacim birimiyle ölçülmüş petrol miktarını ağırlık birimiyle ifade etmek kolay değildir. Petrol taşımacılığında yüklenen petrol miktarı 1- kıyıda terminalden ve 2- gemiye fiilen yüklenen petrolün ölçülmesinden elde edilen rakamlara göre ile saptanır. Petrol gemiye yüklendikten sonra yükleyen tarafından taşıyana kalite miktar sertifikası ("Certificate of Quantity/Quality") düzenlenip verilir. Uygulamada konişmentoya dercedilen yükleme miktarı gemide yapılan ölçüm miktarıdır. Konişmentoya dercedilen rakam kıyı terminalindeki rakamları da esas olarak düzenlenebilir. Konişmentonun kıyı terminali rakamları alınarak düzenlendiği hallerde taşıyanlar konişmentoya "wight quantity unknown" klotunu koyabilirler. Boşaltma işleminde de geminin ölçüm cihazındaki miktar ile kıyıda terminalde yapılan aktarmada terminal ölçüm rakamları veya petrolün boşaltıldığı terminal tankındaki petrol derinliğinin ne kadar olduğu ölçülmek suretiyle saptanır. Gemideki fiili petrol miktarı geminin tanklarındaki petrol seviyesi ile tankın tavanı arasında kalan boşluklar hesaplamak sureti ile tespit edilir. Bu ölçüm doğrudan yapılabileceği gibi otomatik cihazlarla da yapılabilir. Tankın ebatları bilindiğinden Tank Dönüşüm Cetveli ("Tank Calibration Tables") kullanılarak tank içindeki miktar hesaplanabilir. Tank Dönüşüm Cetveli veya geminin otomatik ölçüm cihazı kullanılarak saptanan petrol miktarına ilişkin rakamlar "kesin" değil "yaklaşık" rakamlardır. Başka bir deyişle "yüklenen" petrol miktarını göstermezler. Geminin bundan evvel yüklediği ve başka alıcılara ait petrol bulunması mümkündür. Buna on board quantities ("O.B.Q.") ve tankta petrol bulunmasına rağmen yapılan yükleme prosedürüne de "üste ekleme" ("Load on Top") denir. Bunun dışında tank çeperlerine yapışan petrol miktarı da bulunabilir, buna da Remaining on Board quantities ("R.O.B.") dendiğini yukarıda belirtmiştik. Bu ölçüm çeşitleri

içinde en güvenilir ölçüm kıyıdaki terminalden yapılan ölçümlerdir. Çünkü kıyıdaki terminal depolarında bulunan cihazların düzenli bakım ve kontrol süreleri vardır. Gemide yapılan ölçümlerin güvenilirliğinin düşük olmasının sebebi ölçüme etki edebilecek faktörlerden kaynaklanmaktadır. Geminin öne veya yanı doğru eğik olması, denizdeki olağan dalgalanmalar, gemi tanklarındaki deformasyonlar tanklardaki miktarın kesin olarak tespitine her zaman imkan vermezler. Uygulamada gemide yapılacak ölçümlerde hata payını en aza indirmek için geminin geçmiş dönemlere ait 5 boşaltma operasyonuna ait rakamlar değerlendirilmektedir. Bundan evvelki boşaltma operasyonlarında saptanan parametreler geminin tankları ve bu tanklardaki miktar konusunda önemli bilgiler vermektedir. Bu prosedüre “vessel experience factor” (“V.E.F.”) denir. Fakat bu prosedürün uygulanabilmesi için geminin bundan evvelki yüklemelerinin “tam yükleme” olması koşulu aranmaktadır.

