

^HSTARYA VE SÜRASTARYA SÜRESİ İLE SÜRASTARYA ÜCRETİNİN HESAPLANMASINDAN KAYNAKLANAN SORUNLAR*

(PROBLEMS ARISING FROM THE CALCULATION OF THE DEMMURAGE AND
DEMMURAGE TIME AND FEE)

Doç. Dr./Assoc. Prof. Dr. Hacı KARA**

ÖZ

Navlun sözleşmesinin ifa edilebilmesi için eşyanın taşıyana teslim edilmesi ve gemiye yüklenmesi gerekmektedir. Bu nedenle sözleşmenin önemli aşamalarından biri de eşyanın gemiye yüklenmesi aşamasıdır. Eşya, sözleşmede kararlaştırılmış olan sürede, bu süre sözleşme ile belirlenmemişse; yükleme yapılıp yapılacak olan limanı düzenlemeleri, taşımayı yapacak olan geminin niteliği, yükleme tesis ve araçları ile yükün niteliği ve yerel teamül göz önünde bulundurularak belirlenecektir.

Yükleme süresi (*laytime*) geminin kararlaştırılan yükleme yerine varmasından sonra taşıyanın yükleme için gerekli hazırlıkları yapması ve gönderilene yapılan hazırlık ihbarı ile başlayan, taşıyanın yükün yüklenmesini beklemekle yükümlü olduğu süredir. Kural olarak bu süre ücretsizdir ancak taraflar aksini kararlaştırabilirler. Yükleme süresi sona erdikten sonra sözleşmede yükleme süresi için aksi kararlaştırılmamışsa,

^H Hakem denetiminden geçmiştir.

* Bu makale 21.07.2022 tarihinde Yayinevimize ulaşmış olup, 01.08.2022 tarihinde birinci hakem; 25.08.2022 tarihinde ikinci hakem onayından geçmiştir.

** İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, haci.kara@medeniyet.edu.tr, ORCID: 0000-0002-8255-6277

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar tarafından çıkar çatışması bildirilmemiştir.

Finansal Destek: Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Bu makaleye atıf için; KARA, Hacı, “Starya ve Sürastarya Süresi ile Sürastarya Ücretinin Hesaplanmasından Kaynaklanan Sorunlar”, REGESTA, Cilt: 7, Sayı: 2, 2022, s. 203-254.

geminin, sürastarya süresi adı verilen yükleme süresinden fazla bir süre daha beklemesi gerekir.

Taraflar kural olarak sözleşmede yükleme ve yükleme süresinden sonra işlemeye başlayan sürastarya (*demmurage*) süresini belirlemektedirler. Ayrıca yükleme süresinden hariç tutulan günler de belirlenmektedir. Bu nedenle doğan sürastarya ücreti ödenmesi gerekir. Bu süre aksi kararlaştırılmamışsa on gündür. Sürastarya ücretinin doğma sebepleri, sürastarya ücretinin hesaplanması, Yükleme/boşaltma aşamalarından doğan sürastarya ücretinden kimin sorumlu olacağı, kim tarafından ödeneceği ve sürastaryaya dâhil hususlar hakkında ciddi anlaşmazlıklar doğmaktadır.

Bu çalışmada Yükleme/boşaltma süresi ile ilgili hususlar ile sürastarya süresinin ve ücretinin hukuki niteliği açıklanacaktır. Ayrıca sürastarya süresinin hesaplanmasında ortaya çıkabilecek sorunlar, ücretin kim tarafından ödenmesi gerektiği gibi sürastaryaya dair ihtilaflı konular da incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Yükleme ve Boşaltma Sürastarya Süresi, Sürastarya (*Demmurage*) Süresi, Sürastarya Ücretinin Hukuki Niteliği, Konteyner Taşımacılığında Sürastarya Ücreti ve Sürastarya Ücretinin Sorumlusu

ABSTRACT

In order for the freight contract to be executed, the goods must be delivered to the carrier and loaded onto the ship. Loading time (laytime) is the period during which the carrier is obliged to wait for the load to be loaded, which starts with the preparation of the carrier after the ship arrives at the agreed place of loading and the notification of preparation to the consignee. As a rule, this period is free of charge, but the parties may decide otherwise. After the end of the loading period, the ship must wait longer than the loading period, which is called the demurrage period, unless otherwise agreed in the contract for the loading period.

As a rule, the parties determine the period of loading and demurrage, which starts to run after the loading period. In addition, the days excluded from the loading period are also determined. Therefore, the demurrage fee must be paid. This period is ten days unless otherwise agreed. Serious disagreements arise about the reasons for the demur-

rage fee, the calculation of the demurrage fee, who will be responsible for the demurrage fee arising from the loading-unloading stages, by whom it will be paid, and the matters included in the demurrage.

In this study, the issues related to the loading-unloading period and the legal nature of the demurrage period and its fee will be explained. In addition, the problems that may arise in the calculation of the demurrage period, and the controversial issues related to the demurrage, such as who should pay the fee, will also be examined.

Keywords: Loading and Unloading Period, Demurrage Period, Legal Nature of Demurrage Fee, Demurrage Fee in Container Transportation and Responsible Party of Demurrage Fee

GİRİŞ

Türk-Alman hukukunda taşıtan, charter sözleşmesinin (*charter contract*) ifası için gerekli olan şartları sağlamakla yükümlü kişidir. Bu yükümlülüğün ihlali, navlun sözleşmesinin feshini gerektiren bir sebep olarak kabul edilir. Doktrine göre yükün gemiye teslim edilmesi, taşıtanın bir edası niteliğinde değil, taşıyanın yani borçlunun taşıma borcunu ifa edebilmesi için taşıtanın yani alacaklının önceden yapması gereken bir işlemdir. Türk Borçlar Kanunu'nun (TBK) 117'nci maddesine göre borçlu temerrüdü değil, borçlu konumunda olan taşıyanın borcunu ifa edebilmesi için, alacaklının önceden yapması gereken bir işlem sayılır. Buna göre taşıtanın bu borcunu yerine getirmemesi TBK 106. maddesi gereğince bir alacaklı temerrüdüdür¹.

I. NAVLUN SÖZLEŞMESİ

Türk Ticaret Kanunu (TTK)'nın 1138-1245'inci maddeleri (beşinci kitap, dördüncü kısım, üçüncü bölüm) navlun sözleşmesine (*fright contract or affreightment contract*)² ayrılmıştır. TTK'ya göre navlun

¹ Fehmi Ülgener, Sürastarya Süresi ve Ücreti, (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1993) 18; Tahir Çağa and Rayegân Kender, Deniz Ticareti Hukuku-II (Navlun Sözleşmesi), C. II, (10th edn, Onikilevha Yayınları 2010) 23

² Alan Abraham Mocatta, Micheal J. Mustill and Stewart C. Boyd, Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, (19th edn, Sweet & Maxwell 1984) 1 vd.

sözleşmesi bir navlun ücreti karşılığında eşyanın/yükün³ denizde taşınmasını taahhüt etmektedir⁴. Bir diğer deyişle navlun sözleşmesi ile ifade edilen denizde⁵ eşya taşıma sözleşmesidir⁶.

Doktrinde hâkim olan görüş uyarınca, navlun sözleşmesinin hukuki niteliği bir eser (istisna) sözleşmesi olarak kabul edilir⁷. Azınlıkta kalan diğer bir görüşe göre ise navlun sözleşmesinin niteliğini tayin için, onu belirli bazı sözleşme türlerinden birinin kapsamına sokmaktansa, bu sözleşmeyi nevi şahsına münhasır yani kendine özgü (*sui generis*) bir sözleşme olarak kabul etmek gerekir⁸.

Türk ve Alman hukukları gereğince navlun sözleşmesinde geminin teknik ve ticari yönetimi ile birlikte zilyetliğinin de devri değil, sadece geminin tamamının veya bir kısmının taşıtana tahsis edilmesi söz konusu olur. Bu yüzden taşıyan hakkında, donatan hakkındaki hükümler uygulanmaz⁹. Türk-Alman hukuk sisteminde kabul edilen görüşe göre taşıta-

³ “Eşyanın taşınmasından amaç yalnızca ticari nitelikte olanlar değil, taşınması mümkün olan bütün maddi şeylerdir. Canlı hayvanlar ve cenaze de eşyadır.” İbid2; İnci Deniz Kaner, Deniz Ticareti Hukuku, C. II, (2ndedn, Filiz Kitapevi 2014), 2

⁴ İçsu taşımalarında da bu hükümler uygulanır

⁵ “Deniz yolu ile taşıma kavramı içerisine taşımaya elverişli iç sularda yapılan taşımalar da girer.” Safa Murat Tekin, Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu, (1st edn, Onikilevha Yayıncılık 2017) 21

⁶ Ecehan Yeşilova, Konişmentonun İspat Kuvveti, (1st edn, Güncel Yayınevi 2006), 25; Kaner (n 3) 1

⁷ Çağa and Kender, (n 1) 12, Fehmi Ülgener, Çarter Sözleşmeleri-I, Sefer Çarteri Sözleşmesi, (1st edn, Der Yayınları 2000)36; Canan Özlem Iğın, Çelik, ‘Deniz Yolu İle Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk’, (2008) 7(14), İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi 175, 176; ibid 15; Bülent Sözer, Deniz Ticareti Hukuku-I, (3rd edn, Vedat Kitapçılık 2014) 323; Kübra Yetiş Şamlı, Taşıyanın Zıya Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, (2nd edn, Onikilevha Yayınları 2013) 13; Yeliz Demir Araz, ‘Gencon (94) Sefer Çarteri Sözleşmesinde Sırtıstırtıya Klotu’ (2004), 3(5), İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi 86, <<https://dergipark.org.tr/tr/pub/ticaretfbid/issue/21345/228971>>, Erişim Tarihi: 10 May 2022; Tekin (n 5) 17

⁸ Görüşler için bkz. Iğın Çelik (n 7), 17

⁹ Mertol Can, Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi, (1st edn, Banka ve Ticaret Araştırma Enstitüsü 1998) 15

nın navlun sözleşmesi yapıldıktan sonra yerine getirmekle yükümlü olduğu asıl görevi malı taşıtırsa da, taşıtırmasa da navlunu ödemektir¹⁰.

Navlun sözleşmesi üçüncü kişi olan gönderilen yararına¹¹ yapılan iki taraflı bir sözleşmedir¹². Gönderilenin hak ve borçları göz önüne alındığında, navlun sözleşmesinin ayrıca TBK'nın 129'uncu maddesi ile düzenlenen "üçüncü kişi yararına" bir sözleşme olduğu açıktır¹³. Bu sözleşme uyarınca taraflardan, taşıyanın asli borcu taşıma taahhüdü altına girdiği yükleri varma limanına taşımaktır. Bunun karşılığında taraflar arasındaki sözleşmenin diğer tarafı olan taşıtanın asli borcu ise kural olarak navlunu yani taşıma ücretini ödemektir¹⁴. Navlun, eşyanın tesliminin istendiği anda ve herhâlde boşaltma süresinin sonunda muaccel olur (TTK m. 1197/1).

II. YÜKLEME ve BOŞALTMA SÜRESİ

A. YÜKLEME SÜRESİ

1. Tanımı

Taşıma faaliyeti, çeşitli aşamalardan oluşmaktadır. Taşımanın önemli aşamalarından birini de eşyanın gemiye yüklenmesi faaliyeti oluşturur¹⁵.

¹⁰ Ülgener (n 1) 19; "Navlun hesabı; coğrafi alan riskleri, uzaklık, yükleme-boşaltma limanlarının gecikmelere meyili gibi birçok yan unsurların yanında özellikle taşınacak yüke göre yapılacaktır. Sefere ilişkin yakıt dâhil hemen her türlü masraf taşıyana aittir." Demir Araz (n 7) 86

¹¹ TBK m. 129: "Kendi adına sözleşme yapan kişi, sözleşmeye üçüncü kişi yararına bir edim yükümlülüğü koydurmuşsa, edimin üçüncü kişiye ifa edilmesini isteyebilir. (2. f.) Üçüncü kişi veya üçüncü kişiye halef olanlar da, tarafların amacına veya örf ve âdete uygun düştüğü takdirde edimin ifasını isteyebilirler. Bu durumda, üçüncü kişi veya ona halef olanlar bu hakkı kullanmak istediklerini borçluya bildirdikten sonra, alacaklı borçluyu ibra edemeyeceği gibi, borcun nitelik ve kapsamını da değiştiremez."

¹² Yeşilova (n 6) 38; ibid 6

¹³ TBK m. 129: "Kendi adına sözleşme yapan kişi, sözleşmeye üçüncü kişi yararına bir edim yükümlülüğü koydurmuşsa, edimin üçüncü kişiye ifa edilmesini isteyebilir. Üçüncü kişi veya üçüncü kişiye halef olanlar da, tarafların amacına veya örf ve âdete uygun düştüğü takdirde edimin ifasını isteyebilirler. Bu durumda, üçüncü kişi veya ona halef olanlar bu hakkı kullanmak istediklerini borçluya bildirdikten sonra, alacaklı borçluyu ibra edemeyeceği gibi, borcun nitelik ve kapsamını da değiştiremez."

¹⁴ ibid 18

¹⁵ İsviçre Federal Mahkemesi BGE 82II445 ve devamındaki kararında, yükleme sırasında yüke gelecek zararları sigorta etmiş olan sigortacıya karşı istifin de yükleme kavramına dâhil olduğuna karar vermiştir. ibid dn. 76, 23

Türk hukukunda bir geminin yüklenmesi veya boşaltılması için limanda geçirmekle yükümlü bulunduğu süreye bekleme süresi adı verilmektedir. Buna göre yükleme ya da boşaltma (*loading or discharging-unloading*) süresi yani starya (*laytime*) süresi (*laytime, lay days*)¹⁶, taşıyanın, geminin varma yerine varması [örneğin, liman (*port*), rıhtım (*berth*), dok (*dock*), demir yeri (*anchorage*), palamar yeri (*mooring*), manevra yeri (*place of maneuver*) vs.], yüklemek için gerekli hazırlık işlemlerini (örneğin ilaçlama, *fumigation*) tamamlaması yani yüklemeye hazır olması ve bir hazırlık ihbarında bulunması (*notice of ready of readiness, NOR*) ile başlayan¹⁷, taşıyanın bu sürede gemiyi yükleme faaliyetleri için hiçbir karşılık talep etmeden taşıtan kontrolüne bırakmakla yükümlü olduğu kanuni süreye denir¹⁸.

Çarter (*charter*) sözleşmesinin bir türü olan liman (*port*) veya rıhtım (*berth*) çarter sözleşmelerinde eşya parça (ferden) olarak¹⁹ veya cins (tür, çeşit, nevi)²⁰ olarak belirlenmiş olabilir. Eğer eşya cins olarak belirlenmişse kararlaştırılan eşyanın yerine, aynı varma limanına götürülmek üzere, taşıtanın gemiye başka türde bir eşya yükleyebilmesi için, yapılan bu değişiklik nedeniyle taşıyanın mevcut durumu güçleşmemesi gerekir. Eğer bu mümkün olursa taşıyan yüklenmek istenilen yeni eşyayı kabul

¹⁶ LayCan, expected ready to load ile cancelling date arasındaki zaman dilimidir

¹⁷ Amerikan ve İngiliz hukuklarında (Anglo-Sakson hukukunda) kanundan doğan bir starya süresi yoktur. Taşıtanın gecikme zararı için tazminat talep edebilmesi için, taşıtanın yükleme ve/veya boşaltmayı makul süreyi asarak tamamladığını ve bunda kusurlu olduğunu kanıtlaması gerekir. ibid 88; Donald Davies, *Commencement of Laytime*, (2nd edn, Lloyd's of London Press. 1992) 1; Yarg. 11. HD, 5598/5412, 04.12.1978 sayılı kararı: "Hazırlık ihbarı tatil gününde yapılamaz ...Cumartesi'ler tatil sayılır ve bu bakımdan hazırlık mektubu verilemez." Gündüz Aybay, *Deniz Ticaret Hukuku İle İlgili Yargıtay Kararları*, (1st edn, Aybay Yayınları 1986) 277; Mustafa Tüysüz, 'Deniz Ticaret Hukukunda Staryanın Başlaması' (2012), 16(2) 38, <<https://dergipark.org.tr/en/pub/ahbvuhfd/issue/48114/608457>>, Erişim Tarihli 12 Mayıs 2022

¹⁸ ibid 7; Tüysüz (n 17) 38; ibid 6; *Laytime Definitions for Charter Parties* (2013) 1, <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/laytime-definitions-for-charter-parties-2013>>, Erişim Tarihi: 22 May 2022

¹⁹ TBK m. 89/1.2

²⁰ TBK m. 86: "Çeşit borçlarında hukuki ilişkiden ve işin özelliğinden aksi anlaşılmadıkça, edimin seçimi borçluya aittir. Ancak borçlunun seçeceği edim, ortalama nitelikten daha düşük olamaz."

etmekle yükümlüdür. Ancak eşya sözleşmede parça mal olarak belirlenmişse, taşıyan bunu kabule zorlanamaz ve bu hüküm uygulanmaz.

Geminin belli kısımları veya yerleri için birden çok taşıtan ile bağımsız yolculuk charteri sözleşmeleri yapılması halinde tek taşıyan için uygulanan TTK hükümleri her sözleşme için ayrı ayrı uygulanır. Yükle-tenler, her bir eşya için, geminin yükleme yerinin değiştirilmesini isteyebilir; şu kadar ki, yer değiştirmenin, manevrası da dâhil olmak üzere bütün giderleri taşıtana aittir ve yükleme ile sürastarya süreleri yer değiştirme manevrası sırasında işlemeye devam eder (TTK m. 1161). Yolculuk başlamadan önce sözleşmenin feshini düzenleyen TTK m. 1158'deki hâller gerçekleştiğinde, gemiye alınmış olan eşyanın boşaltılması, yolculuğun gecikmesine veya aktarmaya sebep olabilecek ise, diğer bütün taşıtanların onayı alınmadıkça taşıtan eşyanın boşaltılmasını isteyemez (TTK m. 1162).

Kırkambar sözleşmesinde ise taşıtan, taşıyanın, acentesinin veya yetkili bir temsilcisinin çağrısı üzerine gecikmeden eşyayı yüklemelidir. Eğer gecikirse taşıyan, eşyanın teslimini beklemekle yükümlü olmaz. Bu durumda eşya teslim alınmadan yolculuk başlamış olsa bile, taşıtan tam navlunu ödemekle yükümlü olur. Taşıyanın, geciken taşıtandan navlun isteyebilmesi için bunu yola çıkmadan önce taşıtana faks mesajı, elektronik mektup veya benzeri teknik araçlarla da mümkün olmak üzere yazılı şekilde bildirmesi gerekir; aksi hâlde istem hakkını kaybeder. Ancak taşıyanın teslim edilmeyen eşya yerine başkaca bir yüklemişse bunun navlun ücreti, kararlaştırılan tam navlundan indirilir (TTK m. 1163).

