

# DENİZ TİCARETİ HUKUKUNDA HAZIRLIK İHBARI

*Yrd. Doç. Dr. Mustafa TÜYSÜZ\**

## Özet

*Hazırlık ihbarı, geminin, yükleme veya boşaltma yerine vardığının taşıyan tarafından taşıtanlara bildirilmesidir. Hazırlık ihbarı, gemin vardığı ve yükleme/boşaltmaya (yüke, denize elverişlilik gibi) tüm açılardan hazır olduğu anlamına gelir. Hazırlık ihbarı, charter partilerde aksine bir hüküm yoksa, sözlü olarak verilir. Öte yandan, hazırlık ihbarı staryaya süresinin başlaması için gereklidir. Hazırlık ihbarı verilebilmesi için geminin charter partide belirlenen rıhtıma yanaşmış olması ve bazı formalitelerin yerine getirilmiş olması gerekir. Bununla birlikte, charter partilere konan klozlarla bunun aksine düzenleme yapılabilir. Bu klozlar arasında wipon (gemi limanda olsun olması), wibon (gemi rıhtıma yanaşsın yanaşması), time lost (rıhtım beklenirken kaybolan zamanın staryadan sayılması) veya serbest pratika alınsın alınmasın gibi klozlar yer almaktadır. Bu klozlar gereği, geçerli bir hazırlık ihbarında bulunabilmek için geminin rıhtıma yanaşması veya bazı formalitelerin yerine getirilmesi aranmamıştır.*

## İngilizce Özet

*Once the vessel has arrived at the place for loading and is ready to load, notice of readiness can and must be given to the charterer. This notice informs the charterer that the ship has arrived at the port and is ready in all respects to load or discharge. Unless the charter party provides otherwise, notice of readiness may be oral. The notice of readiness is required for the initiation of laytime. For the notice to be effective, the vessel must actually be prepared to receive or to discharge cargo. The charter party may contain a wibon (whether in berth or not) or time lost (time lost in waiting for berth to count as loading/discharging time) or whether free partique or not clause.*

---

\* Karadeniz Teknik Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi.

*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 on arrival there.*

**Anahtar sözcükler:** Hazırlık ihbarı, starya, wibon klozu, time lost klozu, varmış gemi.

*Notice of readiness, laytime, wibon clause, time lost clause, arrived ship.*

## I. GİRİŞ

Hazırlık ihbarı (*notice of readiness, notizabgabe*), geminin limana veya yükleme/boşaltma yerine varmış olduğunun, yükleme/boşaltmaya hazır olduğunun, taşıtana, yükletene, alıcıya veya sözleşme ile belirtilen diğer kimselere, kaptan (ya da uygulamada çok defa olduğu gibi taşıyan veya acentesi) tarafından bildirilmesidir<sup>1</sup>.

Kısmi çarterde, yükleme sırası gelen her taşıtana hazırlık ihbarı ayrı ayrı verilmelidir [Türk Ticaret Kanunu (TTK) m. 1030, 1045]<sup>2</sup>. Bununla birlikte, hazırlık ihbarı bütün taşıtanlara aynı anda yapılmışsa (ki bu mümkündür) yükleme süresi her taşıtan için, ancak yükün fiilen yüklenmesine sıra geldiği anda işlemeye başlar<sup>3</sup>.

Hazırlık ihbarı, ihbarın alıcısına iki şeyi onaylamaktadır. Bunlardan biri geminin vardığı, diğeri yükleme/boşaltmaya hazır olduğudur<sup>4</sup>. Bu hazır olma hem yasal olarak hem de fiziki olarak geminin yükü almaya/boşaltmaya hazır olmasını ifade eder<sup>5</sup>. Yasal açıdan hazır olma, geminin uygun belgelere sahip olmasını gerektirir. Bunlar arasında gemi ve mürettebatıyla ilgili sağlık

---

<sup>1</sup> Okay,Sami, Deniz Ticaret Hukuku II, 2. Baskı, İstanbul, 1971, s. 113-114; Karakadılar, Nejat, “Deniz Ticaret Hukukunda Yükleme ve Boşaltma Müddeti (Starya Süresi)”, İstanbul Barosu Dergisi, Yıl: 1986, S.1, s. 38; Çağa, Tahir/Kender, Rayegân, Deniz Ticaret Hukuku, C. 2, 8. Baskı, İstanbul, 2006, s. 40.