III- Konişmentoda gösterilen rakam ile boşaltma limanı terminali ölçümleri arasındaki farklılıktan kaynaklanan eksik teslim iddialarına karşı Taşıyanın ispat yükümlülüğü:

Gerek Türk Ticaret Kanunu md. 1097/1 (TTK) gerekse La Haye Kuralları (“LH” veya “1924 Brüksel Konvansiyonu”) ve La Haye-Visby Kuralları md. III/3 (“LHV”) uyarınca taşıyan yükletenin talebi üzerine konişmento düzenlemek zorundadır. Düzenlenen konişmentonun üç fonksiyonu vardır. Bunlardan birincisi yükün teslim alındığını gösteren bir makbuz niteliğinde olması (“*receipt function*”) ve yükle ilgili olarak içinde yazılı bilgilerin doğruluğuna karine oluşturmaları; ikincisi deniz yolu ile navlun sözleşmesinin varlığını teyit etmesi (“*contract of carriage*”) ve üçüncüsü de konişmentonun mali temsil etmesinden kaynaklanan şekli hak sahipliği (“*document of title*”) fonksiyonlarıdır. Konumuz açısından inceleyeceğimiz özellik konişmentonun yüklenen petrol miktarı için aksi karine teşkil etme fonksiyonudur. Konişmentonun bu fonksiyonu TTK’da md. 1110/1 ve md. 1116/4’de düzenlenmiştir. Bu maddeler;

1110/1 “*Taşıyan ile gönderilen arasındaki hukuki münasebetlerde konişmento esas tutulur. Konişmento, hususiyle taşıyanın malları 1098 inci maddenin 8 inci bendinde ve 1114 üncü maddede yazılı olduğu gibi teslim alındığına karine teşkil eder.*”
ve
1116/4 “*4. Konişmentonun karine teşkil etmesine dair 1110 uncu maddesi gereğince olan borç ve mesuliyetlerin önceden kaldırma veya daraltma neticesi doğuran bütün kayıt ve şartlar geçersizdir.*”

şeklinde düzenlenmiştir. Buna göre yüklenen yük için konişmento düzenleyen taşıyan, konişmentoya kloz koymadığı sürece bu konişmento taşıyanın yükü konişmentoda yazıldığı şekliyle teslim aldığı ve taşıma sırasında yüke gerekli dikkat ve özeni göstereceği ve boşaltma limanında aldığı gibi teslim edeceği konusunda beyanını içerir. Bu sebepten dolayı konişmento yükün sayı tartı ve şekli hakkında karine oluşturur. Konişmentonun bu fonksiyonu sadece yük alıcısı için değil aynı zamanda konişmentoyu iktisap eden iyi niyetli üçüncü şahıslar için de hüküm ifade eder. Bu hüküm taşıyana karşı aksi ispat edilebilir bir karine niteliğini taşır. Brüksel Konvansiyonunda yapılan 1977 Visby değişiklikleri ile iyi niyetli üçüncü şahsın iktisap ettiği konişmentonun taşıyana karşı kesin hüküm ifade edeceği yönünde bir düzenleme vardır (LHV III/4). Türkiye Visby Protokolüne taraf olmadığından bu hükmün Türkiye açısından uygulanabilirliği son derece sınırlandırılmıştır. Eksik teslimden kaynaklanan zarar ziyan davası a) konişmentoyu iyi niyetle iktisap eden üçüncü şahıs veya b) gönderilen (“consignee”)yük ilgili/çarterer) ileri sürebilir. Bu dava taşıyana karşı açılır. Taşıyan bu iddiayı çürütebilme imkanına sahiptir. Böyle bir iddia ile karşı karşıya kalan taşıyan yüklerin aslında konişmentoda gösterildiği miktarda yüklenmediğini ispatlayarak veya yüklemenin konişmentoda gösterilen miktardan daha az yükleme yapıldığını kanıtlayarak sorumluluktan kurtulabilir. Geminin yükleme ölçüm cihazlarının yapılan yüklemeyi eksik ölçtükleri ve bu sebepten dolayı teslim edilen miktarın konişmentoda gösterilen miktardan eksik olduğunu kanıtladıkları takdirde “eksik teslim” talebi geçersiz kalır. Aleyhine tesis edilmiş bu karinenin çürütülememesi halinde ve malların konişmentoda yazıldığı şekliyle teslim edilememesi halinde, TTK md. 1061 gereğince, taşıyan eksik teslimden dolayı sorumlu olur. Taşıyanın ispat yükünün ne olduğunun saptanması gerekmektedir. Fikrimizce taşıyan, yükün yüklenmesini takiben yükte –fire oranını aşacak miktarda- azalma meydana gelmesinin kesin olarak imkansız olduğunu ispatlamalıdır. İspat yükünün bu şekilde ağır olarak düzenlenmesi fire davalarının kötüye kullanılmasını önleyecektir. Fakat bu ağır ispat yükü her davanın özel koşulları göz önüne alarak hafifletilebilmelidir. Konişmentodaki kayıtların taşıyan aleyhine karine teşkil etmesini önlemek için uygulamada konişmentolara “tartı ve sayı belli değil” (“weight and quantity unknown”) şerhi konulmaktadır. Konişmentoya bu veya buna benzer kloz dercedilmişse TTK md. 1100 gereği konişmento konişmento kayıtları taşıyan aleyhine karine oluşturmaktan çıkarlar. Böyle bir durumda konişmentonun hiçbir ispat değeri yoktur, karine olarak bile değer taşımaz. Her hangi bir eksik teslim iddiasına karşı taşıyan sorumlu olmaz. Yük ilgilileri yüklenen petrol miktarı ile teslim edilen miktar arasında farklılık bulunduğunu ispat etmek zorundadırlar. Bu tip klozların taşıyan için sağladığı koruma sınırsız değildir. İddia olunan eksik teslim miktarı ile konişmentoda belirtilen miktar arasındaki farkın çok büyük olması halinde taşıyanın konişmentodaki bu klozun koruma etkisine isnat edememesi gerektiği kanaatindeyiz. Konişmentolarda “tartı ve sayı belli değil” (“weight and quantity unknown”) klozunun varlığı ispat yükünü nasıl radikal bir biçimde değiştirdiğini göz önünde bulundurursak yük ilgililerin (yükleyen/çarterer: yükü CIF teslim satan petrol tacirleri; çarterer olmayan yük alıcısı: petrolü CIF olarak satın alan alıcı; yük alıcısı/çarterer: petrolü FOB şartlarla satın alan alıcı) temiz konişmentonun tanzimini talep haklarının bulunduğunu kabul etmemiz gerektiği kanaatindeyiz. Bu başlık altında yaptığımız analizin gerek konişmentolu taşımalar gerekse konişmentonun tanzim edildiği çarterparty taşımaları için de geçerli olduğu görüşündeyiz.