Yüklemeden sonra taşıtan, tam navlunu ve eşyanın taşındığı yolculuktan doğan alacakları için teminat altına alınmış diğer alacakları ödeyerek veya alacak hakkında uyuşmazlık varsa teminat vererek sözleşmeyi feshedebilir; şu kadar ki, gemiye alınmış olan eşyanın boşaltılması, yolculuğun gecikmesine veya aktarmaya sebep olabilecek ise, diğer bütün taşıtanların onayını almış olmadıkça taşıtan, eşyanın boşaltılmasını isteyemez. Taşıyan, eşyanın gemiden çıkarılması için rotayı değiştirmek veya bir limana uğramak zorunda değildir (TTK m. 1163).

2. Faaliyet Alanı Kavramı

Faaliyet alanı ilkesi Türk, Alman ve İskandinav hukuklarında²¹ kabul edilen bir sistemdir²². Kanunun düzenlediği durumlar dışında ol-

²¹ TTK m. 1156 ve TTK m. 1172'de özellikle taşıtanın ve taşıyanın faaliyet alanı düzenlenmiştir

²² ibid 52

mak üzere faaliyet alanı, tarafların yüklemeye ve boşaltmada kanun veya sözleşme gereği faaliyet gösterdikleri, yerine getirmek zorunda oldukları görevler ve hareket edecekleri alanlar, üzerlerine düşen görevlerin ifasına ilişkin faaliyetlerin tümü anlamındadır²³. Bu itibarla yüklemeyi durduran tesadüfi sebep taraflardan hangisinin yüklemeye ve boşaltma sırasındaki kanuni ve akdi görevinin ifasını engel oluyorsa, onun faaliyet alanına dahildir, sonuçlarına da o katlanmak zorundadır²⁴. Taşıyanın faaliyet alanı olarak tanımlanan bölge, yüklemeye limanında yüklemeye ve boşaltma limanında boşaltma ile doğrudan doğru ya ve bazı durumlarda dolaylı olarak ilgili olan yükümlülüklerin yerine getirildiği sahadır. Örneğin, daha evvelki yolculukta taşınmış olan yüklerin ambarda bırakmış oldukları artıklarının temizlenmesi, ambardaki eksikliklerin ve genel olarak gemideki arızaların giderilmesi, geminin çıkacağı yeni sefer öncesinde bakıma tabi tutularak denize elverişli hale getirilmesi, gemideki vinçlerin arızalanması ve gemiadamlarının grevlerinden dolayı yüklemeye veya boşaltma işlemlerine ara verilmek zorunda kalınması²⁵ gibi hususlar taşıyanın faaliyet alanına giren yükümlülüklerden bazılarıdır.

Buna karşın örneğin, yükü limana getiren tren ve kamyonların arızalanması, gümrük işlemlerinin ifası veya tamamlanamaması²⁶, yükün limana taşınması için gerekli sayıda kamyon temin edilmesi, karayoluyla taşınacak olan eşyanın limana götürülmesi sırasında kamyonların arızalanması veya kaza yapmaları, taşınacak yükün temin edilmesi, gemiye yüklenmesi için limanda hazır bulundurulması, limandaki işçilerin greve gitmelerinden dolayı yükün geminin yanına getirilememesi ve bazı durumlarda, dolaylı olarak yükün teslim edilmesi ile bağlantısı bulunan faaliyetlerin ve yüklemeye limanında yükü bazı yüklemeye belgelerinin temin edilememesi (yerine getirilmesi) gibi hususlar taşıyanın ve/veya yükle ilgili şahısların faaliyet alanı içinde kabul edilir²⁷.

Ancak geminin yüklemeye veya boşaltma yerine ulaşamaması yükle ilgili şahsın isabetsiz bir yer tayininden ileri gelirse, bunu sonuçlarına

²³ ibid 47; ibid 12

²⁴ ibid 47

²⁵ Emine Yazıcıoğlu (Rayegân Kender and Ergon Çetingil), Deniz Ticareti Hukuku, (15th edn, Filiz Kitabevi 2020), 352

²⁶ Yazıcıoğlu (Kender and Çetingil) (n 25) 352

²⁷ ibid 157

kendisi katlanır, ayrıca kusuru var ise tazminat ödemek zorunda kalır. Ayrıca limandaki grev nedeniyle yükün geminin yanına getirilememesi, karayolu ile taşınacak yüklerin limana taşınması esnasında kamyonların arızalanması veya kaza yapmaları, yükleme limanında yüke eşlik edecek belgelerin temin edilememiş olması taşıtan veya gönderilenin faaliyet alanına verilebilecek diğer örneklerdir²⁸.

Uygulamada çoğunlukla, charter partilere konan çeşitli klotlarla yukarıdan beri açıklanan kanuni düzenleme, tarafların görev sahaları değiştirilmek veya sebebiyet vermek ve faaliyet alanı prensipleri terk edilmek suretiyle değiştirilmektedir. Mesela sırada beklemenin rizikosu *free of turn* şartı ile, limanın dolu veya öngörülen yükleme yerinin meşgul olmasından rizikoları çeşitli hükümlerle (*örneğin, whether in berth or not* veya *whether in berth or waiting for a berth*) taşıtana yüklenmektedir²⁹.

3. Uygulamada Karşılaşılan Yükleme/boşaltma Engelleri

Bazı özel durumlar gemiye yükleme ya da boşaltma yapılmaya engel olabilmektedir. Bunlardan uygulamada sık karşılaşılan bazı engeller aşağıda incelenmiştir.

a. Geminin Yükleme Yerine Ulaşamaması

Gemi, denizin çekilmesi veya aksine denizin yükselmesi nedeniyle (köprülerin altından bile geçemediği durumlar dâhil) veya yükleme yerine giden yolun kapalı olması sebebiyle yükleme yerine ulaşamıyorsa bütün bunlar, taşıyan aleyhine sonuç doğurur. Gemi limanda buzlar arasında kalır veya oturursa durum yine aynıdır. Yüklemeye hazır duruma girmez ve yükleme süresi işlemeye başlamaz. Bütün bu engeller geminin yükleme yerine ulaşmak görevine engel olmaktadır, yani taşıyanın faaliyet alanına dâhildirler³⁰.

b. Liman İşçilerinin Grev ya da Lokavtta Olması

Bazı tesadüfi sebepler de vardır ki bunlar taşıyan veya taşıtanın faaliyet alanında ya da her ikisinin faaliyet alanında gerçekleşir. TTK uya-

²⁸ ibid 157

²⁹ İbid 39

³⁰ ibid 37

rınca bu **tesadüfi sebepler taşıtanın faaliyet alanında gerçekleşmiş** ve bundan dolayı eşyanın gemiye teslimi mümkün olmamışsa, bu günler yükleme süresinin hesabında dikkate alınır (TTK m. 1156/2). **Taşıyanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebeplerden dolayı** eşyanın gemiye alınması mümkün olmamışsa, ilkinin aksine bahse konu günler yükleme süresinin hesabında dikkate alınmaz (TTK m. 1156/3)³¹. Taşıyanın faaliyet alanı olarak tanımlanan bölge, yükleme limanında yükleme ve boşaltma limanında boşaltma ile doğrudan doğruya ve bazı durumlarda da dolaylı olarak ilgili yükümlülüklerini yerine getirdiği sahadır. Gemi bu durumda hazır sayılmaz, sürelerin başlangıcı, gemi bu vasfı kazanana kadar ertelenmiş olur. Bunun dışında, gemi adamlarının grevi nedeniyle yükleme ve boşaltma yapılamaması, daha evvelki yolculukta taşınan yüklerin ambarda bıraktıkları artıklarının yeterince temizlenmemiş olması, gemideki arızaların giderilmesi ve böylece geminin denize elverişli hale getirilmesi bunlardan bazılarıdır.

c. Kötü Hava Durumu

Yükleme veya boşaltma, **her iki tarafın faaliyet alanını ilgilendiren, fırtına, buz istilas, sis veya seferberlik** gibi kötü hava şartları ve diğer nedenlerden dolayı kesintiye uğrarsa kaybedilen zaman genellikle, eşyanın gemiye teslim edilmesi ve alınması imkânı bulunmayan bu günler yükleme veya boşaltma süresinden sayılmaz ve yükleme veya boşaltma süresine eklenir³². Şu kadar ki, yükleme süresi içinde olmasına rağmen yükleme süresine ilave edilen bu günler için taşıtan, taşıyana **sırtastarya parası ödemekle yükümlü olur** (TTK m. 1156/4)³³. Uygulamada ise sözleşmedeki bazı kayıtlar ile bu tür günlerin, yükleme sürelerinin hesabında dikkate alınmayacağı kararlaştırılmaktadır. Sırtastarya

³¹ ibid 45-46

³² 6762 sayılı TTK döneminde aksi yönde, ibid 46

³³ Hava Durumu Çalışma Günü (Weather Working Day, WWD): Geminin içinde bulunduğu veya hala sırasını bekleme durumunda, kargonun hava nedeniyle kesintiye uğramadan yüklenmesi/tahliye edilmesinin mümkün olduğu bir İş Günü veya İş Günü'nün bir bölümü anlamına gelir. Böyle bir kesinti meydana gelirse (veya çalışma devam ediyor olsaydı meydana gelecekse), kesinti süresinin çalışılmış veya çalışılmış olabilecek zamana oranı referans alınarak hesaplanan bir süre yükleme süresinden hariç tutulur. Laytime Definitions for Charter Parties (n 18) 2

süresi, kesintisiz olarak hesaplanır ancak doğumuna taşıyanın kusuruyla sebep olduğu durumlar bunun dışındadır (TTK m. 1156/6).

Kanunda kötü hava şartlarına örnek verilmiş, maddenin devamında “...ve diğer nedenlerden dolayı...” denilerek kötü fava şartlarının bunlarla sınırlı olmadığı düzenlenmiştir. Bundan dolayı yağış nedeniyle de yükün gemiye alınması gecikmiş olabilir, bu da kötü hava şartlarına dâhil olarak kabul edilir. Ancak süre eklenecek konusunda belirtmeliyiz ki, kötü hava şartları nedeniyle kesintiye rağmen sözleşmede kararlaştırılan yükleme süresinde yük gemiye alınmış ise taşıtanın yükleme süresine eklenen süreler nedeniyle **sürastarya parası ödemesi gerekmemektedir.**

Ayrıca fırtınanın belirli bir yükün gemiye alınmasını veya gemiden boşaltılmasını engelleyecek şiddette olması ve bu durumun belirli bir süre devam etmesi gerekmektedir (ki bu içinde bulunulan şartlara göre tayin olunur). Faaliyetlerin bu sebepten dolayı duracağı endişesi sürelerin işlenmesini kesmemekte, dolayısıyla kaybedilen sürenin hesaba katılmaması için kötü hava şartlarının doğrudan doğruya etkili olmaları gerekmektedir. Kötü hava şartlarının şiddetinin belirlenmesinde başvuru kriterlerinden biri de “Bofor (*Beaufort*)” ölçeğidir³⁴. Burada rüzgârın kuvveti sınıflandırılarak, hava şartlarının daha kolay bir şekilde anlaşılabilmesi amacı güdülmektedir. **Örneğin**, söz konusu ölçeğe göre 11 kuvvetindeki rüzgâr, Çok Şiddetli fırtınadır, ender rastlanır ve geniş çapta hasarlara neden olur³⁵. Yüklemeye fiilen devam edildiği anda, süre durduğu yerden işlemeye başlar (TTK m. 1156/5)³⁶.

d. Limanın Dolu Olması ve Liman Sınırları Dışında Bekleme

Geminin varmasını engelleyen faktörlerden biri de, limanın, iskele veya rıhtımın dolu olmasıdır. Liman mevzuatı veya teamüllerine göre limanlarda gemi hizmetleri belli bir sıraya göre görülür ve bunda da çok kere geminin limana varış veya liman makamlarına başvurma zamanı esas alınır. Sıra esas (regular turn) bilhassa yükleme tesislerinin özelliği dolayısıyla yüklemenin liman içinde ancak belli yerlerde mümkün olma-

³⁴ Kaptan Francis Beaufort tarafından bulunan, gemicilikte rüzgâr ve deniz durumunu görsel müşahedelere göre belirlemeye çalışan skaladır

³⁵ Bofor (Beaufort) Rüzgâr Skalası, <<https://www.mgm.gov.tr/FILES/genel/makale/beaufort.pdf>>, Erişim Tarihi: 22 May 2022

³⁶ ibid 85

sı halinde -ki bu yerlerde ekseri ya çok miktarda yük yüklemeye hazır durumda bekler- büyük pratik önem kazanmaktadır. Bilhassa kömür ve maden cevheri yüklemelerinde durum böyledir. Ancak sıra, yükün teslimini de ilişkin olabilir: mesela bir kömür işletmesinin belli saraya (mesela sipariş sırasına göre) mal teslim etmesi gibi³⁷.

Taşıyan gemiyi kararlaştırılan yere getirme yükümlülüğünü ifa edememektedir. Yükleme yerini taşıtan veya gönderilen tayin etmiş ve yer meşgul olduğu için gemi yanaşamıyorsa bu taşıtan ve/veya gönderilen aleyhine olup, geminin normalde yanaşabileceği süreden itibaren yükleme süresi işlemeye başlar³⁸. Aynı şekilde derhal yüklemeye başlanması şartıyla bir yükleme yeri gösterilmesine karşılık, yük henüz hazır değilse, yine taşıtan aleyhine olacaktır³⁹.

İngiliz hukukuna göre ilk veya tek yükleme/boşaltma rıhtımı veya iskelenin veya demir yerinin liman sınırları dahilinde olmaması veya herhangi bir yetkili resmi kurum veya makam veyahut taşıtanların ya da gönderilenlerin (alıcıların) talebi üzerine geminin Yükleme/boşaltma liman(lar)ının sınırlarına girmesi engellenirse ve kaptan geminin fiziksel olarak yükleme veya boşaltmaya her açıdan hazır olduğunu garanti ederse, serbest pratikte olsun olmasın veya gümrüklü olsun olmasın ya da istenirse kaptan liman sınırları dışındaki olağan demirleme yerinden geminin hazır olduğuna dair bildirimde bulunabilir. Kaptanın aslında her bakımdan hazır olduğunu garanti etmesi şartıyla, rıhtımda ve her bakımdan yüklemeye hazırmış gibi sayılır. Hazır olmanın derecesi genel olarak, taşıtanın kargosuyla ilgili olacaktır⁴⁰. Yani, bekleme yerinden yükleme rıhtımına hareket ederken geçen gerçek süre, bekleme süresinden sayılmaz. Geminin yanaştıktan sonra her bakımdan yüklemeye hazır olmadığı anlaşılırsa, geminin bulunmasından gerçekten yüklemeye hazır olana kadar geçen fiili süre, yükleme süresinden sayılmaz. Bununla birlikte sıra beklemeden kaynaklanan süre taşıyan üzerinedir. Buna karşılık çarter partilerde, bu sorumluluğun istisnaları da öngörülebilir⁴¹. 1989

³⁷ 6762 sayılı TTK döneminde aksi yönde, ibid 38

³⁸ ibid 47

³⁹ ibid 54

⁴⁰ ibid 47

⁴¹ ibid 45

yılında, 1973 yılındaki ile denetimlerden geçmek için dört saatlik süre uzatılmıştır⁴².

Yükleme limanının sınırlarına girdikten sonra, gemi denetimleri geçemezse, bu şekilde kaybedilen herhangi bir süre, geminin denetimleri geçemediği zamandan, gemi denetimleri geçene kadar bekleme süresi olarak sayılmaz. Ancak bu gecikme varsa söz konusu geçişlerin alınmasında, Pazar ve tatil günleri hariç 24 çalışma saatini aşan süreler, liman sınırları dışında beklemede geçirilen tüm süreler sayılmaz.

6762 sayılı TTK'ya göre (m. 1020/2)⁴³ limanda gemi hizmetlerinin bir sıra ile görülmesi halinde sırada bekleme veya limanın dolu veyahut meşgul olması hali, faaliyet alanı prensibine göre taşıyanın aleyhine kabul edilmekteydi. Öte yandan, taşıyanın limana geç gelmesi nedeniyle boş bir yer bulamaması durumunda ise sonuç taşıyan aleyhine kabul edilmekteydi⁴⁴. Gemi, sırası gelmedikçe yüklemeye hazır duruma girmiş olmaz. Tüm limanın özellikleri de gemi aleyhinedir. Mesela mahalli nizamlar belirli yüklerin (kömür, kimyevi maddeler, petrol, akaryakıt gibi) ancak belli yerlerde yüklenmesine müsaade ediyorlar ve böyle bir yere Yanaşabilmek için de beklemek gerekiyorsa, turnikede bekle yenildiği sürece gemi yüklemeye hazır duruma gelmez ve yükleme süresi de işlemeye başlamaz sıraya girme taşıtan tarafından tayin olunan yükleme yerinin bir özelliği olup da taşıtan sıra olmadan başka bir yeri (fazla masraflı olsa da) tayin imkanına sahip idiyse, gecikme taşıtan aleyhine işler: gemiyi boş bir yere yeni açmış olabileceği andan itibaren yüklemeye hazır sayılır ve süre işlemeye başlar. Taşıtan, sırası önde bulunan gemilerin işlerini (yükleme gibi) görmekte gecikir veya gemiye sırası geldiği halde yükü teslim edemez ve gemi bu yüzden sırasını kaybederse bunlarda taşıtan aleyhine sonuç doğururlar. Geminin sırada (*regular turn*) beklediği süre taşıyanın aleyhinedir, gemi kendisine sıra gelmedikçe hazır sayılmaz. Ancak gemi sırasını yükle ilgili şahıstan kaynaklanmakta olan bir sebepten ötürü kaybetmişse, artık bu duruma yükle ilgili bizzat katlanılır, diğer bir ifadeyle, süre gemiye sıra geldiği anda işleme-

⁴² Davies (n 17) 6

⁴³ eTTK m. 1020/2: "Yer, zamanında gösterilmemiş veya bütün taşıtanlar yer göstermekte birleşmemiş bulunur veyahut suyun derinliği, geminin selâmeti, mahallî nizamlar veya tesisler, verilen talimata göre hareket etmeye mâni olursa kaptan mütat yükleme yerine demirler."