<sup>2</sup> Çağa/Kender, C. 2, s. 41.

<sup>3</sup> R. Peters, der Beginn der Ladezeit, Berlin, 1964, s. 51; RGZ 114, 163 (Çağa/Kender, C. 2, s. 41); Çağa/Kender, C. 2, s. 41.

<sup>4</sup> Vandeventer, Braden, “Admiralty Law Institute: Symposium on Charter Parties: Analysis of Basic Provisions of Voyage and Time Charter Parties”, Tulane Law Review, May, 1975, s. 817.

<sup>5</sup> Burke, Raymond, J., “Admiralty Law Institute: Symposium on Charter Parties: Voyage Charters -- Special Problems”, Tulane Law Review, May, 1975, s. 946.

düzenlemelerine uygunluğu gösteren serbest pratika almış olması da yer alır<sup>6</sup>. Fizikî açıdan ise geminin denize (*seaworthy*)<sup>7</sup> ve yüke elverişli olması (*cargoworthiness*)'dır. Belirtelim ki, geminin yükleme zamanında belirli kargoyu almaya uygun olma yükümlülüğü, kargonun yüklenmesinden sonra da devam eder, ihlal edilemez<sup>8</sup>.

Hazırlık ihbarının verilebilmesi bakımından TTK'da m. 1030 vd; yeni Türk Ticaret Kanunu (YTTK)<sup>9</sup> m. 1152'de hüküm olmakla birlikte, günümüzde taşımacılık alanında sefer çarteriyle<sup>10</sup> ilgili olarak bazı kurumlar tarafından düzenlenen standart formlar kullanılmaktadır.

Sefer çarterleriyle ilgili kurumlardan biri The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) olup, bu kurumun Standart Genel Sefer Çarteri (Uniform General Charter –GENCON)<sup>11</sup> formudur<sup>12</sup>. 1994 Gencon'da, hazırlık ihbarının yükleme limanında kutucuk 17'de gösterilen gönderene veya gönderen belirtilmemişse, taşıtana veya onların acentesine, boşaltma limanında ise, alıcılara, eğer alıcı gösterilmemişse taşıtanlara veya onların alıcılarına verilebileceği belirtilmiştir.

---

6 Burke, s. 946.

7 Gemi, yolculuk için gerekli her açıdan denize elverişli olmalıdır. Bu bakımdan gemi, kargonun normal şartlar altında güvenli taşınmasına uygun ve gerekli ekipmanlarla donatılmış olmalıdır (Vanderverter, s. 839).

8 Vanderverter, s. 839.

9 YTTK, 1.7.2012 tarihinde yürürlüğe girecektir.

10 Sefer çarteri sözleşmesi, istisna sözleşmesi niteliğindeki navlun sözleşmelerinin bir alt türü olup, karşılıklı borç yükleyen akitlerdendir. Taşıyan, taşıtanın mallarını taşımayı, yani bunun için gemisinin bir kısmını veya tamamını taşıtana tahsis etmeyi, taşıtan ise bir navlun ödemeyi taahhüt etmektedir (Demir-Araz, Yeliz, "GENCON (94) Sefer Çarteri Sözleşmesinde Sürastarya Klozu", İstanbul Ticaret Üniversitesi Dergisi, s. 86).

11 [https://www.bimco.org/~media/Documents/Document\\_Samples/Voyage\\_Charter\\_Parties/Sample\\_Copy\\_GENCON\\_94.ashx](https://www.bimco.org/~media/Documents/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Sample_Copy_GENCON_94.ashx).

12 Uniform General Charter (GENCON), global düzeyde kargo taşımacılığının pek çok şeklinde (sefer çarter partilerde) yaygın olarak kullanılan formlardan biridir. İlk olarak 1922'de yayımlanmış olup, 1976 ve 1994'de değişiklikler yapılmıştır. Uygulamada 1976 tarihli form yaygın olarak kullanıldığı söylenebilir (Ülgener, Fehmi, GENCON 94 Çarter Partisine Genel Bir Bakış, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:1, Sayı:1, s. 23, 24).