Konimentoya "tartı ve sayı belli değil" ("weight and quantity unknown") kaydının konulmadığı durumlarda eksik teslim iddiasına karşı taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için taşıyan yükte meydana gelen eksilmenin yükün kendi muhafazası altında bulunduğu süre içinde meydana gelmediğini; eksik teslimin fire oranları içinde kaldığını veya eksik teslimin TTK md 1062 ve 1063'de sayılan sorumsuzluk hallerinden biri sebebiyle meydana geldiğini ispatlamalıdır.(570 2. Prgr). Buna karşın yük alıcısı da geminin başlangıçta denize yola, yola ve yüke elverişli olmadığı iddiasını ileri sürerse taşıyan gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirmek için gerekli dikkat ve özeni gösterdiğini ispatlamak durumunda kalacaktır. Görüldüğü gibi tarafların ispat yükümlülükleri çeşitli aşamalarda değişmektedir.

Gönderilen ("consignee"), yükün varma limanına ulaşmasını müteakip konişmentoyu ibraz etmesi ile yükün kendisine teslimini istemek hakkını haizdir. Eğer konişmentodaki miktar ile teslim alınan miktar arasında fark var ise halinde farktan sorumluluk taşıyana aittir. TTK md. 1061 düzenlemesi

"Teslim alındıkları andan teslim edildikleri ana kadar geçen mühlet içinde malların ziyayı veya hasarı yüzünden doğacak zararlardan taşıyan mesuldür."

şeklinde. TTK düzenlemesi taşıyanın sorumluluğunun sona ermesini "teslim" olayına bağlamıştır. Bu sebeple petrol ve türevleri taşımacılığında teslimin hangi anda olduğu konusu önem kazanmaktadır.