⁴⁴ ibid 55

ye başlar. Yükle tenin yurt tesliminde takip ettiği sıradan bazen zaman kayıpları taşıtan aleyhine olarak kabul edilmiştir⁴⁵.

6100 sayılı TTK’da yapılan düzenlemeye göre ise geminin kararlaştırılan demirleme yerine varmasından sonra hazırlık bildiriminde bulunulması üzerine gemiye, yükleme yeri gösterilmez veya suyun derinliği, geminin selameti, yerel düzenlemeler veya tesisler verilen talimata göre hareket etmeye engel olursa, gemi, bekleme alanında kalır. Bu hükmün uygulanmasında, liman yönetiminin talimatı, taşıtanın talimatı hükmündedir (TTK m. 1152/3). Halen, limanlardaki çok yoğun trafik nedeniyle, eTTK’nın öngördüğü anlamda “mutad yükleme yeri” kalmamıştır⁴⁶. Eğer gemi hemen yüklemeye (veya boşaltmaya) başlayamıyorsa, belirlenen bekleme sahasında kalmaya devam eder. Yoksa liman içinde bir başka rıhtıma yanaşıp talimat verilmesini beklemeyiz; günümüzde, limanlarda böyle bir uygulamaya imkân bulunmamaktadır. Ayrıca, limanlarda yükleme (ve boşaltma) yerlerini liman idareleri belirlemektedir; liman idarelerinin vereceği talimat da bu açıdan taşıtanın ve yükletenin talimatı niteliğindedir. Uygulamada, liman idareleri tarafından verilen talimatın yol açtığı gecikmelerin taşıyana mı, yoksa taşıtana mı izafe edileceği sıklıkla tartışılmaktadır. Maddenin üçüncü fıkrası bu hususlara açıklık getirmektedir⁴⁷.

Bazı charterpartilerde ise, sıra beklemekten dolayı tüm sorumluluk (*free of turn*) kaydı ile yükle ilgili şahsa verilir. Diğer bazıları ile de, geminin sırada beklediği sürede, buna dair kaydın varlığı şartıyla, taşıyan sürastarya ücretini hak kazanır. Geminin sıra beklerken uğrayacağı zaman kayıplarını yükle ilgili şahsa devreden charter parti kayıtlarından biri de “*time lost in waiting to count as loading (discharging) time*” (beklemede geçen süre saryadan sayılır) klotudur⁴⁸.

⁴⁵ ibid 38

⁴⁶ “Liman yükleme yerlerinin dolu olmasından kaynaklanan sebeplerden meydana gelen gecikmelerden, taşıyan sorumludur. Limanın dolu olması sebebiyle liman makamlarınca derhal yüklemeye başlanması şartıyla bir yükleme geri gösterilip de yükün hazır olması halinde hüküm aynıdır. Gemi limana geç geldiği için yükleme yerini meşgul bulursa bu, gemi aleyhinedir.” ibid 38

⁴⁷ TTK madde 1152/3 gerekçesi, <<http://www2.tbmm.gov.tr/d22/1/1-1138.pdf>>, Erişim Tarihi: 28 Mayıs 2022

⁴⁸ ibid 51

e. Gönderilen ile İletişim Sağlanamaması

Bildirimin **muhatabı bulunamazsa** veya **muhatap bildirimi almaktan kaçınırsa** yani ihbarda bulunulmasına bir engel çıkması halinde bu durum derhâl taşıtana bildirilir, **ihbar bu kez taşıtana yapılır**. Buna göre, bu engelin taşıyanın durumunu özellikle yükleme süresinin başlaması bakımından olumsuz etkilememesi için, yükletene ihbar teşebbüsünde bulunulduğu anda hazırlık ihbarı hükümlerini doğurur ve hazırlık bildirimi, **bildirim girişiminde bulunulduğu tarihte yapılmış sayılır** (TTK m. 1153).

Eğer gemi yükleme yerinden farklı kişilere ait yükleri alacaksa her birine veya temsilcisine ayrı ayrı hazırlık ihbarında bulunmalıdır. Aynı şekilde gemi bir limanda farklı yükleri almak için birden fazla yerde yükleme yapacaksa, her bir yük için farklı yükleme yerlerinde ayrı ayrı ihbar yapılmalıdır⁴⁹. Eğer yüklemenin başlayacağı gün taraflarca önceden kesin olarak kararlaştırılmışsa, hazırlık ihbarı gerekmez⁵⁰. Zira kararlaştırılan günde, hem gemi kararlaştırılan yerde bulunacak, hem de yükleten, yüklemeye hazır olacaktır. Hazırlık ihbarında bulunmanın iki amacı bulunmaktadır. Birincisi taşıyanın gemiyi kararlaştırılan tarihte ve yükleme yerinde gemiyi bulundurması, ikincisi ise gemisini yükü, yüklemeye hazır hale getirmektir. Dolayısıyla kesin vade sadece birinci şartı yerine getirir ikinci şartın da yerine getirildiğinin taşıtana yine de bildirilmesi gerekir.

Taşıtandan farklı bir yükletenin tayin edilmiş olduğu hallerde hazırlık ihbarı bu kimseye yapılır. Yükletene ihbarda bulunulmasına bir engel çıkması halinde, ihbar bu kez taşıtana yapılır; ancak, bu engelin taşıyanın durumunu özellikle 1153'üncü uyarınca yükleme süresinin başlaması bakımından olumsuz etkilememesi için, taşıtana ihbar teşebbüsünde bulunulduğu anda hazırlık ihbarının hükümleri doğar.

⁴⁹ ibid 37

⁵⁰ “Kanaatimizce bu hüküm hatalıdır. ...geminin ambarları, yükleme teçhizatı, yükleme ve istif işlerini yapacak personelinin durumu vb. husular bakımından, gemi yükü fiilen alacak durumda bulunmayabilir. Dolayısı ile, 1152. md.’nin 1. f. sına rağmen, taşıyanın, taşıtana ihbarda bulunmak yükümlülüğünü kabul etmek yerinde olur.”, Sözer (n 7) 373

4. Yükleme Yeri

Taşıması kararlaştırılan eşyayı yüklemek için kaptan, navlun sözleşmesinde belirlenen yere yani liman (*port*), dok (*dock*) veya bir rıhtıma (*berth*) gemiyi yanaştırır ya da demirler (TTK M. 1142/1)⁵¹. Eğer sözleşmede, geminin yükleneceği rıhtım veya başka bir yanaşma yeri belirlenmiş ise, ifaya hazırlık olarak, geminin anılan bu rıhtıma veya yanaşma yerine ulaşmış olması gerekir⁵².

İngiliz hukukunda, 1908 yılında verilen *Leonis Steamship Co. v. Rank Ltd.* davasına kadar yüksek mahkeme, liman charter partisi bakımından, geminin varmış gemi (*arrived ship*) sayılması için limanın ticari alanına gelmesi gerektiğine karar vermektedir⁵³. Buna göre limanın ticari alanı eşyayı yüklemek isteyen gemilerin genellikle gittiği yani asıl yükleme yerinin bulunduğu ve yükü yükleme işinin yapıldığı yani gerçekleştirildiği alandır⁵⁴. 1973 yılındaki *the Johanna Oldendorf* davasından sonra ise yüksek mahkemece, geminin varma yerine varmış olması yeterli kabul edilmiştir⁵⁵.

⁵¹ TTK m. 1142/1: “Kaptan, eşyayı almak için gemiyi sözleşmede kararlaştırılan yere demirler.”

⁵² ibid 45; Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, (1st edn, Onikilevha yayınları 2020) 195

⁵³ “*Leonis Steamship Co. v. Rank, Ltd.* davasında, taraflar arasında bir port charter vardır. Bu davada gemi, rıhtımın kalabalık olması nedeniyle rıhtıma yanaşamamış, orada beş hafta beklemek zorunda kalmıştır. Beklediği (demirlediği) yer, limanın “ticari bölgesi” (commercial area) içinde sayılmıştır. Olayda, gemi varmış gemi olarak kabul edilmiştir. Nitekim gemi, limanın ticari alanına vardığında, bütün yükleme rıhtımları dolu olduğu için rıhtımdan biraz uzakta dalgakıranın dışında demirlemiştir. Kaptan, hazırlık ihbarını yapmış, ancak gemi birkaç gün rıhtıma yanaşamamıştır. Gemi, yüklemeye hazırdır ve gerçek yükleme noktasına şartların izin verdiği ölçüde yakındır. Kaptan, gemisini yüklemeye hazır bir şekilde taşıtanın hizmetine sunulabilecek elverişli bir yere getirmiştir. Taşıtan, geminin rıhtıma yanaşmıncaya kadar starvanın başlamayacağını ileri sürmüş ancak mahkeme, limanın ticari alanında bulunmayı yeterli kabul etmiştir.”, ibid 45

⁵⁴ ibid 5

⁵⁵ ibid 3; “*The Johanna Oldendorff* davasına konu olayda, gemi, Birkenhead/Liverpool limanın 02 Ocak’ta gelmiş. Gemi, daha sonra 03 ve 04 Ocak’ta nehirde yol almış ve liman otoritesince demirlemesi emredilmiştir. Gemi, Birkenhead’deki boşaltma rıhtımından 17 mil mesafede demirlemiştir. 03 Ocak’ta hazırlık ihbarı verilmiş ve bu nedenle 04 Ocak’ta sarya işlemeye başlamıştır. Gemi demirleme yerini 20 Ocak’ta terk etmiş ve boşaltma işlemini 29 Ocak’ta tamamlamıştır. Bu davada House of Lord’a göre, gemi liman içinde taşıtanın “hemen ve etkili bir şekilde tasarruf edebile-

Çarter partide Yükleme/boşaltma yeri bir liman, rıhtım ya da dok olarak belirlenmişse ve daha sonra bu yere giriş yasaklanmışsa (engellenmişse), taşıtanın alternatif bir yer belirlemesi gerekir ve geminin engellendiğinden söz edebilmek için, engelin yolculuğun normal (bilinen) bir olayı olmamalıdır. Ayrıca, engellemenin fiziki olması gerekmemesine karşın, bu engel sadece geçici bir engel de olmamalıdır. Engel kalıcı nitelikte ise, gemi belirlenen yükleme yerinin yakınında olmasa bile, taşıyan yükleme için alternatif bir yer seçebilmelidir Alternatif olarak belirlenecek yeni yerler çarter partide belirlenen liman, rıhtım ya da dokun sahası içinde olmak zorundadır. Gemi yeniden belirlenen bu yerde makul bir süre beklemelidir⁵⁶.

Sözleşmede sadece bir liman tayin edilmişse, liman içinde rıhtımı veya başkaca yükleme yerini tayin etme hakkı taşıtana aittir. Dolayısıyla ifaya hazırlık için taşıyanın borcu, gemiyi, sözleşmede tayin edilen limana ulaştırmaktır. Navlun sözleşmesinde sadece geminin yükleme yapacağı liman veya bölge ismen kararlaştırılmışsa, gemi, bu liman veya bölge için belirlenen bekleme alanına yanaşır ve yükleme yerinin belirlenmesini bekler. Sözleşmede yalnızca bir liman veya bölge kararlaştırılmış da olabilir (TTK m. 1142/2). Bu durumda, belirlenmiş olan liman veya bölge içerisindeki rıhtımı veya başkaca yükleme yerini belirlemek hakkı, taşıtana ait olur. Dolayısıyla taşımayı ifaya hazırlıkta, taşıyanın borcu, geminin, sözleşmede belirlenen limana ulaştırmaktır. Yüklemenin yapılacağı liman için belirlenmiş olan bekleme yeri neresiyse, geminin de o bekleme yerine varması ve gösterilebilecek bir yükleme yerine hareket edebilir duruma gelmiş olması gerekli ve yeterlidir. Bekleme yeri ise geniş manada yorumlanır. Bu yerin, limanın coğrafî, idari veya hukuki sınırları içinde bulunması şart değildir. Ancak sözleşme gereğince veya rutin olarak geminin yanaşması gereken yerin belirlenmesi taşıtanın yükleme yerini belirlediği anlamına gelmez. Örneğin, Karadeniz Ereğli limanı o coğrafi bölge için belirlenmesi gereken bir liman ise yükleme

ceği bir pozisyonda (immediate and effective disposition) ise bu yer gemilerin olağan olarak demirledikleri yerden biraz uzak mesafede olsa bile, gemi varmış olarak kabul edilir. Bununla birlikte, eğer gemi varması üzerine doğrudan bir rıhtıma yanaşamıyorsa, rıhtımın yakınında (alongside) olmadıkça, varmış gemi sayılmaz. Bu karar, bir liman (port) çarter sözleşmesi altında, varmış gemi kavramının sınırlarını genişletmiştir. Öte yandan bu bir rıhtım (berth) çarter sözleşmesi olursa, starya başlamaz.”, ibid 41

⁵⁶ ibid 42

yerinin taşıtan tarafından belirlendiği anlamına gelmez. Burada kastedilen yükleme yerinin örneğimizdeki gibi “Karadeniz Ereğli Limanı” olması gerekirken geminin yükleme yerinin taşıtan tarafından “örneğin Alaplı Limanı” olarak tayin edilmesidir. Buna karşılık charter partilerde bu sorumluluğun istisnaları öngörülmüş olabilir⁵⁷. Eğer İzmit Körfezi’nde tayin edilen herhangi bir liman için, gemilere tayin edilen bekleme sahası İstanbul Ahırkapı bölgesi ise, bu bölgeye gelen ve demirleyen bir gemi, limana varmış sayılır⁵⁸.

Böylece Anglo-Sakson ve Kıta hukuku uyumlu hale getirilmektedir. Eşya taşıma sözleşmelerinde yükün en kısa zamanda ve en etkin biçimde teslim edilmesi amaçlanır. Bu bakımdan taşıyan ve taşıtanın yükleme ya da boşaltma işlemlerindeki yükümlülüklerini dengelemek amacıyla yolculuk charterine “limana yanaşmış olsun olmasın [*whether in porth or not, (WIPON)*]” ve “rıhtıma yanaşmış olsun olmasın [*whether in berth or not, (WIBON)*]” ve “serbest pratika almış olsun ya da olmasın [*whether in free pratique or not, (WIFPON)*]” gibi çeşitli kayıtlar konulmaktadır⁵⁹. Yani anılan şartların uygulanmasında geminin limanda bulunması dahi aranmamaktadır. Gemi limanın dolu olması yüzünden liman dışında beklemek zorunda kalırsa liman makamlarınca tayin edilen bekleme mahallinde yerini almış olması-gerek hazırlık ihbarı, gerekse yükleme süresinin başlaması bakımından- gerekli ve yeterlidir bir kloz ile sorumluluk taşıyandan, taşıtana aktarılabilir. WIPON ibaresini içeren yolculuk charterine göre; gemi charterpartide belirtilen limana dahi girememiş olsa bir gemi olarak kabul edilecektir. Böylece WIBON/WIPON klozu ile rıhtım/iskele da klozu ile⁶⁰ hazır olmasa da geçerli bir hazırlık ihbarı yapılabilir. Yani WIPON maddesi gereğince gemi liman dışında olsa bile, taşıyan hazırlık ihbarını verebilecektir. Se-

⁵⁷ Geminin varmış kabul edilmesi, örneğin, serbest pratika (free pratique) elde etmeden kaynaklanan gecikmeler gibi sadece bazı formalitelerden ileri gelmiş olabilir. ibid 45

⁵⁸ TTK m. 1142 gerekçesi, <<http://www2.tbmm.gov.tr/d22/1/1-1138.pdf>>, Erişim Tarihi: 28 Mayıs 2022

⁵⁹ ibid 55; Banu Bozkurt Bozabalı, ‘Limanda Olsun Olmasın (WIPON)/Rıhtımda Olsun Olmasın (WIBON) Kayıtlarını Taşıyan Sözleşmelerde Azami Sürastarya Süresi: Beklemek mi Beklememek mi?’ (2016), 22(3) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 503, <<https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/36500/333922#article-authors-list>>, Erişim Tarihi: 22 Haziran 2022

⁶⁰ WIPON (whether in port or not) (limana yanaşmış olsun olmasın) klozu.

fer charterparty tarafından belirli bir rıhtım belirlenmesi durumunda; gemi, yükleme süresinin başlaması için rıhtıma demir atmak zorundadır. Diğer bir deyişle, WIBON maddesi kapsamındaki laytime başlangıcı ile ilgili olarak, gemi belirtilen rıhtımın liman hattına girmek zorundadır. Bu durumda gemi doluluk nedeniyle limana girmemiş olsa bile varmış gemi olarak kabul edilir ve yükleme/boşaltma süresi başlar⁶¹. Bununla birlikte bu kloz ile her sebeple oluşan sorumluk taşıtana aktarılmamaktadır. Bu kloz ile sadece liman, rıhtım ve dokun dolu olmasından ya da sıkışık olmasından kaynaklanan gecikmeler taşıtana aktarılmakta; geminin rıhtıma yanaşmaya engel olan sis, deniz seviyesinin azalması, fırtına ve kötü hava şartlarından kaynaklanan gecikmelere uygulanmamaktadır⁶².