İngiliz Hukuku<sup>13</sup> çarterde kararlaştırılmamışsa, yükleme limanının aksine boşaltma limanında hazırlık ihbarı verme yükümlülüğünü yüklememiştir<sup>14</sup>. Dolayısıyla, hazırlık ihbarının verilmesi her zaman taşıtanın boşaltma yükümlülüğünü yerine getirmesinin bir ön şartı değildir<sup>15</sup>. Öte yandan, İngiliz Hukukuna göre sözleşmede varsa, hazırlık ihbarı verilmesi gerekir. Diğer pek çok ülke hukuklarında hem yükleme, hem de boşaltma limanında hazırlık ihbarının verilmesi öngörülmüştür<sup>16</sup>. Aynı şekilde, sefer (*voyage*) çarter formları yükleme/boşaltma için genellikle hazırlık ihbarının verilmesini içermektedir.

Hukumumuzda hazırlık ihbarı starya (yükleme/boşaltma) süresinin<sup>17</sup> başlaması ve belirlenmesi için gereklidir. Starya süresi, hazırlık ihbarının verildiği günü takip eden iş günü<sup>18</sup> başlayacaktır (TK m 1036, 1052)<sup>19</sup>.

---

13 Deniz taşımacılığında İngilizler önemli bir yere sahip olduğundan, denizcilik alanındaki uygulamalar açısından İngiliz Hukukunun etkisi önemlidir. Taşımacılık sözleşmesinde taraflar, İngiliz Hukukunu kabul eden hüküm getirmeleri halinde de bu hukuk uygulanacaktır. İngiliz Hukukunda da, denizcilik alanında gelişmeler yasalardan ziyade, mahkeme kararları (case law) ile gerçekleşmektedir. Dolayısıyla, sürastaryaya ilişkin çarterparti klotlarının Türk Hukuku açısından yorumlanmasında, kaynak İngiliz Hukukunun gerek TTK m.2/1 gereği ticari teamül olarak dikkate alınmasında gerekse taraf iradelerinin yorumlanmasında önemlidir (Atamer, Kerim, “Bir Navlun Sözleşmesinde Yer Alan Whether In Bert Or Not Klozunun Uygulama Alanı ve Davada İleri Sürülmesi”, İstanbul Barosu Dergisi, Yıl: 1991, S.1, C.65, s. 63).

14 Nelson v. Dahl (1879) 12 Ch D 568, at 583 Aspragkathou, Despoina, “The Happy Day and Issues of the Invalidity of a Notice Of Readiness under English Law”, Journal of Maritime Law & Commerce, April, 2007, s.192 (Notice of Readiness); Aspragkathou, Review of The Gencon Charter, s. 606; United Nations Conference on Trade and Development, 27 June, 1990, Trade and Development Board Committee on Shipping Working Group on International Shipping Legislation Twelfth Session Geneva, 22 October, 1990,s. 59, dn. 331, 62 <http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/Reports%20and%20Documents/Charter%20Parties-A%20Comparative%20Analysis.pdf>.

15 Cromwell, s. 887.

16 United Nations Conference on Trade and Development, 27 June, 1990, Trade and Development Board Committee on Shipping Working Group on International Shipping Legislation Twelfth Session Geneva, 22 October, 1990,s. 62, <http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/Reports%20and%20Documents/Charter%20Parties-A%20Comparative%20Analysis.pdf>.

17 Starya süresi, geminin yükleme/boşaltmanın yapılabilmesi için limanda kanunen (TK m. 139/2) ve sözleşme gereği beklemekle yükümlü olduğu süredir. Starya süresi, aksi sözleşmede kararlaştırılmamışsa, taşıyanın navlundan ayrı bir para talep etme hakkı olmaksızın, yükleme veya boşaltma için beklemeye mecbur olduğu süredir (Karakadılar, s. 30). Starya süresi taraflarca belli bir süre olarak kararlaştırılabileceği gibi, gün başına yükle-