IV- Petrol ve petrol türevi taşımalarda teslim:

Petrol taşımacılığında yükün teslim anının tespiti önemlidir. Çünkü taşıyanın sorumluluğu teslimin gerçekleştiği ana kadardır. Petrolün gemiden sadece boşaltılması teslim sayılamaz. Teslim anının a-petrolün geminin boşaltma vanasını terk ettiği andan mı yoksa b- petrolün kıyıdaki tanka ulaşması ile mi yoksa c- alıcının depodan yükü çekmesi ile mi taşıyanın yükü teslim etmiş sayılacağı konusunda karara varmak gerekir. Bunun tespiti her olayda kolay olmamaktadır. Bu tip taşımaların dökme yük taşımacılığından önemli bir farkı vardır. Dökme yük taşımacılığında gemiden boşaltılan yük doğrudan alıcısına teslim edilebilirken petrol ve petrol türevi yüklerde yük önce kıyı terminalindeki depoya ve oradan da alıcısına teslim edilmektedir. Kıyıdaki terminal depolarının limanın bir parçası olmamaları halinde durum daha da karışık bir hale gelmektedir. Teslimin hangi anda ve hangi noktada yapılmış sayılacağı taşımanın ne zaman sona erdiği konusu ile de yakından ilgilidir. Eksik teslimin taşımanın tamamlanmasından sonra meydana gelmesi halinde taşıyanın sorumluluğunun bulunmayacağı açıktır. "Teslim" sözlük anlamı itibarıyla bir şeyi tahsis edilmek üzere ayırarak bunu başkasının korumasına terk etmek, veya "başkasına vermek" anlamına gelir. Esas olan teslim iki tarafın iradesine dayanan bir işlem olmasıdır. Tanımdan da anlaşılacağı üzere teslimin gerçekleşmesinde iki unsura dikkat etmek gerekir 1- gemide yükün alıcıya tahsis edilmesi için belirlenmesi (örneğin 1 numaralı vanadan boşaltılacak yük) yükün boşaltılacağı ihbarının yapılması ve 2- alıcıya yükün nereye ne zaman boşaltılacağı konusunda bildirimde bulunulmasıdır. Bu sebepten dolayı geminin vanasından çıkan petrol kıyıda bağlanan hortuma geçtiği anda taşıyan açısından teslim gerçekleşmiş sayılır. Geminin vanası -yukarıdaki anlatımlarda- geminin küpeştesi olarak değerlendirilmiştir. Boşaltma miktarında eksikliğin bulunup bulunmadığının saptanabilmesi için varma limanındaki gemide bulunan petrolün miktarının usulü dairesinde saptanmış olması gerekmektedir. Geminin varma limanındaki petrol miktarı ("arrived quantities on board") sörvey raporu ile saptanır. Bu rapor taşıyan/donatan P&I Kulübü tarafından atanan sörvey(ler) ve yükleten/temlik edilen/alıcı/diğer yük ilgilileri'nin atadığı sörvey(ler) kurulu tarafından müştereken düzenlenir. Varma anında gemide bulunan yük miktarı sörvey kurulu raporu ile bu şekilde tespit edildikten sonra bu miktar konişmentodaki rakam ile karşılaştırılır. Karşılaştırma yapılırken fire oranı konişmento miktarından düşülür. Gümrük İdaresinin dikkate aldığı eksik teslim miktarı bu rakamdır. Ulaşan miktar raporu sörvey kurulunca tamamlandıktan sonra gemideki petrol miktarı geminin vanalarından terminaldeki depolara borularla aktarılır. Aktarma işlemi yapılırken boşaltılan petrol miktarı geminin ölçüm cihazları ile saptanır. Gemideki petrolün pompalanması tamamlandıktan sonra "ilk boşaltım raporu" ("Preliminary outturn report") ve sörveyler gemi tanklarının boş olduklarını tespit ettikten sonra da "boş tank sertifikası" ("Dry Tanks Certificate") düzenlenir. Boş tank sertifikası gemide boşaltılacak petrolün kalmadığını gösterir. Eğer bu sertifika yük ilgilisi tarafından imzalanırsa kesin delil niteliğini kazanır. Boş tank sertifikasının alınmasından sonra sörveyler kurulu petrolün boşaltıldığı kıyı tanklarını inceler. Kıyı tanklarındaki petrol miktarının ölçülmesi işleminde kalibrasyon çizelgesi ("calibration chart"), ısı ve dip ölçüm metotları kullanılarak kıyı tankındaki petrol miktarı tam olarak saptanır. Kıyı tanklarındaki petrol miktarı ile ilk boşaltım raporundaki rakam karşılaştırılarak kesin boşaltım raporu ("Final outturn report") tanzim edilir. Eğer ilk boşaltım raporu ile nihai boşaltım raporu arasında farklılık varsa Terminal idaresi eksik teslim belgesi ("Shortlanding certificate") düzenler. Ancak bu sertifikanın tanzimi her zaman taşıyanın eksik teslimden sorumlu tutulmasına hizmet etmez. Buradaki amaç daha ziyade gemi ile kıyıdaki depo arsında oluşabilecek kayıpları da ölçmektir. Mahkemeler koşulları dikkate alarak ve olayın şartlarına göre teslim edilen petrol miktarı olarak varma limanında düzenlenen raporu dikkate alabilecekleri gibi kesin boşaltım raporundaki rakamı da dikkate alabilirler. Hangi ölçümün dikkate alınacağı hususunda davacı ve davalı tarafın sundukları kanıtların inandırıcılığına bağlıdır. Eksik teslim iddiasında bulunan yük ilgilisi konişmentodaki miktar ile kıyı tankında ölçülen miktar arasındaki farkın tazmini konusunda taşıyanı dava edebilir. Taşıyan bu durumda konişmentodaki rakam ile yükleme limanında yaptırdığı sörvey raporundaki miktar veya gemi cihazlarının tespit ettiği dolum miktarlarının birbirine yakın olduğu ve bunlar arasındaki farkın da tankların içinde ölçümü yapılamayan petrolün kaldığını savunmasını ileri sürebilir. Taşıyan bu tip bir savunma ile eksik teslimin taşımadan kaynaklanmadığı savunmasını ortaya koymaya çalışacaktır. Konişmentoda "tartı ve ölçü belli değil" klotunun bulunduğunu ileri sürerek konişmentodaki kayıtların esas alınmayacağı savunmasını da terditli olarak savunması mümkündür. Çarterer/yük ilgilisi eksik teslim iddiasını sürdürebilmesi için yükleme ve boşaltma limanlarındaki ölçümlerin güvenilir olduğunu ve gemi ölçüm cihazlarının ve gemideki ölçümlerin sağlıklı olmadığını ispatlayabilmesi gerekir ki iddiası başarılı olsun.