5. Yükleme Süresi

a. Yükleme Süresinin Belirlenmesi

Yükleme ve sürastarya süresince geminin denize elverişliliğinin sağlanması gerekir⁶³. Kısmi charter da her taşıtan hakkında ayrı bir yükleme süresi işler⁶⁴. Kural olarak yükleme süresi ücretsizdir. Bununla birlikte tarafların ücret ödenmesini kararlaştırmaları da mümkündür. Yükleme süresi sözleşme ile belirlenir. Türk hukukunda eğer sözleşmede (çarter partide, *charter party*) belirlenmemişse⁶⁵, yüklemenin yirmidört saatlik kesintisiz çalışma ile yapılması hâlinde ihtiyaç duyulacak süre, yükleme süresi olarak kabul edilir⁶⁶. Bu süre hesaplanırken, yük-

⁶¹ Bozkurt Bozabalı, (n 59) 508

⁶² ibid 45

⁶³ “Pompaların bozulması sebebi ile yük gemiye alınamıyor veya boşaltılamıyorsa, bu arızanın giderilmesi süresi starya ve sürastarya süresinden sayılmaz.” ibid 17

⁶⁴ ibid 41

⁶⁵ “Her iki taraf da çarter partide sabit bir bekleme süresi kararlaştırması ise, Common Law için yükleme ve boşaltma süresi makul bir süredir.” .” Zheng Gengwei, ‘Research of Laytime and Demurrage’, World Maritime University, (Yayımlanmamış YL Tezi, Shanghai (2012) 12, <https://commons.wmu.se/all_dissertations/1795>, Erişim Tarihi: 19 May 2022

⁶⁶ 24 Ardışık Saat Hava Çalışma Günü (Weather Working Day of 24 Consecutive Hours), birbirini izleyen 24 saatlik bir Çalışma Günü veya bir Çalışma Günü’nün bir bölümü anlamına gelir; bu süre boyunca veya gemi hala sırasını bekliyorsa, yükün kesintisiz olarak yüklenmesi/boşaltılması mümkün olacaktır. Hava nedeniyle. Böyle bir kesinti meydana gelirse (veya çalışma devam ediyor olsaydı meydana gelecektse), havanın kesintiye uğradığı veya işin kesintiye uğrayacağı süre yükleme süresinden hariç tutulur.; ibid 3

lemenin yapılacağı liman, taşımayı yapan gemi, yükleme tesis ve araçları ve yükün niteliği ile birlikte yükleme limanı düzenlemeleri ve yerel teamül göz önünde bulundurulur (TTK m. 1153/2)⁶⁷. Yükleme süresi takvime göre aralıksız hesaplanır (TTK m. 1156/1)⁶⁸. Sözleşmede kararlaştırılan tersine çevrilebilir (*reversible*) kaydının anlamı, yükle ilgiliye yükleme ve boşaltma için verilmiş olan süreleri birbirine ekleme hakkıdır ve bu hak her bir faaliyet için toplam bir süre verilmesi ile aynı etkiye sahiptir⁶⁹. Yani yükleme ve boşaltma için öngörülen süre eğer taraflarca kararlaştırılmışsa yükleme ve boşaltma süresine eklenir.

Alman ve İngiliz hukuklarında sürastarya dâhil olmak üzere bütün süreler kesintisiz olarak hesaplanır Pazar ve tatil günleri faaliyette bulunmasını sağlamak için SHINC (*Sundays and holidays included=SHINC*) kaydının konulması şarttır⁷⁰. Bundan dolayı Pazar ve tatil günlerinde çalışma yapılmak istenmiyorsa, bunun charterpartide belirtilmesi gerekir (*Sundays and holidays excluded=SHEX*)⁷¹.

⁶⁷ TTK m. 1152/2 gerekçesi: “Maddenin ikinci fıkrası, Alm. TK.'nın 568 inci paragrafının birinci fıkrasından alınmış olan 6762 sayılı Kanunun 1031 inci maddesinin birinci fıkrasından değiştirilerek alınmıştır. Buna göre, aslolan, belli bir gemiye, somut bir eşyanın belirli bir limanda yirmidört saatlik kesintisiz çalışma ile yüklenmesi halinde ihtiyaç duyulacak süredir; yani basit bir aritmetik işlem yapılacaktır. Ancak geminin, yükün ve limanın bütün özellikleri de dikkate alınacaktır; dolayısıyla süre, tümüyle somut hâlin özelliklerine göre hesaplanacaktır. Örneğin, somut bir limanda Pazar günleri veya gece çalışma yapılmıyorsa, o süreler hesaplanan süreden düşülecektir.”, TTK madde gerekçesi, (n 47) 310

⁶⁸ TTK m. 1156/1 gerekçesi: “Almanya’da, 1930’lu yıllardaki reform çalışmaları sırasında, yükleme süresinin hesabında yalnızca “iş günleri”nin esas alınması teklif edilmiştir. Ancak bu öneri kabul görmemiş ve Alm. TK.'nın 573 üncü paragrafının birinci fıkrasında yer alan “aralıksız hesap” ilkesi muhafaza edilmiştir. 6762 sayılı Kanuna ilişkin Hükümet Tasarısı, Adliye Encümeni tarafından gözden geçirilirken, Almanya’da teklif edilmiş olan “iş günü” kuralı 1036 ncı maddenin birinci fıkrasına alınmıştır. Oysa bu düzenleme, denizcilik uygulamasına yabancıdır ve sorunlara yol açmıştır. Kural olarak süreler aralıksız hesaplanır; taraflar, sözleşmede kabul edecekleri hükümlerle, bu kuralı diledikleri gibi değiştirebilecektir. Bu sebeple, mehz Alm. TK.'nın 573 üncü paragrafının birinci fıkrasında yer alan kural tercih edilmiş ve hem yükleme, hem de sürastarya sürelerinin aralıksız hesaplanacağı ilkesi birinci fıkrada kabul edilmiştir.” İbid 313; Mülga eTTK m. 1055/1’de sürenin iş günü olacağı düzenlenmiştir.

⁶⁹ ibid 71; ibid 3

⁷⁰ İbid 78

⁷¹ Yarg. 11 HD, 5598/5412, 04.12.1978: “Davacı vekili süresi içerisinde karar düzeltme isteginde bulunmuştur. Mahkemenin hükme dayanak yaptığı 21.02.1977 tarihli bilir-

b. Hazırlık İhbarı

Geminin yüklemeye başlayabilmesi için hazırlık ihbarının (*notice of readiness, NOR*) yapılması zorunludur (TTK m. 1152/1). Bir diğer ifadeyle gemi, sözleşmenin veya kanunun öngördüğü yükleme yerine veya bekleme sahasına vardıktan sonra hazırlık ihbarında bulunulacaktır ve bu ihbara bağlanan sonuçlar meydana gelmeye başlayacaktır⁷².

Hazırlık ihbarı kural olarak taşıtana yapılır. Taraflar arasındaki yolculuk charteri sözleşmesine veya taşıtanın sonradan verdiği, geçerli bir talimata göre, bildirimin taşıtana değil de taşıtandan başka bir kişiye (*örneğin*, yükletene veya yetkili acentesine) yapılması gerekiyorsa, bildirim bu kişiye yapılır (TTK m. 1152/3). Bildirimin muhatabı bulunmazsa veya muhatap bildirimi almaktan kaçınırsa, bu durum derhâl taşıtana bildirilir. Bu takdirde, hazırlık bildirimi, bildirim girişiminde bulunduğu tarihte yapılmış sayılır (TTK m. 1152/4).

Yapılması gereken hazırlık ihbarı, yükleme yerine (TTK m. 1142/1'de belirlenen yer) varıldıktan sonra da yapılabilir. Hazırlık bildiriminin geçerliliği herhangi bir şekle bağlı değildir sadece bu ihbarın muhatabına ulaşması gerekir (TTK m. 1152/5).

Hazırlık ihbarı kararlaştırılan yere varmadan önce yapılamaz. Bununla birlikte geminin coğrafi konumu kararlaştırılan yere çok yakın ise ve gemi yükü almak için tüm hazırlıkları yapmış ve fiilen hazır ise artık

kişi raporu ile ek 26.10.1977 tarihli raporda, hazırlık mektubunun 23.03.1974 Cumartesi günü saat 09.00 da verildiği ancak, Cumartesi tatil günü olduğundan starya süresinin 25.03.1974 Pazartesi günü saat 06.00'dan itibaren başlayacağı belirtilmiş ve sürastarya süresi buna göre saptanmıştır. Oysa, 31.05.1974 tarih ve 14901 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 657 sayılı Devlet Memurları kanununun 1327 sayılı kanunla ve kanun hükmünde kararnamelerle değişik bazı maddelerinin değiştirilmesine, bazı maddeler eklenmesine dair kanun hükmünde kararnamenin çalışma saatlerini düzenleyen 99. maddesi ile yürürlük tarihini gösteren 8. maddesi hükümlerine göre (Cumartesi) günü ancak 01.07.1974 tarihinden itibaren tatil günü olmuştur. Hal böyle olunca, 23.03.1974 Cumartesi günü saat 09.00 da yapılan ihbarın geçerli sayılması ve dolayısıyla gerek starya ve gerekse sürastarya sürelerinin mukavele hükümleri de göz önünde tutularak buna göre hesaplanıp bir sonuca bağlanması gerekirken mahkemece bilirkişilerin hataya müstenit mütalaaları esas alınarak hüküm tesisi isabetsiz olacağından, davacı vekilinin karar düzeltme isteğinin kabulü lazım gelir. Yukarıda açıklanan nedenlerle Dairemizin 22.6.1978 tarih ve 3438/3376 sayılı onama kararının kaldırılmasına oybirliğiyle karar verildi". <www.legalbank.net>, Erişim Tarihi: 10 Mayıs 2022

⁷² TTK 1142'nci madde gerekçesi, <<http://www2.tbmm.gov.tr/d22/1/1-1138.pdf>>, Erişim Tarihi: 28 Mayıs 2019

hazırlık ihbarının geçerli olarak verildiğini kabul etmek gerekir. Bununla birlikte gemi yüklemeye hazır değilse, eksikler halen mevcut ise hazırlık ihbarı yapılamaz. Buna karşılık, taraflar kesin bir gün kararlaştırmamışlarsa veya uygulamada ETA (*estimated time of arrival*) olarak tabir olunan tahmini varış günü bildirilerek ihbarda bulunulmuşsa, geminin kararlaştırılan demirleme yerine vardığı anda hazırlık ihbarının yapılması gerekir. Tayfaların durumu nedeniyle serbest pratika alınmamasından kaynaklanan ek gecikme yükün fiziksel olarak hazır olmamasından kaynaklanan ek gecikme ile aynıdır. Bu nedenlerden dolayı hazırlık ihbarının yapılmasından sonra rıhtımda geminin temizlenmesi için geçirilen tüm zamanın yükleme süresine eklenecektir.

c. Yükleme Süresinin Hesaplanması

Yükleme süresi, hazırlık bildiriminin, muhatabına ulaşmasını izleyen ilk takvim günü ve eğer yüklemeye fiilen başlanmışsa, o andan itibaren işlemeye başlar (TTK m. 1153/1)⁷³. Yükleme süresi sözleşme ile belirlenmemişse, yüklemenin yirmidört saatlik kesintisiz çalışma ile yapılması hâlinde ihtiyaç duyulacak süre, yükleme süresi olarak kabul edilir. Bu süre hesaplanırken, yüklemenin yapılacağı liman, taşımayı yapan gemi, yükleme tesis ve araçları ve yükün niteliği ile birlikte yükleme limanı düzenlemeleri ve yerel teamül göz önünde bulundurulur. İhbarı

⁷³ Gencon 1994 m. 6/c: Commencement of laytime (loading and discharging) Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of readiness at loading port to be given to the Shippers named in Box17 or if not named, to the Charterers or their agents named in Box18. Notice of readiness at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the Charterers or their agents named in Box19. If the loading/discharging berth is not available on the vessel's arrival at or off the port of loading/discharging, the vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall then count as if she were in berth and in all respects ready for loading/discharging provided that the Master warrants that she is in fact ready in all respects. Time used in moving from the place of waiting to the loading/discharging berth shall not count as laytime. If, after inspection, the vessel is found not to be ready in all respects to load/discharge time lost after the discovery there of until the vessel is again ready to load/discharge shall not count as laytime.

izleyen günün tatil günü olup olmamasının önemi yoktur, ihbarı izleyen ilk takvim günü süre başlar⁷⁴. Sözleşmeye (*Saturday, Sunday, Holiday Excepted, SASHEX*) klozu konulacak olursa bu günler yükleme süresinden hariç sayılır. Eğer yüklemeye fiilen başlanmışsa yani yüklemeye daha erken veya hazırlık ihbarında bulunulmadan doğrudan başlanmışsa, yükleme süresi süre o andan itibaren işlemeye başlar.

Bekleme süreleri her charter sözleşmesi tipinde bulunmamaktadır. Geminin sözleşmede belirtilen bir süre taşıtana tahsis edilmesini öngören zaman üzerine charter sözleşmelerinde bekleme süreleri, bu sözleşme isminden de anlaşılabilir gibi tamamen zaman üzerine kurulmuş bulunduğundan dolayı yer almamaktadır. Sefer charteri olarak belirtilen sözleşmelerde ise, gemi taşıtana belirli sayıda sefer yapmak amacıyla tahsis edildiğinden, bu seferdeki yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin ne kadar süreceğinin ve bu konuda hangi şartların kullanılacağına belirtilmesi gerekmektedir⁷⁵. Yükleme esnasında pompaların bozulması sebebiyle yük gemiye alınamıyor veya boşaltılamıyorsa, bu arızanın giderilmesi süresi starya ve sürastarya süresinden sayılmaz⁷⁶.

⁷⁴ TTK m. 1153/1 gerekçesi: “Yükleme süresinin başlangıcı ile ilgili olarak, mehz Alm. TK.’nın 567 nci paragrafının ikinci fıkrasından alınmış olan 6762 sayılı Kanunun 1030 uncu maddesinin ikinci fıkrasında konulmuş olan kural esas itibarıyla korunmuş, ancak uygulamada ortaya çıkan tereddütleri gidermek amacıyla, ihbarı izleyen günün tatil günü olup olmamasının önem taşımadığı ve ihbarı izleyen ilk takvim günü sürenin başlayacağı açıklanmıştır. Özellikle İngiliz mahkeme kararlarında çok tartışılmış olan bir sorun, birinci fıkranın ilk cümlesinde çözümlenmiştir: Eğer yüklemeye daha erken başlanmış ise veya hazırlık ihbarında bulunulmadan doğrudan yüklemeye başlanmış ise, yükleme süresi daima yükleme ile birlikte işlemeye başlar. Nitekim, sözleşmede öngörülen şekilde veya zamanda yapılmış bir hazırlık ihbarının yokluğunda dahi, muhatabın yine de geminin yüklemeye hazır olmasından haber aldığı ve fiilen yüklemeye başladığı hallerle sıkça karşılaşmaktadır. Böyle hallerde, yükleme süresinin de fiilen başlayacağını tasrih etmek gerekmiştir. Son 20-30 yıl içinde en çok tartışılan sorunların bir diğeri, hazırlık ihbarında bulunulduğu ân ile "ertesi takvim günü" arasında ortaya çıkan bir engel nedeniyle, yüklemeye başlanılamaması halinde, gecikmenin sonuçlarına kimin katlanacağı olmuştur. Yükleme süresi başladıktan sonra vuku bulacak gecikmeler hakkında 6762 sayılı Kanunun 1036 ncı maddesi ve Tasarının 1156 ncı maddesi carîdir. Bu hükümler, yükleme süresinin işlemeye başladığı ilk anda da aynen geçerli olacaktır; bu açıdan, sürenin ilk dakikası ile örneğin üçüncü saati veya dördüncü günü arasında bir fark yoktur. Tasarının birinci fıkrasının ikinci cümlesi bu kuralı içermektedir.”, ibid 311

⁷⁵ İbid 7

⁷⁶ İbid 17

Yükleme süresi takvim güne göre aralıksız hesaplanır. Yükleme süresi sözleşmede belirlenmemişse, yükleme süresi için, asıl olan yüklemenin yirmidört saatlik kesintisiz çalışma ile yapılması durumunda gerek duyulacak süredir. Ancak yükleme süresi hesaplanırken, yüklemenin yapılacağı liman, yükleme limanı düzenlemeleri, taşımayı yapan gemi, yükleme için kullanılan tesis ve araçların özellikleri, yükün niteliği ve yerel teamül, yani tümüyle somut hâlin özellikleri dikkate alınır buna göre süre göre hesaplanır. **Örneğin**, somut bir limanda Pazar günleri veya gece çalışma yapılmıyorsa, o süreler hesaplanan süreden düşülecektir. Yükleme süresi kural olarak ücretsizdir ancak taraflar yükleme süresi için bir ücret ödenmesini kararlaştırabilirler (TTK m. 1153/3).

d. Yükleme Süresinden Sayılmayan Durumlar

Kural olarak taşıyan veya taşıtan kendisinden kaynaklanan, bir diğer deyişle kendisinin sebep olduğu gecikmelere katlanmak zorundadır⁷⁷. Dolayısıyla bu gecikme süresi taşıyandan kaynaklanmışsa, yükleme süresine ilave edilir. Taşıtandan kaynaklanmışsa da başlayan yükleme süresi işlemeye devam eder.

6. Hızlandırma Primi

Yüklemenin kararlaştırılan süreden önce bitirilmesi genellikle taşıyanın menfaatinedir. Ancak Bu sebeple taraflar, yüklemenin, sözleşmede kararlaştırılan yükleme süresinden önce bitirilmesi hâlinde, taşıyanın, kullanılmayan süre için taşıtana hızlandırma primi (*dispatch money*) denilen bir miktar paranın ödemesini kararlaştırabilirler. Hızlandırma primine dair sürenin hesaplanmasında, yükleme süresinin hesabına ilişkin kurallar uygulanır. Ancak bu yapılan sözleşme, navlunun belirlenmesine ilişkin olarak yükleme veya boşaltma limanında geçerli olan idari, mali veya cezai hükümleri dolanmak amacına yönelikse bu hüküm

⁷⁷ “Gecikme taşıyan aleyhinedir. Zira, belli bir sefer için ve süre belirtilmeksizin tahsis edilmiş olan gemi, seferini ne kadar çabuk tamamlarsa, yeni bir sefer için bağlanmaya o kadar çabuk hazır olacaktır. Aynı şekilde seferde harcanan süre ne kadar kısa olursa, taşıyanın yapmakla yükümlü olduğu masraflar da o kadar azalacaktır.” ibid 87

uygulanmaz (TTK m. 1157)⁷⁸. Hızlandırma priminin miktarı ise genellikle charterpartide taraflarca tayin edilmiş olan sürastarya ücretinin yarısına eşit olmaktadır⁷⁹.