## II. HAZIRLIK İHBARININ ŞEKLİ, ŞARTLARI, VERİLME YERİ, ZAMANI

### 1. Şekli

Hazırlık ihbarında bulunma, çarter partide aksi öngörülmemişse bir şekle tabi değildir (TTK m. 1034; YTTK m. 1152/5). Sözlü olarak da verilebilir<sup>20</sup>. Ancak, uygulamada ihbar genellikle, yazılı olarak yapılmaktadır<sup>21</sup>. Yükletenin kim olduğu bilinmiyor, taşıtanı da bulmak mümkün olmuyorsa, ilan suretiyle de yapılabilir (TTK m. 1052/1'e kıyasen)<sup>22</sup>. Bu ihbar, tek taraflı varması (ulaşması) gerekli bir beyandır<sup>23</sup>. İhtilaf halinde, taşıyan, hazırlık ihbarının usulüne uygun, diğer bir ifadeyle kanuni şartlara sahip bulunduğunu ve ilgiliye ulaştığını ispat etmekle yükümlüdür<sup>24</sup>. Hazırlık ihbarının sözlü yapılması durumunda ispat sorunu ortaya çıkabileceğinden, hukukumuzda

---

necek yük miktarının verilmesi suretiyle sonradan yapılacak matematiksel hesaplamayla da belirlenebilir (Ülgener, Sürastarya II, s. 6-10 (Demir-Araz, s. 89); Kender/Çetingil, s. 116). Sarya süresi taraflarca kararlaştırılmasa bile hukukumuzda (TK m. 1030 ve 1052) ve Alman Hukukunda kanunen vardır. Buna karşılık Amerikan ve İngiliz Hukuklarında ise, kanunda yer almamakta, sözleşmelerle kararlaştırılmaktadır. Sözleşmelerde yer almamışsa, yükleme/boşaltmadaki gecikmelerden doğan zarar için tazminat talebi, yükleme/boşaltma için makul sürenin aşıldığının ve kusurlu olduğunun ispatıyla mümkün olacaktır ([iberg, Hugo, The Law of Demurrage, Sweet & Maxwell, s. 169-170 (Demir-Araz, s. 88'den naklen)]).

- 18 YTTK m. 1156/1 uyarınca, yükleme süreleri (sarya) takvime göre aralıksız hesaplanacaktır.
- 19 Sarya süresi bitmesine rağmen yükleme tamamlanamamışsa, aksi kararlaştırılmamışsa artık geminin daha fazla beklemesine gerek yoktur. Ancak bunun için sürenin bitiminden üç gün önce haber vermek gerekir. Süre bittikten sonra böyle bir ihtar yapılırsa, ihtardan sonra artık yine üç gün beklemek gerekecektir (TK m.1033).
- 20 Cromwell, A. Anderson, "Admiralty Law Institute: Symposium on Charter Parties: Time and Voyage Charters: Proceeding to Loading Port, Loading, and Related Problems" Tulane Law Review, May, 1975, s. 886-887; United Nations Conference on Trade and Development, 27 June, 1990, Trade and Development Board Committee on Shipping Working Group on International Shipping Legislation Twelfth Session Geneva, 22 October, 1990, s. 62, <http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/Reports%20and%20Documents/Charter%20Parties-A%20Comparative%20Analysis.pdf>.
- 21 Çağa/Kender, C. 2, s. 40. Standart çarter partilerin çoğunda yazılı yapılma öngörülmektedir [Peters, 52, not 29 (Çağa/Kender, C. 2, s. 40, dn. 83'den naklen)].
- 22 Okay, s. 114; Çağa/Kender, C. 2, s. 40.
- 23 Okay, s. 114; Çağa/Kender, C. 2, s. 40; Cromwell, s. 887.
- 24 Çağa/Kender, C. 2, s. 41.

ihbarda bulunulan kişiden belge istenebileceği, ancak ihbarı alan kişinin yeterli bir şekilde belgele vermeden kaçınması halinde, taşıyanın masrafi taşıtana ait olmak üzere bu durumu noterden bir zabıta tespit ettirebileceği kabul edilmiştir (TTK m. 1034).