Eksik teslim konusunun ileri sürüldüğü ihtilaflarda hangi ölçüm cihazının esas alınacağı veya nasıl bir ölçüm metodunun uygulanacağıdır. En iyi ölçüm, gemiden terminal depolarına boşaltmanın tamamlanmasından sonra, "Dry Tank Certificate"nin ("boş tanklar sertifikası") alınması kaydıyla, fiili olarak teslim edilen varil sayısının sayılmasıdır. Bunun mümkün olamaması halinde ikinci en iyi ölçüm metodu Kaptan ve ilgili yük alıcısının tayin ettiği sörveylerin terminal depolarında birlikte yapacakları ölçümdür.

Yükleyenin vermiş olduğu konişmento bilgilerinin yanlış olduğunu düşünen (dökme yüklerde %2 ve petrol türevlerinde %0,5'ten fazla) taşıyanın konişmentoyu imzalamaktan imtina mı etmelidir yoksa yükleyenin vermiş olduğu bilgileri "said to contain" veya "weight and quantity unknown" klotunu koyarak konişmentoyu imzalamalıdır? Görüşümüze göre geminin kaptanı yanlış olduğunu bildiği konişmentoyu imzalamaya zorlanamaz. Bu tip klotlar taşıyana dünyanın her yerinde aynı korumayı sağlamazlar. Bu sebepten dolayı yükleme limanında yeni bir sörvey yapıldıktan sonra geminin gecikme ile limandan ayrılmasından sorumlu olacak olan taraf charterpatilerdeki tazminat klotu gereği yine charterer'dır (chartererin yük ilgili olmayabilir).