7. Yükleme Giderleri

Sözleşme, yükleme limanı düzenlemeleri ve bunlar yoksa yerel te- amül ile aksi öngörülmüş olmadıkça, eşyanın gemiye kadar taşıma gideri taşıtana, yükleme gideri ise taşıyana aittir (TTK m. 1143). Bu düzenleme bakımından, Incoterms (*International Commerce Terminology*)⁸⁰ hükümlerinden FAS (*Free Alongside Ship*) esasının geçerli olduğu görülmektedir⁸¹. Ancak bu hüküm emredici değildir yani taraflar aksini kararlaştırabilir. Nitekim taşıma sözleşmesine konulan, FIO (*Free In and Free Out*)⁸², FIOS (*Free In, Out and Stowed*)⁸³ ve FIOST (*Free In, Out, Stowed and Trimmed*)⁸⁴ şartları ile FAS'a göre belirlenen yükümlülük sınırlarında değişiklik yapılabilen, taşıtan ve yükletenin görev ve sorumlulukları artırılabilir. Bu klotların uygulanması için, bunların sözleşmede kararlaştırılması gerekir. Buna karşın bu klotların

⁷⁸ TTK m. 1157/1 gerekçesi: “Bu tür ödemelere ilişkin anlaşmalar, birinci dünya savaşı sonrasında, resmi merciler tarafından tespit edilen navlun tarifelerini dolanmak için ortaya çıkmıştır. Taraflar, tümünün kullanılmayacağı baştan belli olan uzunlukta yükleme süreleri kararlaştırıp, taşıyanın, kullanılmayan süre için bir para ödemesini öngörmekte idi. Böylece, aslında, gizli bir navlun iadesi yapılmakta, yani tarife ile tespit olunan navlun üzerinden indirim sağlanmaktaydı.” TTK madde gerekçesi, <<http://www2.tbmm.gov.tr/d22/1/1-1138.pdf>>, Erişim Tarihi: 28 Mayıs 2019

⁷⁹ ibid 212

⁸⁰ Incoterms; Uluslararası Ticaret Odası (International Chamber of Commerce, ICC) tarafından düzenlenen, eşyanın taşınması ile teslimi aşamalarında, sorumluluklar ve maliyetlerin taraflar arasında dağılımını belirleyen kurallardır. William Tetley, ‘Glossary of Maritime Law Terms’, (2nd edn, McGill 2004) 45 vd

⁸¹ Yükleme masraflarının, taşıtana ve boşaltma masraflarının ise donatana ait olacağı kararlaştırıldığı durumları ifade için sözleşmeye “free in, liner out” ya da tam tersi durum için “liner in, free out” hükmü konulur. Tetley (n 80) 23

⁸² Gemiye bedelsiz, yükleme maliyetini ifade eden “In” ve boşaltma maliyetini ifade eden “Out” kullanılır. FIO: Taşıyanın hareket alanını sınırlandırıp, taşıtanın yapması gereken işleri fazlaştırır. Yükü gemi içine almak, yüklemek veya boşaltmak taşıtana ait olur. Sözleşmelere konulan Liner In Free Out, klotuna göre navlun, yükleme masrafları ve taşıma ücretini kapsar. Boşaltma masrafları alıcı veya gönderilene aittir.

⁸³ FIOS: İstif de taşıtana ait olur

⁸⁴ FIOST: Denizcilikte geminin baş ve kıç draftları arasındaki farka trim denir. Bu klot ile trim de taşıtanın sorumluluğuna geçer

sözleşmede kararlaştırılması taşıyanın yüklemeye nezaret sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Taraflarca FIOS kararlaştırılsa bile, taşıyanın kaptan vasıtasıyla taşıtan veya yükletenin yaptığı bu yükleme işlemlerine nezaret etmesi gerekir. Aksi halde taşıyanın sorumluluğu devam eder⁸⁵.

B. BOŞALTMA SÜRESİ VE HIZLANDIRMA PRİMİ

1. Boşaltma Süresi

Kaptan, eşyayı boşaltmak için gemiyi sözleşmede kararlaştırılan yere demirler. Sözleşmede yalnızca, geminin boşaltma yapacağı liman veya bölge kararlaştırılmamışsa, gemi, bu liman veya bölge için tahsis edilmiş bekleme alanında boşaltma yerinin belirlenmesini bekler (TK m. 1166).

Boşaltmanın belli bir günde başlayacağı kararlaştırılmamışsa, taşıyan veya yetkili bir temsilcisi gönderilene hazırlık bildiriminde bulunur. Yolculuk charteri sözleşmesine, konişmentoya veya taşıtanın sonradan verdiği geçerli bir talimata göre, gönderilenden başka bir kişiye bildirimde bulunulması gerekiyorsa, bildirim bu kişiye yapılır. Bildirimin muhatabı bulunamazsa veya bildirimi almaktan kaçınırsa, bu durum derhâl taşıtana bildirilir. Bu takdirde hazırlık bildirimini, bildirim girişiminde bulunulduğu tarihte yapılmış sayılır.

Hazırlık bildirimini, gemi, demirleme yerine varınca yapılır. Hazırlık bildiriminde bulunulması üzerine gemiye boşaltma yeri gösterilmez veya suyun derinliği, geminin selameti, yerel düzenlemeler veya tesisler verilen talimata göre hareket etmeye engel olursa, gemi, bekleme alanında kalır. Bu hükmün uygulanmasında, liman yönetiminin talimatı, gönderilenin talimatı hükmündedir. Hazırlık bildiriminin geçerliliği herhangi bir şekilde bağlı değildir. Hazırlık bildiriminin hüküm doğurması için, muhatabına ulaşması zorunludur (TTK m. 1168).

Hazırlık bildiriminin muhatabına ulaşmasını izleyen ilk takvim günü ve eğer boşaltmaya fiilen başlanmış ise, o andan itibaren boşaltma süresi işlemeye başlar. Boşaltma süresi takvime göre aralıksız hesaplanır. Gönderilenin faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiden karaya çıkarılması mümkün olmayan günler de boşaltma süresinin hesabında dikkate alınır. Boşaltma süresi sözleşme

⁸⁵ ibid 202

ile belirlenmemişse, boşaltmanın yirmidört saatlik kesintisiz çalışma ile yapılması hâlinde ihtiyaç duyulacak süre, boşaltma süresi olarak kabul edilir. Bu süre hesaplanırken, boşaltmanın yapılacağı liman, taşımayı yapan gemi, boşaltma tesis ve araçları ve eşyanın niteliği ile birlikte, boşaltma limanı düzenlemeleri ve yerel teamül göz önünde bulundurulur. Boşaltma süresi ücretsizdir ancak taraflar boşaltma süresi için ücret kararlaştırabilirler (TTK m. 1169). Taşıyanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiden çıkarılması mümkün olmayan günler ise bu sürenin hesabında dikkate alınmaz. Fırtına, buz istilasası veya seferberlik gibi, her iki tarafın faaliyet alanını ilgilendiren tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiden çıkarılması ve karaya götürülmesi mümkün olmayan günler boşaltma süresine eklenir; şu kadar ki boşaltma süresi içinde olmasına rağmen gönderilen, bu günler için taşıyana sürastarya parası ödemekle yükümlüdür. Boşaltmaya fiilen devam edildiği anda, süre durduğu yerden işlemeye başlar. Taşıyanın kusurlu olması haricinde sürastarya süresi bu hâllerden etkilenmeksizin kesintisiz olarak hesaplanır (TTK m. 1172). Sürenin işlemeye başladığı anda, boşaltmaya fiilen başlanamaması hâlinde de bu esaslar uygulanır.

Boşaltma süresi takvime göre aralıksız hesaplanır. Gönderilenin faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiden karaya çıkarılması mümkün olmayan günler de boşaltma süresinin hesabında dikkate alınır. Taşıyanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiden çıkarılması mümkün olmayan günler ise bu sürenin hesabında dikkate alınmaz.

Fırtına, buz istilasası veya seferberlik gibi, her iki tarafın faaliyet alanını ilgilendiren tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiden çıkarılması ve karaya götürülmesi mümkün olmayan günler boşaltma süresine eklenir; şu kadar ki, boşaltma süresi içinde olmasına rağmen gönderilen, bu günler için taşıyana sürastarya parası ödemekle yükümlüdür. Eğer süre yukarıda sayılan nedenlerle duracak olursa, boşaltmaya fiilen devam edildiği anda, süre durduğu yerden işlemeye başlar. Sürastarya süresi ise gönderilenin faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler veya Fırtına, buz istilasası veya seferberlik gibi, her iki tarafın faaliyet alanını ilgilendiren tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiden çıkarılması ve karaya götürülmesi mümkün olmayan günlerde bile kesintisiz olarak hesaplanır. Yeter ki, bu hâllerin doğumuna, taşıyan kusuruyla sebep olmasın (TTK m. 1172).

2. Hızlandırma Primi

Boşaltmanın, sözleşmede kararlaştırılan boşaltma süresinden önce bitirilmesi hâlinde, taşıyanın, kullanılmayan süre için taşıtana bir para ödemesini öngören anlaşmalar geçerlidir. Bu paraya ilişkin sürenin hesaplanmasında, boşaltma süresinin hesabına ilişkin kurallar uygulanır. Yapılan sözleşme, navlunun belirlenmesine ilişkin olarak yükleme veya boşaltma limanında geçerli olan idari, mali veya cezai hükümleri dolanmak amacına yönelikse kararlaştırılan hızlandırma primi geçerli olmaz (TTK m. 1173).

III. SÜRASTARYA (DEMURRAGE) SÜRESİ

A. YÜKLEMEDE SÜRASTARYA (DEMURRAGE) SÜRESİ

1. Genel Olarak

Sözleşmede kararlaştırılmışsa taşıyan, eşyanın yükletilmesi için yükleme süresinden fazla beklemek zorundadır. Fazladan beklenen bu süreye “sürastarya süresi” denir (TTK m. 1154/1). Sürastarya süresi, kararlaştırıldığı takdirde, yükleme ya da boşaltma süresinin sona ermesini takiben işlemeye başlayan, ne kadar devam edeceği bazı durumlarda navlun sözleşmesinin taraflarınca tespit edilen, bazen de bu konuda bir belirleme yapılmayan, taşıyanın bu sürede yükleme veya boşaltma faaliyetleri için sözleşmedeki şart gereği taşıtan veya gönderilerin kontrolüne, gün veya saat başına belirli bir ücret karşılığı gemiyi bırakmakla yükümlü olduğu süredir⁸⁶.

Bu süre ve ücret için Türk-Alman ve İskandinav Hukuklarında “sürastarya süresi ve sürastarya ücreti” gibi terimler kullanılmaktadır. Buna karşılık İngiliz ve Amerikan hukuklarında (Anglo-Sakson hukukunda) sürastaryanın adı geçen sistemlerdeki karşılığı olan “*demurrage*” kelimesi hem ücret hem de süre anlamında kullanılmaktadır. Fransız hukukunda ise “*surastaries*” deyimini hem süre hem de ücret anlamında kullanılmaktadır⁸⁷.

TTK uyarınca sözleşmede kararlaştırılmışsa taşıyan, eşyanın yükletilmesi için yükleme süresinden fazla beklemek zorundadır. Fazladan beklenen bu süre sürastarya süresi (*demurrage period*) olarak ad-

⁸⁶ ibid 6; Kara (n 52) 200

⁸⁷ ibid 2-3

landırılır⁸⁸. Sürastarya süresi, yükleme süresi bitince, herhangi bir bildirime (ihbara) gerek kalmaksızın başlayan bir süredir⁸⁹. Sürastarya süresi, yükleme süresinin hesabında dikkate alınması gereken hâllerden etkilenmeksizin kesintisiz olarak hesaplanır; ancak bu sürastarya süresinin doğumuna neden olan hâllere taşıyan kendi kusuruyla sebep olursa sürastarya süresi işlemeyecektir. Taraflar arasındaki sözleşmede sürastaryadan (*demurrage*) veya sadece sürastarya parasından (*demurrage charges*) söz edilmiş ve herhangi bir sürastarya süresi belirlenmemişse bu süre on gün olacaktır (TTK m. 1154/2). On günü aşan sürede taşıyan beklemek zorunda değildir (TTK m. 1160/1). Bununla birlikte taraflar sözleşmede herhangi bir sürastarya süresi belirlememişse, süreden bahsederek veya süre velirlemeden sürastarya parasından bahsetmemişse taşıyan yükleme süresinden sonra gemiyi hareket ettirebilir.

Eğer taşıyan süre on günü aştığı halde beklerse bu süre için demoraj ücreti talep edilemez. TTK 1158/2'nci madde uyarınca fesih tazminatında olduğu gibi, taşıyan, bu sürede yoksun kaldığı kazanç ve o zamana kadar doğmuş olan alacaklarını yani gecikme zararını isteyebilir. Tereddüt hâlinde, kararlaştırılan toplam navlunun yüzde otuzu, yoksun kalan kazanç sayılır. Ancak Taşıyan, taşıtanın eşyanın gemiden çıkarılması nedeniyle sebep olduğu bütün giderleri ve zararları talep edebilir; herhâlde bu zarar, kaybedilen süre karşılığı sürastarya ücretinden az olamaz (TTK m. 1158/3, 2, Cümle; m. 1160)⁹⁰.

⁸⁸ Türk, Alman ve İskandinav hukuklarında sürastarya süresi ve sürastarya ücreti olarak ayrı ayrı terimler kullanılmaktadır. İngiliz ve Amerikan hukuklarında sürastarya karşılığı olarak demurrage kelimesi hem ücret hem de süre anlamında kullanılmaktadır. Aynı şekilde Fransız hukukunda da surastaries terimi hem süre hem de ücreti ifade etmektedir. ibid 2

⁸⁹ İngiliz hukukunda da sürastarya süresinin başlangıcı starya süresinin bitimine bağlıdır. Hazırlık ihbarının yapılmasından sonra, sözleşmede belirlenmiş bir sürenin geçmesiyle starya süresi başlayacak ve starya süresinin bitiminden itibaren de, sürastarya süresi işlemeye başlayacaktır. İngiliz hukukunda da Türk hukukunda olduğu gibi (eTTK'nın aksine) hiçbir ihbara gerek kalmaksızın starya süresinin bitimiyle sürastarya süresi kendiliğinden işlemeye başlar.

⁹⁰ ibid 383

2. Sürastaryanın Hukuki Niteliği

Sürastarya süresi için taşıyana sürastarya parası ödenir (TTK m. 1155/1). Ancak Sürastarya hukukî niteliği doktrinde tartışmalıdır. Diğer bir deyişle sürastarya süresi için taşıyana yapılacak ödemenin hukuki niteliği tartışmalıdır. İngiliz hukukunda bu ödemenin “tazminat” niteliğinde olduğu kabul edilmektedir. İngiliz hukuk sisteminde son zamanlarda verilen mahkeme kararlarıyla kabul edilen görüşe göre sürastarya; çartererin, yükleme ve boşaltma için sözleşmede Sart koşulmuş olan ya da makul olan süreyi asan gecikmelerin karşılığı olarak ödemeyi sözleşme ile kabul ettiği tazminat (*liquidated damages*) bedelidir⁹¹. "Liquidated damages" terimi ile ifade edilen bu tazminat, tarafların sözleşmeye, sözleşmenin ihlâli halinde ödenmek üzere önceden koydukları bir meblağı ifade eder⁹².

Türk ve Alman hukukların da⁹³ kabul edilen görüşlere göre sürastarya, bir ücret, cezai şart, tazminat, ek navlun ve alacaklı temerrüdüdür. Ancak bu ödemenin ne tazminat ne de cezai şart niteliğinde olmadığı, bir “ücret” niteliğinde bulunduğu görüşü ağır basmaktadır. Yargıtay ise 6762 sayılı TTK m. yürürlükte iken, verdiği bir kararında sürastaryanın hukuki niteliği tartışma konusu yapılmıştır. Bu karara göre ise sürastarya ücreti bir tazminat alacağı olarak kabul etmiştir⁹⁴.

TTK 1155’inci madde gerekçesine göre, yüklemenin-boşaltmanın, taşıtan, yükleten veya gönderilen tarafından geciktirilmesi, alacaklının temerrüdü niteliğindedir⁹⁵. Bu nedenle, sürastarya için yapılan ödeme, alacaklı temerrüdünün taşıyan bakımından ortaya çıkarttığı sonuçları gidermek amacına yöneliktir. Alman, İsviçre ve Türk borçlar hukukunda, alacaklı temerrüdü “tazminat” borcu doğurmadığı gibi, “ücret” öden-

⁹¹ “Dökme tahıl yükü, yüklemenin “makul süresi” çelik yükü ile farklı olabilir. Tesisler, alışkanlıklar, hava durumu vb. gibi çeşitli durumlar göz önüne alındığında, ilkinin daha hızlı olması gerekir.” Gengwei (n 65) 10

⁹² ibid 109

⁹³ 6762 sayılı Kanunun 1030/3 uncu maddesinin dördüncü cümlesinde kullanıldığı manada.

⁹⁴ Yargıtay 11. HD, 404/3314, 20.06.1980 <www.legalbank.net> Erişim Tarihi: 12 Mayıs 2022

⁹⁵ Aynı görüşte, ibid 23

mesine de yol açmaz⁹⁶. Alacaklı temerrüdü sadece, borçlunun bu yüzden yapmak zorunda kaldığı zarurî ve faydalı masrafların karşılanmasını gerektirir. Bu düşüncelerle yapılacak ödemeye “sürastarya parası” denmiştir⁹⁷.

Halbuki sürastarya ücreti ne tazminat ne de cezai şarttır, sadece sözleşmeyle ödenmesi kabul edilmiş olan bir ücrettir. Bu ücretin amacı ise yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin kendi sürelerinde bitirilebilmesini sağlamak, diğer bir ifadeyle, sürastarya süresine geçirmemesini teşvik etmektir. Taşıyanın sürastarya süresinin kullanması sonucunda eline geçecek olan ücreti, sadece limanda fazla bekleme sebebiyle yapacağı masrafları karşılamaya yönelik olup, ayrıca herhangi bir şekilde kâr sağlamaktan uzaktır, hatta bazı durumlarda masrafların bile karşılanmaması ihtimali bulunmaktadır⁹⁸. Nitekim Yargıtay’da 2015 yılında verdiği bir kararda sürastaryayı bir ücret olarak değerlendirmiştir⁹⁹.

3. Sürastarya Süresinin Başlaması

Sözleşmede yükleme ve boşaltma süresi belirtilmiş ya da hangi gün sona ereceği gösterilmişse *sürastarya* süresi yükleme veya boşaltma süresinin bitmesiyle herhangi bir bildirim gerek kalmaksızın başlar (TTK 1154/3, 1054/1). Sözleşmede böyle bir hüküm yoksa taşıyanın yükleme veya boşaltma süresinin bittiğini taşıtana veya gönderilene bildirmesiyle *sürastarya* müddeti işlemeye başlar (TTK.1032/2, 1064/2).