Öte yandan, hazırlık ihbarının şekli konusunda charter partilerde şekle ilişkin hüküm olabilir. Örneğin, Baltic and International Maritime Council (BIMCO) Standard Grain Voyage Charterparty (GRAINCON), kloz 41/(a)'da, bir tarafın kendisi veya acentesinin diğer tarafa veya onun acentesine yapacağı tüm ihbarların yazılı olması gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca, kloz 41/(b)'de “ yazılı olmadan kastın, okunaklı iletişimin her hangi bir metodu olduğu ifade edilmiştir. Bir ihbar, etkili her bir araçla verilebilir. Örneğin hazırlık ihbarı, bunlarla sınırlı olmamakla birlikte, telgraf, teleks, faks, e-mail veya elden verilebilir”<sup>25</sup>.

## 2. Şartları

Kanunumuza göre, gemi yüklemeye hazır olunca bu durumu kaptanın taşıtana veya yükletene bildirmesi gerekir (TTK m. 1030/1; YTTK m. 1152). Hazırlık ihbarında bulunabilmek için geminin yükleme/boşaltma limanına ulaşmış olması (*arrived ship*) gerekse de, yükleme/boşaltma yerine ulaşmış olması şart olmayıp oraya zamanında ulaşabilecek ve birinci vardiya başında derhal yüklemeye/boşaltmaya başlayabilecek durumda (geniş anlamda yüklemeye/boşaltmaya hazır olma) olması yeterlidir<sup>26</sup>. Alman doktrininde de hâkim görüş bu yöndedir<sup>27</sup>. Buna karşılık, Fransa ve Belçika'da yazarlar, hazırlık ihbarında bulunabilmek için, geminin ihbar yapıldığı anda yüklemeye hazır ve yükleme yerinde demirlemiş olması gerektiğini ileri sürmektedirler<sup>28</sup>. İngiliz Hukukunda ise, bu konuda ikili ayırım yapılmaktadır. Geminin olağan demirleme yerine varıp hazırlık ihbarı vermesi charter partilerde yasaklanmış, yükleme/boşaltma rıhtımında verilebileceği öngörülmüş olabilir.

---

<sup>25</sup> Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 214, dn. 106.

<sup>26</sup> Çağa/Kender, C. 2, s. 35. Alman doktrininde de hakim görüş bu yöndedir (Okay, s. 116). Buna karşılık, Fransa ve Belçika'da yazarlar, hazırlık ihbarında bulunabilmek için, geminin ihbar yapıldığı anda yüklemeye hazır ve yükleme yerinde demirlemiş olması gerektiğini ileri sürmektedirler (bkz. Okay, s. 116).

<sup>27</sup> Okay, s. 116.

<sup>28</sup> Okay, s. 116.

Bu durumda olağan demirleme yerinde verilen hazırlık ihbarı geçerli olmayacaktır, zira gemi varmış bir gemi (*arrived ship*) olarak düşünülmecektir<sup>29</sup>. Buna karşılık, sözleşmede belirli bir liman tayini ile yetinilmişse, geminin o limana gelmiş olması, yüklemeye hazır sayılması ve hazırlık ihbarının verilmesi için yeterli görülmüştür<sup>30</sup>.

Hukukumuzda, kaptanın yükü almak için gemiyi taşıtanın ve gemi birden çok kimselere tahsis edilmişse hepsinin gösterecekleri yere demirleyeceği, demirleme yerinin zamanında gösterilmemiş veya bütün taşıtanlar yer göstermede anlaşılamamışlarsa ya da suyun derinliği, geminin güvenliği, mahalli nizamlar veya tesislerin, verilen talimata göre hareket etmeye engel olursa, kaptanın mutad yükleme yerine demirleyebileceği düzenlenmiştir (TTK m. 1020)<sup>31</sup>. Dolayısıyla, burada hazırlık ihbarında bulunulabilecektir.

Sefer (yolculuk) çarterlerin çoğunda, hazırlık ihbarı iki şartın karşılanması durumunda geçerli olarak verileceği belirtilmiştir. Bunlardan biri, geminin çarterde belirlenen noktaya ulaşması, yani geminin ulaşmış gemi (*arrived ship*) olmasıdır<sup>32</sup>. Diğeri ise, geminin fiziksel ve yasal tüm açıları

---

29 Aspragkathou, Despoina, "Review of The Gencon Charter Clauses for the Commencement of Laytime: Analysis of The "Time Lost in Waiting for a Berth yo Count as Laytime or Time on Demurrage" Clause", Journal of Maritime Law Commerce, October, 2007, s. 606.