V- Eksik teslim iddiaları ve donatanın yapması gerekenler:

Boşaltma limanında eksik teslim iddiası ile karşılaşan donatan zaman geçirmeden ilgili P&I Kulübünü haberdar etmelidir. Aradan uzun bir sürenin geçmesi delillerin eskimesine sebep olacaktır. Uygulamada birçok eksik teslim iddiasının yanlış hesaplamaya dayandığı görülmektedir. Olaysız geçen bir taşıma sonunda eksik teslim iddiası ile karşılaşan Taşıyan olağan yükleme prosedürünü izlediğini ve loglarını düzenli olarak tuttuğunu ispatladığında yüklediği miktarı boşalttığını ispatlama şansına sahip olacaktır. Eksik teslim iddiaları büyük ölçüde kıyıda tanklarda ölçülen miktar ile konişmentodaki miktar arasındaki farklılıktan kaynaklanır. Birçok ülkenin Brüksel Konvansiyonuna dahil olduğu göz önüne alınırsa taşıyanın sorumluluğunun petrolün geminin vanasından geçtiği ve gemiye alındığı an ile petrolün geminin vanasını (teknik anlamda ise 'küpeştesini') geçtiği an arasında kalan dönemden kaynaklanan sorumluluk söz konusudur. Bu sebepten dolayı gemi ile kıyı tankı arasında kalan mesafede meydana gelebilecek kayıplardan taşıyan sorumlu olmaz. Taşıyan, konişmentonun aleyhine karine teşkil etmesini önlemek için yükleme miktarına ilişkin olarak klot koyması ispat yükünü önemli ölçüde yük ilgisine devredecektir. Konişmentoya klot koyulmaması durumunda protesto mektubu yazması da aynı etkiyi sağlayacaktır. Kaptan konişmentoyu imzalamadan evvel konişmentoda tarif ettiği yükü boşaltma limanında teslim edip edemeyeceğini bilmelidir. Eğer teslimatı konişmentoda. Güvertedeki yük miktarını tayin için aşağıdaki evrakların talep edileceği göz önünde bulundurulmalıdır:

- 1- Gemi tanklarının yüklemeden evvel durumunu gösteren rapor;
- 2- Yükleme yapıldıktan sonra gemideki yük miktarını teyid eden sörvey raporu ("ullage report")
- 3- Geminin yükleme sonrası draftını belgeleyen rapor;
- 4- Boşaltma limanındaki gemi draftını gösteren rapor;
- 5- Boşaltma limanındaki ulaşan petrol miktarı raporu;
- 6- Boş tanklar sertifikası ("dry tank certificate")
- 7- Orijinal konişmento ve/veya charterparti;
- 8- Yüke ilişkin faturalar

Taşımanın olağan seyir içinde yapılmış olmasına rağmen sayılan olağan evraklardan eksik teslim söz konusu ise bu durumda ek evraklar ihtiyaç duyulacaktır:

- 1- Yolculuk süresince geminin tanklarında herhangi bir sızıntının bulunmadığına ilişkin sörveyraporu;
- 2- Geminin dengesini sağlamak için yapılan tanktan tanka aktarmaların düzenli raporları;
- 3- Yolculuk süresince hava raporu;
- 4- Gemide gizli yakıt tanklarının bulunmadığı raporu

İddia edilen eksik teslim miktarı taşıyanın bunu yakıt olarak kullanmasından veya her hangi başka uygun olmayan amaçlar için veya suç teşkil edecek şekilde kullanmasından kaynaklanan bir sorumluluk durumunda P&I Kulüpleri teminat vermezler.