⁹⁶ “Anglo-Amerikan hukukunda yükün teslimi bir borçlu görevidir. Yükü teslim etme sözleşmeye aykırı bir harekettir (breach of contract). Taşıyan tam navlunu isteyebilir.” ibid 23

⁹⁷ TTK m. 1155/1 gerekçesi, <<http://www2.tbmm.gov.tr/d22/1/1-1138.pdf>>, Erişim Tarihi: 28 Mayıs 2019

⁹⁸ ibid 104

⁹⁹ Yarg. 11. HD, 12287/11462, 03.11.2015 sayılı kararına göre: “Sürastarya parasının niteliğine ilişkin olarak aşağıdaki şekilde içtihat etmektedir: "(...) Bir başka deyişle, sürastarya parasının mahiyeti bir tazminat veya cezai şart değildir. Sürastarya borcunun doğması için sadece taşıtanın navlun sözleşmesinden doğan hakkını kullanması, yani geminin sürastarya süresi zarfında beklemesini talep etmesi yeterlidir. Burada taşıtanın kusurlu olması, akdi ihlal etmesi söz konusu olmadığı gibi taşıyanın da bu sürede geminin beklemesi yüzünden herhangi bir zarara uğramış olması şart değildir. Sürastarya parası, taşıyanın gemiyi yükleme veya boşaltma limanında bir süre daha bekletmesinin karşılığı olan bir ücrettir, tazminat değildir". <www.legalbank.net>, Erişim Tarihi: 16 Temmuz 2022

4. Sürastarya Süresinin Hesabı ve Sürastarya Ücreti

a. Sürastarya Süresinin Hesabı

Sürastarya süresi kesintisiz olarak hesaplanır, ancak sürastarya süresini etkileyen hâllerin doğumuna taşıyan kusuruyla sebep olmuş ise o takdirde bu kural uygulanmaz. Gönderilenin faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiden karaya çıkarılması mümkün olmayan günler de boşaltma süresinin hesabında dikkate alınır. Taşıyanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiden çıkarılması mümkün olmayan günler ise bu sürenin hesabında dikkate alınmaz (Yüklemeye, TTK m. 1156 ve boşaltmada TTK m. 1172). Yani Taşıyana atfedilmesi mümkün sebeplerden ya da taşıyanın şahsı lehine yaptığı hareketlerden kaynaklanan gecikmeler sürastarya talebine engeldirler¹⁰⁰.

Starya süresi sona erip de sürastarya süresi işlemeye başladığı anda artık sürastarya süresi hiçbir kesintiye uğramadan (*once on demmure always on demmure*) işlemeye devam eder¹⁰¹. Fırtına, buz istilası ve yağmur gibi olayların meydana gelmesi halinde, taşıtanın bugünler için sürastarya ücreti ödemesi şartıyla, bu günlerin yükleme süresine eklenir TTK m. 1159 (eTTK m. 1036). Aynı şekilde boşaltma limanı için de TTK m. 1172 (eTTK m. 1055)'de benzer kural uygulanır. Uygulamada ise bazı kayıtlar ile bu tür günlerin yükleme sürelerinin hesabında dikkate alınmayacağı belirtilmektedir.

Geminin yükleme limanından varma limanına yaptığı yolculuk safhasına göre, yükleme ve boşaltma işlemleri daha çok hukuki sorun doğurmaktadır. Taşıyanın durumu tek başına kontrol edememesi, diğer bir ifadeyle, limanlardaki faaliyetlere yükle ilgili şahsında katılmak zorunluluğu bu safhada ki karmaşıklığın başlıca kaynağıdır. Bunun dışında çok sık olarak nabzın sözleşmesinin taraflar haricindeki bağımsız şahısların da yükleme ve boşaltma faaliyetlerinde görev almaları ortaya çıkan hukuki sorunların daha da artmasına sebep olmaktadır¹⁰².

¹⁰⁰ Aynı prensip Alman ve İngiliz hukuk sistemlerinde de geçerlidir. ibid 94

¹⁰¹ “Bundan starya süresi bakımından çarterer için getirilmiş sorumsuzluk kayıtları etkilenmez.” ibid 94

¹⁰² ibid 97

b. Sürastarya Ücreti

Sürastarya parasının miktarı sözleşme ile serbestçe kararlaştırılır. Bu durumda taşıyan, (sözleşmede öngörülen miktarı aşan bir zararı doğmuş olsa bile) sözleşmede belirlenen miktarı aşan bir talepte bulunamaz (TTK m. 1155/2). Eğer sözleşmede miktarı (gün veya saat başına) kararlaştırılmamışsa, sürastarya parası olarak yükleme süresini aşan bekleme nedeniyle, taşıyan yaptığı zorunlu ve yararlı giderleri isteyebilir (TTK m. 1155/3). Bu masraflar hesaplanırken her olayın özellikleri dikkate alınır.

Yükleme limanında doğan sürastarya parası, sürastarya süresinin hesabında esas alınan zaman biriminin sonunda muaccel olur¹⁰³. Kullanılmayan zaman birimi için sürastarya parası istenemez. Navluna ilişkin hükümler, yükleme limanında doğan sürastarya parasına kıyas yoluyla bile uygulanamaz TTK m. 1155/6)¹⁰⁴.

Yükleme limanında doğan sürastarya parasının borçlusu taşı-
tandır¹⁰⁵. Eğer sürastarya parası ödenmez veya yeterli teminat verilmez-

¹⁰³ Sürastarya süresinin hesabı için hangi zaman birimi (gün, saat, dakika vb.) esas alınıyorsa, bu birim, aynı zamanda, sürastarya parasının muacceliyetini de belirler. Dolayısıyla, TTK'nın 1154/2 maddesi uya-rınca sürastarya süresinin on gün olarak uygulandığı hallerde, süre gün esasıyla hesaplandığı için sürastarya parası da her günün sonunda o gün için muacceliyet kesbedecektir. TTK m. 1155/5 gerekçesi, <<http://www2.tbmm.gov.tr/d22/1/1-1138.pdf>>, Erişim Tarihi: 28 Mayıs 2019

¹⁰⁴ Sürastarya parası, “navlun” niteliğinde olmadığı için, navluna ilişkin kanunî ve akdî düzenlemeler bu ödemeye uygu-lanmaz. Örnek verilecek olursa, navluna ilişkin tas-kas, mahsup veya tahsil beyanları gibi irade be-yanları sürastarya parasına teşmil edilemeyecektir; aynı şekilde, müşterek avaryada “kurtarılan navlun” kavramına süras-tarya parası dâhil olmayacaktır. Böylece, taşıyanın sözleşme ile üzerine aldığı eşya taşıma borcunun karşı edimi olan navlun ile taşıtanın alacaklı temerrüdüne düştüğü hallerde taşıyanın masraflarını tazmin etmeye matuf olan sürastarya parası titizlikle tefrik edilmiştir. TTK m. 1155/6 gerekçesi, <<http://www2.tbmm.gov.tr/d22/1/1-1138.pdf>>, Erişim Tarihi: 28 Mayıs 2019

¹⁰⁵ ibid 352; Yarg. 11 HD, 11142/1478, 08.02.2007: “Davacı, müvekkili donatanın Odesa'dan İzmir'e dökme mısır yükü taşınmasına ilişkin 27.02.2003 tarihli taşıma sözleşmesinden dolayı davalı taşıtandan (906) USD ölü navlun, (900) USD elleçleme ve (13.185) USD sürastarya alacaklısı olduğunu ileri sürerek, (14.991) USD ve delil tespit gideri (517.700.000) TL'nin davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir. TTK'nun 1069. maddesinin yorumu ve uygulamasında Dairemizin yerleşmiş görüşüne göre, sözleşmeyle kararlaştırılabilecek bir tür ücret olan sürastaryanın borçlusu kural ola-rak taşıtandır. Gönderilenin sürastaryadan sorumlu tutulabilmesi için, bu hususun ta-şıma sözleşmesinde veya konişmentoda açıkça kararlaştırılmış olması zorunludur. Uyuşmazlığın kaynaklandığı charter-parti sözleşmesinde ve bu sözleşme uyarınca dü-

se, taşıyan, gemiyi yola çıkarmak zorunda değildir, taşıyan geminin sefere çıkmasını erteleyebilir (TTK m. 1155/4). Bu sebeple fazladan beklediği süre için taşıyan, uğradığı zararın tamamını taşıtandan isteyebilir. Konişmento, navlunun ve yükleme sırtıstırtıya ücretinin (*demurrage*) gönderilen tarafından ödeneceği kaydını içermese gönderilen navlun ve sırtıstırtıya ücretini ödemekle yükümlü değildir. Bu karinenin aksi konişımentoyu devralan konumundaki üçüncü kişi gönderilene karşı ispat edilemez (TTK m. 1240/1). Yükleme limanında doğan sırtıstırtıya parası, sırtıstırtıya süresinin hesabında esas alınan zaman biriminin sonunda muaccel olur. Kullanılmayan zaman birimi için sırtıstırtıya parası istenemez (TTK m. 1155/5).

c. Sırtıstırtıya Ücretinden Sorumluluk

Yükleme limanında doğan sırtıstırtıya ücretinin ödenmemesi ya da bunun için teminat sağlanmaması durumunda, taşıyanın gemiyi yola çıkarma zorunda değildir¹⁰⁶. Taşıyan, boşaltma limanında da ödenmemesi halinde, ödenmeyen sırtıstırtıya ücreti bakımından eşya üzerinde hapis hakkı kullanabilir¹⁰⁷. Ancak hapis hakkı ile ilgili çıkabilecek so-

zenlenen konişımentoda gönderilenin sırtıstırtıyadan sorumlu olduğu yolunda bir düzenleme ve kayıt bulunmadığına göre, davaya konu edilen diğer talep kalemleri gibi boşaltma limanında doğduğu ileri sürülen sırtıstırtıya alacağından dolayı davalı gönderilene yöneltilen bu alacak kaleminin de reddi gerekirken kabulü doğru olmamıştır. Açıklanan nedenlerle kararın davalı yararına BOZULMASINA; oybirliğiyle karar verildi. <www.legalbank.net>, Erişim Tarihi: 13 Temmuz 2022; İstisna TTK m. 1203: (1) Eşya, taşıtandan başka bir kişiye teslim edilecekse, bu kişi, navlun sözleşmesi veya konişımento ya da diğer bir denizde taşıma senedi uyarınca eşyanın teslimini istediğinde, bu istemin dayandığı sözleşmenin veya konişımentonun yahut diğer bir denizde taşıma senedinin hükümlerine göre ödemeye yetkili kılındığı bütün alacakları ödemekle, kendi hesabına gümrük resmi ödenmiş ve başka giderler yapılmış ise bunları da vermekle ve üstüne düşen diğer bütün borçları yerine getirmekle yükümlü olur.

¹⁰⁶ TTK m. 1155/4: “Yükleme limanında doğan sırtıstırtıya parasının borçlusu taşıtan olup, sırtıstırtıya parası ödenmeden veya yeterli teminat verilmeden, taşıyan, gemiyi yola çıkarmak zorunda değildir. Bu sebeple fazladan beklediği süre için taşıyan, uğradığı zararın tamamını taşıtandan isteyebilir.”

¹⁰⁷ TTK m. 1201/1: “Taşıyan, navlun sözleşmesinden doğan bütün alacakları için Türk Medenî Kanununun 950 ilâ 953 üncü maddeleri uyarınca eşya üzerinde hapis hakkına sahiptir. Hapis hakkı, eşya, taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu sürece devam eder; teslimden sonra dahi, otuz gün içinde mahkemeye müracaat edilmek ve eşya henüz

runlardan biri konşimentoda navlunun peşin olarak ödendiğini gösteren "freight prepaid" kaydının bulunmasıdır. Bu durumda navlun bakımından taşıyan hapis hakkını kullanabilirse de yükleme limanında doğan ödenmemiş sürastarya bakımından bu hakkını kullanabilecektir. Hapis hakkının kullanılamaması sadece kararlaştırılan navluna ilişkindir¹⁰⁸.

B. BOŞALTMADA SÜRASTARYA (DEMURRAGE) SÜRESİ

Boşaltma limanında doğan sürastarya parası, sürastarya süresinin hesabında esas alınan zaman biriminin sonunda muaccel olur. Kullanılmayan zaman birimi için sürastarya parası istenemez (TTK m. 1171/5). Boşaltma bakımından da sözleşmede sadece sürastaryadan veya sadece sürastarya parasından söz edilmiş sürastarya süresi belirtilmemiş olursa bu süre on gündür. Aynan yüklemede olduğu gibi Sürastarya süresi, boşaltma süresi bitince herhangi bir bildirimle gerek kalmaksızın işlemeye başlar (TTK m. 1170) ve taşıyan, sürastarya süresi için taşıyana "sürastarya parası" öder. Navluna ilişkin hükümler, boşaltma limanında doğan sürastarya parasına kıyas yoluyla bile uygulanamaz. Sözleşmede miktarı kararlaştırılmamışsa, sürastarya parası olarak, boşaltma süresini aşan bekleme nedeniyle taşıyanın yaptığı zorunlu ve yararlı giderler istenebilir. Taşıyan kullanılmayan zaman birimi için sürastarya parası isteyemez (TTK m. 1171).

Boşaltma süresi takvime göre aralıksız hesaplanır. Gönderilenin faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiden karaya çıkarılması mümkün olmayan günler de boşaltma süresinin hesabında dikkate alınır. Taşıyanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiden çıkarılması mümkün olmayan günler ise bu sürenin hesabında dikkate alınmaz. Fırtına, buz istilasası veya seferberlik gibi, her iki tarafın faaliyet alanını ilgilendiren tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiden çıkarılması ve karaya götürülmesi mümkün olmayan günler boşaltma süresine eklenir; şu kadar ki boşaltma süresi içinde olmasına rağmen gönderilen, bu günler için taşıyana sürastarya parası ödemekle yükümlüdür. Boşaltmaya fiilen devam edildiği anda, süre durduğu yerden işlemeye başlar (TTK m. 1172).

gönderilenin zilyetliğinde bulunmak şartıyla, hapis hakkından doğan yetkilerin kullanılması mümkündür."

¹⁰⁸ Doktrinde aksi yönde görüş için bkz. ibid 406

IV. BOŞALTMANIN HİÇ VEYA SÜRESİNDE YAPILMASI

Yolculuk charterinde, gönderilen, eşyayı almaya hazır olduğunu bildirip de boşaltma süresini ve kararlaştırılmış ise sürastarya süresi içinde eşyanın tamamını teslim almamışsa, taşıyan, gönderilene haber verdikten sonra, Türk Borçlar Kanununun 107 ilâ 109 uncu maddelerinde öngörülen hakları kullanabilir. Gönderilen, eşyayı teslim almaktan kaçınır veya yazılı bildirim üzerine eşyayı teslim almaya hazır olup olmadığını bildirmez yahut bulunamazsa taşıyan, birinci fıkrada gösterilen tarzda hareket etmek ve aynı zamanda durumu taşıtana bildirmek zorundadır. Anılan sebeplerle düzenlenen hâllerde, gönderilenin gecikmesi veya tevdi işlemi yüzünden boşaltma süresi geçmiş ise, taşıyan, sürastarya parası isteyebilir. Sürastarya süresi dolduktan sonraki gecikmeler nedeniyle taşıyan, uğradığı bütün zararın tazminini isteyebilir. (TTK m. 1174). Geminin kısımları veya belli yerleri için birden çok taşıtan ile bağımsız yolculuk charteri sözleşmeleri yapılmışsa taşıyana ve taşıtana düşen görevler her sözleşme için ayrı ayrı uygulanır (TTK m. 1175).

Kırkambar sözleşmesinde gönderilen, taşıyanın veya yetkili bir temsilcisinin bildirimi üzerine gecikmeden eşyayı teslim almakla yükümlüdür. Gönderilen tanınmıyorsa bildirim, yerel teamül üzere ilan yoluyla yapılır. 1174 üncü madde hükmü kırkambar sözleşmelerine de uygulanır. Bu maddeye göre taşıtana yapılması gereken bildirim yerel âdete göre ilan yoluyla olur (TTK m. 1176). Geminin tamamı veya bir kısmı yahut belli bir yeri taşıtana tahsis edilmiş olup da taşıtan üçüncü şahıslarla kırkambar sözleşmeleri yapmış bulunursa, yolculuk charteri sözleşmesini yapmış olan taşıyanın hak ve yükümlülükleri yukardaki esaslara tabi olmakta devam eder (TTK m. 1177).

V. TİP (MODEL) SÖZLEŞMELERDE STARYA SÜRESİ

Sefer (*voyage charter*) ve zaman charteri (*time charter*) sözleşmeleri çoğunlukla standart formlar halinde düzenlenmektedir. Bekleme ve sürastarya süresi yolculuk charteri olsun, zaman charteri olsun tüm charter tip sözleşmelerinde düzenlenmektedir¹⁰⁹. Uygulama özellikle uygulama-

¹⁰⁹ ibid 7

da “*The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)*” tip charter party formları kullanılmaktadır¹¹⁰.

1. GENCON 76 UNIFORM GENERAL CHARTER

a. Yükleme Süresi

GENCON 76 madde 6’da yükleme süresi düzenlenmiştir¹¹¹. Yük, havanın müsait olması durumunda, Pazar ve tatil günleri hariç, kullanılmadığı takdirde, Kutu 16’da belirtilen çalışma saatleri içerisinde yüklenecektir, bu durumda fiilen kullanılan süre sayılacaktır. Yük, havanın müsait olması durumunda, Pazar ve tatil günleri hariç, kullanılmadığı takdirde, 16. kutuda belirtilen çalışma saatleri içinde boşaltılacaktır. Fiilen kullanılan süre sayılacaktır. Yük, havanın müsait olması durumunda, Pazar ve tatil günleri hariç olmak üzere, kullanılmadığı takdirde, fiilen kullanılan sürenin sayılacağı, Kutu 16’da belirtilen toplam çalışma saati sayısı içinde yüklenip boşaltılacaktır.

Yükleme/boşaltma için hazırlık bildirimi 17. kutuda adı geçen taşıtanlara yapılacaktır. Hazırlık bildirimi, öğleden önce verilirse saat 13.00’te, mesai saatleri içinde bildirimde bulunulursa ertesi iş günü saat 12.00’den sonra, saat 06.00’da yükleme süresi başlayacaktır. Yükleme ve boşaltma için ayrı Yükleme/boşaltma süresi işleyecektir. Yük, havanın müsait olması durumunda belirtilen çalışma saatleri içinde yüklenecek-boşaltılacaktır. Pazar ve tatil günleri hariç olmak üzere kullanılmayan günler yükleme süresinden sayılır. Yükleme süresi başlamadan önce fiilen kullanılan süre de Yükleme/boşaltma süresinden sayılacaktır. Rıhtımı/iskeleyi beklerken kaybedilen süre, duruma göre yükleme veya boşaltma süresinden sayılacaktır¹¹².

b. Sürastarya Süresi

Demuraj gün başına ödenmesi gereken veya günün herhangi bir kısmı için orantılı olarak Kutu 18’de belirtilen oranda 10 iş günü, taşıyana yükleme ve boşaltma limanında topluca verilecektir.