30 Okay, s. 116.

31 YTTK m. 1142'de, kaptanın, yükü almak için gemiyi sözleşmede kararlaştırılan yere demirleyeceği, sözleşmede yalnızca geminin yükleme yapacağı liman veya bölge kararlaştırmışsa, geminin bu liman veya bölge için tahsis edilmiş bekleme alanında yükleme yerinin belirlenmesini bekleyeceği hükme bağlanmıştır. YTTK m. 1152/3'de, hazırlık ihbarında 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 kalacağı ifade edilmiştir. Bu hükmün uygulanmasında, liman yönetiminin talimatının, taşıtanın talimatı hükmünde olacağı da yine aynı maddede belirtilmiştir.

32 Zim Israel Navigation Company Ltd v. Tradax Export S.A. (The Timna) [1970] 2 Lloyd's Rep. 409; [1971] 2 Lloyd's Rep. 91 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 192).

dan yükleme/boşaltmaya hazır olması<sup>33</sup> ve eğer serbest pratika buna ekli bir şart ise, bu şartın da yerine getirilmesidir<sup>34</sup>.

Serbest pratika, limanın tıbbî (sıhî) yetkilisi tarafından verilen bir izin belgesidir. Bu belge, yabancı bir limandan gelen geminin varması üzerine, mürettebatın karaya çıkmasına ve ziyaretçilerin (*visitors*) gemiye (güverteye) binmesine izin verir<sup>35</sup>. Gemiye serbest pratika, ya gemide çeşitli bulaşıcı enfeksiyonun olması veya geminin enfeksiyona kapılmış bir bölgeden gelmiş olması nedeniyle verilmeyebilir. Bu durumda karantina sınırlamaları bu gemiyi etkileyecektir. Bununla birlikte çarter parti'de, “*whether in free prarique or not*” klozu varsa, bu durumda serbest pratikanın alınmış olup olmamasının hazırlık ihbarının verilmesi ve staryanın başlamasına etkisi olmayacaktır<sup>36</sup>. Dolayısıyla, gemi sahibi hazırlık ihbarında bulunabilecek, starya süresi de işlemeye başlayacaktır. Görüldüğü üzere, gerçekte geminin yükleme/boşaltmaya hazır olması ile hazırlık ihbarını verme farklı anlamlar içerebilir<sup>37</sup>.

Buna karşılık, aksine hükümler sözleşmelerde olabilir. Sefer çarterlerinden olan (*voyage charters*) Asbatankvoy charter kloz 17 (a)'da, karantina sınırlamalarının sonucu olarak meydana gelen kayıp zamandan taşıtan sorumlu tutulmayıp, gemi sahibinin gecikme nedeniyle her hangi bir sürastarya (*demurrage*) ücreti veya zarar için bir ücret talebi kabul edilme-

---

33 Bu şart sefer çarterlerinde hariç bırakılabilir [The Linardos, 1994 1 Lloyd's Rep. 28; London Arbitration 7/04-LMLN 636, 31 March 2004, at 3-4 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 192); Burke, s. 946].

34 London Arbitration 14/86- LMLN 179, 11 September 1986, at 4 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 192); Burke, s. 946.

35 Shaw, Nick/Galloway, Diane, “Shipping: An Ill Wind Blows”, Legal Week, 1 December 2005 <http://www.legalweek.com/legal-week/news/1166756/shipping-an-ill-wind-blows> (1.8.2011).

36 Starya (laytime), taşıtana yükleme ve boşaltma için verilen zamanı ifade eder, bu süre içerisinde taşıtanın bir yükümlülüğü (bu süre için ücret ödemesi) bulunmamaktadır (Burke, s. 939).

37 Gaisford, Robert, E., “Cancellation of Voyage Charterparties: A Comparison of Chinese and English Law”, Journal of Maritime Law & Commerce, April, 1996, s. 301. Aktieselskabet Christianssand v. W.R. Grace & Co. (The Skomvaer), 297 F. 746 (2d Cir. 1924) davasında, yükleme hazırlık ihbarının tesliminden önce başlamış olsa da, staryanın hazırlık ihbarının verilmesiyle başlayacağı ifade edilmiştir (Vandeventer, s. 817).



miştir<sup>38</sup>. Gemi karantina alınması halinde, hazır bir gemi olarak düşünülemez, zira bu durum yükleme/boşaltmayı engeller, yani taşıtanın gemiye erişmesi mümkün olmaz<sup>39</sup>.

Öte yandan, zaman charterlerinden olan (*time charters*) New York Produce Exchange (NYPE) 1946 kloz 16' uyarınca, karantina durumunda bir sınırlama olsa da, taşıtan gemi kirası verebilecektir<sup>40</sup>. NYPE'nin aksine Shelltime 4, karantina sınırlamaları durumunda, bu gecikme süresi için geminin tam çalışması (*'the full working of the vessel'*) engellendiğinden kira dışı (*off-hire*) sayılacağı belirtilmiştir<sup>41</sup>.

Görüldüğü üzere, charter partilerde taraflar, açıkça hazırlık ihbarının verilmesinden önce serbest pratika almanın gerek olmadığını kararlaştırabilirler. Bu çeşit bir şart, sözleşmelerde açıkça ifade edilmelidir<sup>42</sup>.

Hazırlık ihbarının verilmesinde *dürüstlük kurallarına da uymak* gerekir. *Sofial S.A. v. Ove Skou Rederi (The Helle Skou)* davasında<sup>43</sup>, kloz 22'de (Gencon formu altında bir berth charter parti vardı) geminin temiz, kuru ve kokudan arındırılmış olması gerektiği ifade edilmiştir. Bu kloz çok önemlidir. Bu kloz çok önemlidir zira gemi süt taşıyacaktı, önceki yükü ise balık idi. Gemi Antwerp'e vardığında, rıhtıma varmadan önce hazırlık ihbarında bulunuldu, sonrada yükleme başladı. Daha sonra, geminin kokudan arındırılmadığı anlaşıldı. Gemi temizlenebilmek için yüklenen kargo boşaltıldı. Gemi daha sonra rıhtıma

---

38 Shaw, Nick/Galloway, Diane, "Shipping: An Ill Wind Blows", Legal Week, 1 December 2005 <http://www.legalweek.com/legal-week/news/1166756/shipping-an-ill-wind-blows> (1.8.2011).

39 Shaw, Nick/Galloway, Diane, "Shipping: An Ill Wind Blows", Legal Week, 1 December 2005 <http://www.legalweek.com/legal-week/news/1166756/shipping-an-ill-wind-blows> (1.8.2011).

40 NYPE off-hire klozu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Weale, John, "The NYPE Off-Hire Clause and Third Party Intervention: Can an Efficient Vessel be Placed Off-Hire?", *Journal of Maritime Law & Commerce*, April, 2002.

41 Shaw, Nick/Galloway, Diane, "Shipping: An Ill Wind Blows", Legal Week, 1 December 2005 <http://www.legalweek.com/legal-week/news/1166756/shipping-an-ill-wind-blows> (1.8.2011).

42 Shaw, Nick/Galloway, Diane, "Shipping: An Ill Wind Blows", Legal Week, 1 December 2005 <http://www.legalweek.com/legal-week/news/1166756/shipping-an-ill-wind-blows> (1.8.2011).

43 *Sofial S.A. v. Ove Skou Rederi (The Helle Skou)* [1976] 2 Lloyd's Rep. 205 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 200-201).

tekrar yanaştı ve yeniden yüklendi. Sorun, erken (prematüre) verilen hazırlık ihbarının etkisinin ne olacağı konusundadır. Mahkemeye göre, hazırlık ihbarı, hile olmadıkça (ki olayda bu ileri sürülmemiştir) taşıtan tarafından kabul edilince, daha sonra bu reddedilemez.