¹¹⁰ Fehmi Ülgener, ‘GENCON 94 Charter Partisine Genel Bir Bakış’, 1(1), Deniz Hukuku Dergisi 23

¹¹¹ ibid 85

¹¹² <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts>>, Erişim Tarihi: 23 May 2022

2. GENCON 1994 UNIFORM GENERAL CHARTER

a. Yükleme Süresi

BIMCO standart genel sefer çarteri formu GENCON, 1994 tarihli revizyon sonrasında bugünkü halini almıştır. Bir tip sözleşme olarak Gencon 1994 taşıyan ile taşıtan arasında denge kuramamıştır aksine dengesizliğe yol açmıştır¹¹³. Buna göre yük, izinli olsun olmasın, Pazar ve tatil günleri hariç, kullanılmadığı takdirde, kullanılan süre sayılacaktır. Yük, havanın müsait olması durumunda, Pazar ve tatil günleri hariç olmak üzere, kullanılmadığı takdirde, kullanılan sürenin sayılacağı, kutu 16'da belirtilen çalışma gün/saat sayısı içinde boşaltılacaktır. 16. kutuda belirtilen çalışma gün/saat sayısı içinde yükleme ve boşaltma için yükleme süresi, pazar ve tatil günleri hariç, kullanılmadığı takdirde kullanılan süre sayılır.

Yükleme ve boşaltma süresi, 12.00'ye kadar (dâhil) hazırlık bildiriminde bulunulması halinde saat 13.00'de, mesai saatleri içinde bildirimde bulunulması halinde ise bir sonraki iş günü saat 12.00'den sonra saat 06.00'da başlayacaktır. Yükleme limanında hazırlık bildirimini 17 no'lu kutuda adı geçen yükletenlere, eğer bunlar belirtilmemişse 18 numaralı kutuda adı geçen taşıtanlara veya bunların acentelerine verilecektir. Boşaltma limanında hazırlık bildirimini, gönderilenlere veya bunlar bilinmiyorsa, Kutu 19'da belirtilen taşıtanlara veya bunların acentelerine verilecektir.

Geminin, yükleme/tahliye limanına varışında veya limandan çıkışında yükleme/boşaltma rıhtımı mevcut değilse, serbest pratikada olsun veya olmasın, gümrükten geçmiş olsun veya olmasın, gemi limana vardığında normal mesai saatleri içinde hazır olduğuna dair bildirimde bulunma hakkına sahip olacaktır. Kaptan'ın gerçekten her bakımdan hazır olduğunu garanti etmesi, geminin rıhtımda olması ve her bakımdan yükleme/boşaltma için hazır olması şartıyla, yükleme veya demuraj süresi sayılacaktır. Bekleme yerinden yükleme/boşaltma rıhtımına geçişte geçen süre, yükleme süresinden sayılmaz. Muayeneden sonra, geminin her bakımdan hazır olmadığı tespit edilirse, bunun belirlenmesinden sonra gemi yeniden yüklemeye/tahliyeye hazır olana kadar kaybedilen süre, yükleme/tahliyeden sayılmaz. Yükleme süresi başlamadan önce kullanılan süre sayılacaktır.

¹¹³ ibid 5

b. Sürastarya Süresi

Yükleme ve boşaltma limanındaki demuraj, charterler tarafından 20. kutuda belirtilen şekilde ve 20 numaralı kutuda belirtilen oranda günlük veya günün herhangi bir bölümü için oran başına ödenir. Demurajın vadesi gün be gün düşecek ve yük sahiplerinin faturası alındıktan sonra ödenecektir. Demurajın yukarıdakilere uygun olarak ödenmemesi durumunda, yük sahipleri, hatayı düzeltmek için taşıyana (*or owners*) 96 saat içinde yazılı bildirimde bulunacaktır. Bu sürenin bitiminde demurajın ödenmemesi ve geminin yükleme limanında veya limanda olması halinde, gemi sahipleri her zaman charter partiyi feshetme ve bundan doğan zararları tazmin etme hakkına sahiptir.

3. AVUSTRALYA BUĞDAY ÇARTERİ 1990 (AUSTRALIAN WHEAT CHARTER 1990)**a. Hazırlık İhbarı**

Bildirim, yalnızca ilk yükleme limanında veya yükleme yerinde yapılacaktır. Bildirim, gemi, ilk veya tek yükleme limanına yaklaşmasına izin verilen kadar yakın olduğunda veya bu limana vardığında; olağan mesai saatleri içinde ve kaptanın gerçekten her bakımdan yüklemeye hazır olduğunu garanti etmesi şartıyla geçerli sayılacaktır. Bekleme yerinden, yükleme rıhtımına hareket için geçen fiili süre, yükleme süresinden sayılmaz. Geminin yanaştıktan sonra her bakımdan yüklemeye hazır olmadığı anlaşılırsa, bu durumda geminin fiilen yüklemeye hazır olduğu zaman arasında kaybedilen fiili süre, yükleme süresinden sayılmaz. İkinci veya eğer varsa, müteakip yükleme limanında yükleme zamanı, limana varış günü 12:00'den itibaren (Pazar günleri, tatiller ve Cumartesi hariç) başlayacaktır. Yükleme daha erken başlatılmışsa, bu durumda süre yüklemenin başlangıcından itibaren sayılacaktır.

b. Yükleme Süresi

Avusturya Buğday Charterparti'nin (*AUSTWHEAT 1990*)¹¹⁴ yüklemeye dair 11'inci maddesine göre geminin uygun orantısal oranda yükü teslim alabilmesi koşuluyla, madde 5'te belirtilen ortalama yük miktarına göre yükleme süreleri şu şekilde belirlenmiştir.

¹¹⁴ <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/austwheat-1990#>>, Erişim Tarihi: 23 May 2022

- (i) 5.000 tondan 10.000 tona kadar yük miktarı için yükleme süresi 3 (üç) gün;
- (ii) 10.000 tondan 25.000 tona kadar tona kadar yük miktarı için yükleme süresi 4 (dört) gün;
- (iii) 25.000 tondan 60.000 tona kadar yük miktarı için yükleme süresi 5 (beş) gün;
- (iv) 60.000 tonun üzerindeki yük miktarı için yükleme süresi 6 (altı) gün olacaktır.

Cumartesi, Pazar, tatil günleri ve limanda normal ve olağan çalışma saatlerinde hava koşulları nedeniyle çalışma yapılmayan günler hariç olmak üzere, 24 saatlik tüm hava şartlarında çalışma olması durumunda, Cumartesi tam gün olarak sayılacaktır. 12:00'den sonra iş yapılmaz ise yarım gün indirimine tabidir. Bir iş gününde hava koşulları nedeniyle kaybedilen zaman, işin fiilen durdurulması veya engellenmesi koşuluyla sayılmaz.

Yükleme daha erken başlatılmamışsa, ilk yükleme limanında yükleme zamanı taşıtanların, kaptanın yazılı veya telgrafla bildirimini aldıktan sonraki 24 saatten itibaren normal çalışma günlerinde 09:00 ile 17:00 saatleri arasında ve Cumartesi günleri, 09:00 ile 12:00 saatleri arasında sayılacaktır. Geminin 10. madde uyarınca sörveyden geçtiği ve rıhtımda olsun ya da olmasın, taşıtanlar tarafından tayin edilebilecek rıhtımda yüklemeye hazır olduğu, yükleme rıhtımına ilişkin emirler, geminin limana vardığının bildirilmesi üzerine gemiye verilecektir.

Liman değiştirmede geçen süre yükleme süresinden sayılmaz. Ayrılımların gerekli olması halinde, bu tür ayrımların maliyeti chartererler tarafından ödenecektir. Taşıtanlar, yükü sürekli olarak (Pazar ve tatil günleri hariç) yan yana gönderme hakkına sahip olacak ve gemi, gerektiğinde yüklemeye devam etmekle yükümlü olacaktır. Bu gibi durumlarda, normal çalışma saatleri dışında çalışmanın sonucu olarak ortaya çıkan tüm ilave yükleme masrafları taşıtanların hesabına olacaktır.

c. Sürastarya Süresi

Charterpartinin 19'uncu maddesine göre, gemi öngörülen oranda tahliye edilmezse, demuraj, çalışma günü başına ve günün herhangi bir kısmı için orantılı olarak ödenecektir. Boşaltma liman veya limanlarında tasarruf edilen tüm boşaltma süreleri için hızlandırma primi (*dispatch money*) parası, yukarıdaki demuraj oranının yarısı oranında ödenecektir.

Varsa, boşaltma liman veya limanlarında hızlandırma primi, birbirini takip eden 24 saatlik bir hava çalışma günü esas alınarak hesaplanacak, ancak bir iş gününde hava koşulları nedeniyle kaybedilen zaman, işin fiilen durdurulması veya engellenmesi şartıyla sayılmaz. Tahliye liman veya limanlarında, varsa demuraj veya sevkiyat, meydana geldiği zaman ve yerde ödenir ve tahliyenin tamamlanması üzerine mutabakat yapılır. Yükleme ve boşaltma limanlarındaki bekleme süresi yer değiştirilemez (*non-reversible*).

4. BISCOILVOY 86 STANDART SEFER ÇARTERPARTİ (VOYAGE CHARTERPARTY) BİTKİ VE HAYVAN YAĞLARI İÇİN (FOR VEGITABLE/ANIMALS OILS AND FATS)

a. Yükleme Süresi

Pazar günleri ve tatil günleri dâhil (*Saturday, Holiday included, SHINC*) 15 numaralı kutuda belirtilen çalışma saatleri içinde, yükün yüklenmesi ve boşaltılması ve bununla bağlantılı diğer taşıtanların (*charter*) amaçları için, taşıtanlara izin verilecektir.

Pazar günleri ve tatil günleri hariç (*Sunday, holiday excepted, SHEX*) 15. kutuda belirtilen çalışma saatleri içinde, yükün yüklenmesi ve boşaltılması ve buna bağlı tüm taşıtanların amaçları için, taşıtanlara izin verilecektir. Taşıtanlar, bir önceki iş günü öğlen saat 12:00'ye kadar taşıyana bildirimde bulunmak ve karada yapılan tüm ekstra masrafları ödemek koşuluyla, kabul edilen sürelerde yükleme ve/veya boşaltma yapma hakkına sahip olacaktır. Kabul edilen dönemlerde kullanılan gerçek süre, yükleme süresi olarak sayılmaz. Hortumlar ve/veya bağlantılar ayrılana kadar süre devam edecektir¹¹⁵.

b. Sürastarya Süresi

Taşıtanlar, 15. kutuda belirtilen yükleme ve boşaltma süresi ve kullanılan yükleme süresi için belirtilen yükleme süresinin bitiminden sonra 16. kutuda belirtilen oranda demuraj ödeyecektir. Bununla birlikte, yükleme veya boşaltma liman(lar)ında veya yükleme veya boşaltma yer(ler)inde grev veya lokavt nedeniyle geminin yükleme veya boşaltma limanına veya yükleme yerine girmesini veya boşaltmasını veya yükü

¹¹⁵ <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts>>, Erişim Tarihi: 23 May 2022

yüklemesini veya boşaltmasını önlemek veya geciktirmek veya taşıtanların veya acentelerinin görevlilerinin veya acentelerinin ihmalinden kaynaklanmayan yangın veya patlama veya kıyı makinelerinin arızalanması nedeniyle, burada meydana gelen herhangi bir zarar için demuraj oranı yarıya indirilecektir. Ancak, bu tür grev, lokavt, yangın, patlama veya arızanın gemilerde meydana gelen gecikmelerden kaynaklanan veya serme süresinin bitiminden sonra meydana gelmesi halinde, bu gecikme sırasında demuraj oranı yarıya indirilir. Çartererler, bir grevden veya kaptanın, zabıtların veya mürettebatın lokavtından kaynaklanan herhangi bir gecikme sırasında meydana gelebilecek hasarlardan sorumlu olmayacaktır.

5. BIMCHEMVOY 2008 VOYAGE CARTER PARTY FOR THE TRANSPORTATION OF CHEMICALS IN TANK VESSELS

a. Yükleme Süresi

Yükleme süresinin başlangıcı sözleşmede kararlaştırılan tarihtir. Gemi ilk tatil gününden önce hazır olduğuna dair bildirimde bulunursa, taşıtan(lar), daha erken yükleme tarihini kabul etme seçeneğine sahip olacaktır. Geminin mutlak demirleme yerine veya limana varması üzerine veya gemi zaten liman bölgesi içindeyse, her bir liman veya yükleme ve boşaltma yerinde kaptan veya acenteleri taşıtan(lar)a veya onların acentelerine geminin hazır olduğunu bildirecektirler. Rıhtımda olsun ya da olmasın yükü yüklemek veya boşaltmak ve aşağıda belirtildiği gibi, yükleme süresi, bu bildirimin alınmasından sonra altı (6) saatin sonunda veya yükleme/tahliye yerinde demirlemenin tamamlanmasından hemen sonra (hangisi önce gelirse) başlayacaktır. Kutu 21(i)'de belirtilen çalışma saatlerindeki toplam yükleme süresi, Pazar ve tatil günleri dâhil olmak üzere, Gemi Kiralayanlara yükün yüklenmesi ve boşaltılması ve bununla bağlantılı diğer çartererin amaçları için izin verilir. Taşıtan(lar), göndericiler veya alıcı, yükün gece yüklenmesini veya boşaltılmasını yasaklarsa, bu şekilde kaybedilen zaman, bekleme süresi olarak veya gemi demurajda ise, demuraj olarak sayılacaktır. Yük operasyonları engellenmediği veya geciktirilmediği sürece, yakıt ikmali ve/veya ballast/deballast operasyonları için kullanılan süre, gemide bekleme süresi veya Gemide demurajlı ise demuraj olarak sayılacaktır. Yükleme süresi veya gemide demuraj varsa, demuraj süresi, tüm yük hortumları ve kullanılıyorsa nitrojen hortumları, yükleme veya boşaltma işlemlerinin nihai

olarak sona ermesi üzerine tamamen ayrılana kadar devam edecektir. Bu tür tüm hortumların bağlantısının kesilmesi derhal gerçekleştirilecektir. Gemi, söz konusu bağlantının kesilmesinden sonra, yalnızca Kiralayanların amaçları, bekleme süresi veya açıksa, Gemi rıhtıma beklerken tüm zaman kaybı, o rıhtıma yükleme ve/veya boşaltma yapan tüm kiracılar arasında eşit olarak iki (2) saatten fazla gecikirse, demuraj süresi, bu iki saatin bitiminden sonra, bu gecikme sona erene kadar devam edecektir. Çarterer, yükleme ve boşaltma süresinin ve yükleme ve boşaltma süresinin izin verilen süreyi aştığı tüm süreler için Kutu 21(i)'de belirtilen yükleme süresinin bitiminden sonra Kutu 22'de belirtilen oran, gün başına veya orantılı olarak demuraj ödeyeceklerdir. Varsa, Demuraj talepleri, mevcut destekleyici belgelerle birlikte yolculuğun tamamlanmasından sonra en geç doksan (90) gün içinde sunulacaktır. Tamamlandıktan sonra doksan (90) günden sonra alınan herhangi bir demuraj talebi, her iki tarafça da geçersiz sayılacaktır.

Süre, yalnızca aşağıdaki nedenlerden herhangi biri nedeniyle kaybedilirse, bekleme süresi veya demuraj olarak sayılmayacaktır:

- a) Geminin demirleme, yer veya rıhtımından yükleme veya boşaltma rıhtımına hareket etmesi nedeniyle.
- b) Gemiye, kaptana, mürettebata ve/veya sahiplere atfedilebilen arıza, eksiklik, onarım veya diğer koşullar nedeniyle.
- c) Gemi kaptanının, zabitlerinin veya mürettebatının grev, lokavt, durdurma veya iş gücünün kısıtlanmasından kaynaklanan gecikme nedeniyle.
- d) Römorkörlerin ve/veya kılavuz kaptanların grev nedeniyle gecikmesi, lokavt, durdurulması veya çalıştırılmasının kısıtlanması, sahipleri tarafından istenmesi veya zorunlu olması halinde.
- e) Gemi sahiplerinin hizmetlilerinin istihdam şartları veya koşulları veya geminin bu charter partisi dışındaki istihdam, ticaret veya kargoları nedeniyle.

b. Sürastarya Süresi

Çarterers, kutu 2.1(i)'de belirtilen yükleme ve boşaltma süresinin sona ermesinden sonra kutu 22'de belirtilen oranda günlük veya orantılı olarak demuraj ödeyeceklerdir. İzin verilen yükleme süresi, kutu 21(I)'de belirtilen yükleme süresini aşıyorsa, demuraj ödemesi, kutu 19'daki yöntemle ve ödeme yerine göre hak sahiplerine yapılacaktır. Demuraj talepleri, mevcut destekleyici belgelerle birlikte yolculuğun tamamlanmasın-

dan sonra en geç doksan (90) gün içinde sunulacaktır. Doksan (90) günlük süre tamamlandıktan sonra, alınan herhangi bir demuraj talebi, her iki tarafça da geçersiz sayılacaktır.

VI. MESAFELİ SATIŞLARDA SÜRASTARYA ÜCRETİN-DEN SORUMLULUK

Incoterms 2010 da belirtildiği deniz taşımacılığında FAS, FOB, CFR, CIF teslim şekillerinden biri kullanılmaktadır. ihracatta FOB ithalatta ise CIF satışların kullanılması önerilmiştir¹¹⁶. TTK'da düzenlenmeyen bu mesafeli satış türleri kaynağını "Incoterms 1936"dan almakta ve Milletlerarası Ticaret Odası (MTO)'nın bu kayıtlarda sonraki yıllarda yaptığı değişiklikleri de kapsamamaktadır. Tarafların sözleşmelerinde bu satış türlerine yer verip, MTO hükümlerine atıfta bulunmamaları halinde, TTK hükümleri, yorumlayıcı ya da tamamlayıcı hukuk kuralları olarak bu satış türlerine uygulanabilecektir¹¹⁷. FOB ve CIF teslim şekilleri hakkında uyuşmazlık çıkması halinde yerel mahkemelerimiz direkt olarak TTK'yı uygulayamayacak ancak Incoterms hükümleri sözleşme hükmü olarak uygulanacak, Incoterms sözleşme hukuku olarak değerlendirilerek uyuşmazlık çözülecektir¹¹⁸. Bunlardan yaygın olarak kullanılan teslim şekillerinden FOB ve CIF satışlarda, sürastarya ücretinden sorumluluk aşağıda incelenecektir.

A. FOB SATIŞLARDA SÜRASTARYA ÜCRETİ

FOB (Gemide Masrafsız, *Free on Board*) teriminin kullanıldığı satım sözleşmelerinde taşıma sözleşmesini alıcı akdettiğinden taşıtan sıfatına da alıcı sahiptir¹¹⁹. Satıcı ise yükleten konumundadır. Satıcı bu sıfatı ile alıcı tarafından kendisine bildirilen yükleme süresi içerisinde, alıcı tarafından belirlenen gemide yüklemeyi tamamlayamaz ve sürastarya ücreti ödenmesine neden olursa taşıma sözleşmesi gereği sürastarya üc-

¹¹⁶ Asil Evirgen, 'Uluslararası Ticari Teslim Şekillerinden FOB Teslimde Taraf Yükümlülükleri', İstanbul Kültür Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış YL Tezi (2012) 40

¹¹⁷ Evirgen (n 116) 40

¹¹⁸ ibid 106

¹¹⁹ Akif Karaca, Milletlerarası Özel Hukukta INCOTERMS, (1st edn, onikilevha Yayınları 2020) 35

retini ödeyen taşıtan konumundaki alıcı, taşıyana ödediği bedel için satıcıya rücu edecektir¹²⁰. Zira sürastarya yüklemekten kaynaklanan bir masraf olup Incoterms düzenlemesi uyarınca bu masrafları karşılamakla yükümlü olan satıcıdır. Uygulamada satım sözleşmesine konulan hükümlerle yüklemekteki sürastarya ücretinden satıcının sorumlu olacağı kararlaştırılmaktadır¹²¹.

FOB teriminin kullanıldığı satım sözleşmelerinde malların taşınması deniz ya da içsu yoluyla gerçekleşeceğinden satıcının sunacağı teslim kanıtının konişmento olması muhtemeldir. Taşıyan malları konişmento hamilinin hesabına taşımakta olup, konişmento alıcı adına düzenlenmelidir; zira taşıma sözleşmesini akdetmek alıcının yükümlülüğüdür. Konişmento yüklemeyi takiben hemen alıcıya teslim edilmemektedir. Konişmentonun alıcıya teslimi genellikle vesaik mukabili ödeme veya akreditifle ödeme olduğu gibi, mal bedelinin ödenmesi anına kadar geciktirilmektedir. Belirtilmesi gerekir ki, bu durumda konişmento satıcıda bulunduğu müddetçe satıcının mülkiyeti muhafaza etmesine yaramaz. Exchequer Mahkemesi bu hususa ilişkin bir kararında “*Free On Board, FOB*” teriminin, malların güvertede teslimi ile mülkiyetin alıcıya geçmesini ifade ettiğini ve konişmentonun satıcıda bulunmasının satıcının mülkiyeti muhafaza etmesine sebep olmayacağını belirtmiştir¹²².

Tarafların sözleşmede yükleme süresini kararlaştırdıkları hallerde, bu süreye uyulmamasının yaptırımlarını da genellikle sözleşmede belirttikleri görülmektedir. Taraflar bu durumda alıcının sözleşmeden dönme hakkına sahip olacağını öngörmeleri mümkündür¹²³. Ancak alıcı taşıyan ile yaptığı navlun sözleşmesinde normalde tayin edilmesi gerekenden daha kısa bir yükleme süresi kararlaştırmış ise satıcının normalde kararlaştırılması gereken süre içinde yüklemeyi gerçekleştirememesi halinde sürastarya ücretinden alıcı sorumlu olacaktır¹²⁴.

FOB FIO (*free in and out*) kaydının bulunduğu bir satım sözleşmesinde, satıcı yükleme masraflarını alıcı ise boşaltma masraflarını karşılayacaktır. “FOB stowed” kaydını taşıyan bir sözleşmede, yükleme

¹²⁰ Karaca (n 119) 38

¹²¹ Aslıhan Sevinç Kuyucu, ‘Incoterms (Uluslararası Ticari Terimler)’, (1st edn, Filiz Kitabevi 2011) 103.

¹²² Sevinç Kuyucu, (n 121) 105

¹²³ H. Ercüment Erdem, ‘Deniz aşırı Satış Olarak FOB Satış’ (1996), XVIII(4), Batider 61

¹²⁴ ibid dn. 496, 104

masrafları satıcıya ait olacaktır. “franco ... rıhtım” olarak yapılan bir satım sözleşmesinde ise malların rıhtıma kadar taşınması ve varma limanında boşaltılması yükümlülükleri satıcıya ait olup bunlarla ilgili tüm masraflar da satıcı tarafından karşılanacaktır ve masrafları satıcıya aittir¹²⁵.

B. SİF SATIŞLARDA SÜRSTARYA ÜCRETİ

SİF (CIF) satıfta (Masraflar, Sigorta¹²⁶ ve Navlun, *Cost, Insurance and Freight*) satım fiyatına eşyanın maliyeti ile birlikte sigorta primi ve taşıma ücreti de eklenir. Satıcı yükün teslimini, eşyayı gemi üzerinde doğru şekilde yüklemekle ifa eder¹²⁷. SİF tarimi kullanıldığında satıcı her türlü ihraç izinlerini veya diğer resmi izinleri almak ve gümrük işlemlerini tamamlamakla yükümlüdür. Bu işlemlere dair masrafları karşılamak, vergi, resim ve harçları ödemek satıcının yükümlülüğündedir. İşlemlerin yapılmamasından kaynaklanan riski de satıcı üstlenir. Alıcı ise her türlü ithalat iznini veya diğer resmi izinleri almak ve malların ithalatı veya başka ülkeden transit geçişi için gümrük işlemlerini tamamlamakla yükümlüdür. İthalat işlemlerine dair bütün masrafları karşılamak, vergi, resim ve harçları ödemek alıcının yükümlülüğündedir. İthalat işlemlerine dair gümrük işlemlerinin yapılmamasından kaynaklı riski de alıcı üstlenir¹²⁸.

CIF kuralı kullanıldığında, satıcı teslim yükümlülüğünü mallar varma yerine ulaştığında değil, malları ilgili kural uyarınca taşıyıcıya tevdi ettiğinde yerine getirir. Eşyaya dair hasar ve masraflar, mallar gemide bulunduğu anda alıcıya geçer. Satıcı, eşyanın taraflarca belirlenen varma limanına getirilmesi için navlun sözleşmesi yapmalı ve masraflar ile navlunu da ödemelidir¹²⁹. Alım-Satım sözleşmesinde aksine bir hüküm bulunmadığı takdirde yükleme limanında doğan sırtıyara ücretin-

¹²⁵ Erdem (n 123) 64

¹²⁶ “CIF ve CIP şartlı sözleşmelerde alıcı, satıcının minimum kapsamlı bir sigorta yapmakla yükümlü olduğunun bilincinde olmalıdır. Bunun nedeni ise, belirli, özellikle dökme mallar için minimum kapsamın mümkün olabilmesidir. Sigorta yapma konusunda taraflar serbest bırakılmış ve herhangi bir yükümlülük düzenlenmemiştir.” ibid 36

¹²⁷ ibid 39

¹²⁸ ibid 43-44

¹²⁹ ibid 21-22

den taşıtan yani satıcı, varma limanında doğan sürastaryanın sorumlusu ise gönderilen yani eşyanın alıcısıdır.

SONUÇ

Yüklenmesi veya boşaltılması için geminin limanda geçirmekle yükümlü bulunduğu süreye bekleme süresi denmektedir. Yükleme/boşaltma süresi taşıyanın navluna ek bir ödeme yapılması gerekmeksizin gemiyi yükleme veya boşaltma için hazır hale getireceği ve bu halde tutacağı ve ne kadar devam edeceği genellikle sözleşmenin taraflarca belirlenen, taraflarca herhangi bir belirleme yapılmamışsa, taşıyanın bu sürede gemisinin yükleme ve boşaltma faaliyetleri için taşıtan ve gönderilerin kontrolüne bırakmakla kanunen yükümlü olduğu süreye denir. Yükleme süresi takvime göre aralıksız hesaplanır.

Türk, Alman ve İskandinav hukuklarında faaliyet alanı ilkesi kabul edilmiştir. Faaliyet alanı, tarafların gerek yüklemede gerekse boşaltmada yerine getirmek zorunda oldukları görevler ve hareket edecekleri alanlar, üzerlerine düşen görevlerin ifasına ilişkin faaliyetlerin tümü anlamındadır. Dolayısıyla hangi işlemin (kanun bir hükümle düzenlemedikçe) taşıyanın veya taşıtanın ya da her ikisinin görev alanına girip girmediğinin belirlenmesinde bu ilkedен yararlanılacaktır.

Bazı durumlar gemiye Yükleme/boşaltma yapılmaya engel çıkarmaktadır. Örneğin, denizin çekilmesi veya aksine denizin yükselmesi nedeniyle (köprülerin altından bile geçemediği durumlar dâhil) veya yükleme yerine giden yolun kapalı olması sebebiyle gemi yükleme yerine ulaşamıyorsa bütün bunlar, taşıyan aleyhine sonuç doğurur. Gemi limanda buzlar arasında kalır veya oturursa durum yine aynıdır.

Bazı tesadüfi sebepler bakımından ise bu tesadüfi sebepler taşıtanın faaliyet alanında gerçekleşmiş ve bundan dolayı eşyanın gemiye teslimi mümkün olmamışsa, bu günler yükleme süresinin hesabında dikkate alınır. Taşıyanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebeplerden dolayı eşyanın gemiye alınması mümkün olmamışsa, ilkinin aksine bahse konu günler yükleme süresinin hesabında dikkate alınmaz. Örneğin gemi adamlarının grevi nedeniyle yükleme ve boşaltma yapılamaması halinde veya daha önceki yolculuk sırasında ambarda kalan yük artıklarının yeterince temizlenmemiş olması yahut gemideki arızaların giderilmesi ya da geminin denize elverişli hale getirilmesi bunlardan bazılarıdır.

Yine TTK m. 1156/4 uyarınca *fırtına, buz istilası, sis veya seferberlik* gibi kötü hava şartları ve diğer nedenlerden dolayı kesintiye uğrarsa kaybedilen zaman nedeniyle gemiye teslim edilemeyen ve teslim alınması imkânı bulunmayan günler yükleme veya boşaltma süresinden sayılmaz ve yükleme veya boşaltma süresine eklenir. Şu kadar ki, yükleme süresi içinde olmasına rağmen yükleme süresine ilave edilen bu günler için taşıtan, taşıyana sürastarya parası ödemekle yükümlü olur. Uygulamada sözleşmeye konulan bazı kayıtlar ile bu tür günlerin, sürelerin hesabında dikkate alınmayacağı kararlaştırılmaktadır. Sürastarya süresi, kesintisiz olarak hesaplanır ancak doğumuna taşıyanın kusuruyla sebep olduğu durumlar bunun dışındadır.

Yükleme süresi ile ilgili taşıyanın mı, taşıtanın mı sorumlu olacağına dair tartışmalı bir hususta limanın, iskele veya rıhtımın dolu olmasıdır. TTK bu hususu bir hükümle çözüme bağlamış geminin kararlaştırılan demirleme yerine varmasından sonra hazırlık bildiriminde bulunulması üzerine gemiye, yükleme yeri gösterilmez veya suyun derinliği, geminin selameti, yerel düzenlemeler veya tesisler verilen talimata göre hareket etmeye engel olursa ve gemi, bekleme alanında kalırsa, buna dair liman yönetiminin talimatının, taşıtanın talimatı hükmünde olduğu TTK m. 1152/3'de düzenlenmiştir.

Son olarak hazırlık bildiriminin muhatabı bulunamazsa veya muhatap hazırlık bildirimini almaktan kaçınırsa bu durum derhâl taşıtana bildirilmesi ve ihbarın taşıtana yapılması gerekir. Bu durumda, hazırlık bildirimini, bildirim girişiminde bulunulduğu tarihte yapılmış sayılır ve taşıtana ihbar teşebbüsünde bulunulduğu anda hazırlık ihbarının hükümleri doğar.

Yükleme süresinden sonra kararlaştırılmışsa taşıyan, eşyanın yükletilmesi için yükleme süresinden fazla beklemek zorundadır. Fazladan beklenen bu süreye “sürastarya süresi” denir. Sürastarya ücretinin hukuki niteliği ne tazminat ne de cezai şarttır, sözleşmeyle ödenmesi kabul edilmiş olan bir ücrettir.

Sözleşmede yükleme ve boşaltma süresi belirtilmiş ya da hangi gün sona ereceği gösterilmişse *sürastarya* süresi yükleme veya boşaltma süresinin bitmesiyle herhangi bir bildirim gerek kalmaksızın başlar. Sürastarya süresi kesintisiz olarak hesaplanır, ancak sürastarya süresini etkileyen hâllerin doğumuna taşıyan kusuruyla sebep olmuş ise o takdirde bu kural uygulanmaz. Yükleme limanında doğan sürastarya ücretin-

den taşıtan, varma limanında doğan sürastarya ücretinin sorumlusu ise gönderilendir. Taraflar alım-satım sözleşmesinde aksini kararlaştırabilirler. Boşaltma limanında ödenmemesi halinde, ödenmeyen sürastarya ücreti bakımından taşıyan hapis hakkı kullanabilecektir. Ancak navlunun peşin olarak ödenmiş ve konişmentoda "*freight prepaid*" kaydı var ise yine de taşıyan ödenmeyen sürastarya ücretini teminat altına almak bakımından taşıyan hapis hakkını kullanabilir. Hapis hakkının kullanılmaması sadece kararlaştırılan navlun bakımındandır.

Standart teslim şekilleri MTO tarafından düzenlenen Incoterms'e uygun şekilde yapılmalıdır. Deniz Taşımacılığında en sık kullanılan teslim şekilleri FOB ve SIF türünde olmaktadır. FOB satışta yüklemedeki sürastaryaya taşıtan katlanırken SIF satışta yüklemedeki sürastarya ücretine yükleten/taşıtan konumunda olan satıcı katlanmaktadır. Elbette tarafların sözleşmeye koyacakları bir hüküm ile bunun aksini kararlaştırmaları mümkündür.

Sefer çarteri (*voyage charter*) ve zaman çarteri (*time charter*) sözleşmeleri çoğunlukla standart formlar halinde düzenlenmektedir. Bekleme ve sürastarya süresi yolculuk çarteri olsun, zaman çarteri olsun tüm çarter partilerde düzenlenmektedir. Özellikle uygulamada The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) tip formları kullanılmaktadır.

KAYNAKÇA

Aybay G, Deniz Ticaret Hukuku İle İlgili Yargıtay Kararları (1st edn, Aybay Yayınları 1986)

Bozkurt Bozabalı B, 'Limanda Olsun Olmasın (WIPON)/Rıhtımda Olsun Olmasın (WIBON) Kayıtlarını Taşıyan Sözleşmelerde Azami Sürastarya Süresi: Beklemek mi Beklememek mi?' (2016), 22 (3), Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 503-524, <<https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/36500/333922#article-authors-list>>, Erişim Tarihi: 22 Haziran.2022

Can M, Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi (1st edn, Banka ve Ticaret Enstitüsü Yayınları 1998)

Çağa T and Kender R, Deniz Ticareti Hukuku-II (Navlun Sözleşmesi), C. II, (10th edn, Onikilevha Yayınları 2010)

Davies D, Commencement of Laytime (2nd edn, Lloyd's of London Press 1992)

Demir Araz Y, 'Gencon (94) Sefer Çarteri Sözleşmesinde Sürastarya Klozu', (2004), 3(5), Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi 85-

118, <<https://dergipark.org.tr/tr/pub/ticaretfbd/issue/21345/228971>>, Erişim tarihi: 10 Mayıs 2022

Erdem, H. Ercüment, ‘Denizaşırı Satış Olarak FOB Satış’ (1996), XVIII(4), Batider 37-952

Evirgen A, Uluslararası Ticari Teslim Şekillerinden FOB Teslimde Taraf Yükümlülükleri, (İstanbul Kültür Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış YL Tezi 2012)

Kaner İnci D, Deniz Ticareti Hukuku, C. II (2nd edn, Filiz Kitapevi 2014)

Kara H, Deniz Ticareti Hukuku (1st edn, Onikilevha Yayınları 2020)

Karaca A, Milletlerarası Özel Hukukta INCOTERMS, (1st edn, onikilevha Yayınları 2020)

İlgın Çelik C Ö, ‘Deniz Yolu İle Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk’ (2008), 7(14), İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi 175-202

Gengwei, Z, Research of Laytime and Demurrage, (World Maritime University, Yayınlanmamış YL Tezi, Shanghai 2012), <https://commons.wmu.se/all_dissertations/1795>, Erişim Tarihi: 19 May 2022

Mocatta A A, Mustill M J. and Boyd S C., Scrutton on Charterparties and Bills of Lading (19th edn, Sweet & Maxwell 1984)

Sözer B, Deniz Ticareti Hukuku-I (3rd edn, Vedat Kitapçılık 2014)

Sevinç Kuyucu A, Incoterms (Uluslararası Ticari Terimler) (1st edn, Filiz Kitabevi 2011)

Tekin S M, Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu (1st edn, Onikilevha Yayıncılık 2017)

Tetley W, Glossary of Maritime Law Terms (2nd edn, McGill 2004)

Tüysüz M, ‘Deniz Ticaret Hukukunda Saryanın Başlaması’ (2012), XVI(2), Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 37-70, <<https://dergipark.org.tr/en/pub/ahbvuhfd/issue/48114/608457>>, Erişim Tarih: 12.05.2022

Ülgener F, Sürastarya Süresi ve Ücreti (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1993)

Ülgener F, ‘GENCON 94 Çarter Partisine Genel Bir Bakış’, 1(1), Deniz Hukuku Dergisi 23-24

Ülgener F, Çarter Sözleşmeleri-I, Sefer Çarteri Sözleşmesi (1st edn, Der Yayınları 2000)

Yazıcıoğlu E (Kender/Çetingil) Deniz Ticareti Hukuku, (15th edn, Filiz Kitapevi 2020)

Yeşilova E, Konişmentonun İspat Kuvveti (1st edn, Güncel Yayınevi 2006)

Yetiş Şamlı K, Taşıyanın Zıya Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu (2nd edn, Onikilevha Yayınları 2013)

Laytime Definitions for Charter Parties (2013), <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/laytime-definitions-for-charter-parties-2013>>, Erişim Tarihi: 22 May 2022

TTK madde gerekçesi, <<http://www2.tbmm.gov.tr/d22/1/1-1138.pdf>>, Erişim Tarihi: 10 Mayıs 2022

<<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts>>, Erişim Tarihi: 23 Mayıs 2022

Yargıtay kararları, <www.legalbank.net> Erişim Tarihi: 10 Mayıs 2022