Hazırlık ihbarını önce kabul edip daha sonra onu reddetmeye izin verilmemiştir. Bunun nedeni taşıyanın buna güvenmesi nedeniyle ona uygun eylemlerde bulunmasıdır. Taşıtan düşüncesini değiştirdiğinde her şeyin değişmesi, belirsizliği, karışıklığı ve belki de taşıyana ekonomik zorluğu getirecektir<sup>44</sup>.

Aynı şekilde, *The Jay Ganesh* davasında<sup>45</sup> olduğu gibi, sözleşmede taraflar, dürüstlük kuralına (*bonafides, good faith*) güvenirler. Dürüstlüğü kesin bir tanımla olmamakla birlikte, tarafların, ticaret erbabının kabul ettiği tarzda sözleşmelerdeki yükümlülüklerini yerine getirirken dürüst bir şekilde davranacağına ilişkin bir beklenti olarak ifade edilmektedir<sup>46</sup>. Karşı tarafın makul bir şekilde tahmin edebileceği bir eylem, dürüstlikle ilgilidir<sup>47</sup>.

Bu olayda, kaptan 10 Ağustosta hazırlık ihbarında bulunmuş ancak rıhtımların hazır olmaması nedeniyle yanaşamamıştır. Sekiz gün sonra gemi gönderenin/taşıtanın muayene memurları tarafından incelenmiş ve böcekler tarafından kargonun istila edildiği tespit edilmiştir. Çünkü gemide çuvallanmış pirinçler bulunmaktaydı. Kaptan, gemiyi temizletmiş, 9 Eylül'de yüklemeye hazır olmuş ve yükleme de ertesi gün başlamıştır. Sürastarya ücretinin ödenebilirliği, hazırlık ihbarı verilsin verilmesin ("*whether the notice of readiness given*") şartına bağlı idi. Bu durumda ya 10 Ağustosta verilen ihbar

---

44 Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 201.

45 United Nations/Food and Agriculture Organization -World Food Programme v. Caspian Navigation Inc. (The Jay Ganesh) [1994] 2 Lloyd's Rep. 358 ("Law: Owners to bear expense of delay in loading at berth", Lloyd's List, 8 July, 1994, s. 6; Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 201; Howard, Tim/Davenport, Brian, "English Maritime Law Update 1994/1995", Journal of Maritime Law & Commerce, July, 1996, s. 438; Bush, Philip, "Charter Party Symposium: Delay and Detention", 25 Tulane Maritime Law Journal, Summer, 2001, s.450. Cromwell, s. 454-455).

46 Tetley, William, "Good Faith in Contract: Particularly in the Contracts of Arbitration and Chartering", Journal of Maritime Law & Commerce, October, 2004, s. 564; E.A. Farnsworth, "Precontractual Liability and Preliminary Agreements: Fair Dealing and Failed Negotiations" 87 Colum. L. Rev. 217 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 201).

47 Tetley, s. 564.

böcek istilası nedeniyle geçersiz olacağından, süre yüklemenin başladığı 10 Eylül'e kadar başlamayacaktı ya da ihbar geçerli olacak ve starya 10 Ağustos'tan itibaren, geminin yüklemeye hazır oluncaya kadar geçen kayıp zaman indirilmesine bağlı olarak, başlayacaktı. Hâkim, çarterin gemi sahibinin kargo alanını fiziki olarak hazırlama yükümlülüğünden etkilendiğine karar vermiştir. Gemi sahibi geminin tüm açılardan kargoyu almaya uygun olduğundan emin olmalıdır ve o bunu sağladıktan sonra sadece hazırlık ihbarı verebilir.

Hâkim, taşıtanın memurunun memnuniyetsizliğini, tayfaların sağlık kontrolü hususunda serbest pratika alma bakımından sağlık otoritelerinin memnuniyetsizliği ile kıyas yaparak bu kararı vermiştir. Çarter'de bir rıhtım sağlanamadığından demirleme yerinde beklenirken kaybedilen zaman için ödeme yapılacağı kararlaştırılmıştı. Ancak, gemi vardıktan sonra yükleme veya boşaltmaya hazır olmadığından dolayı bir zaman kaybedildiğinden, kayıp zaman gemi sahibinden kaynaklanmıştır<sup>48</sup>. Taraflar arasında düzenlenen berth çarter partide, diğer hükümler yanında, gemi gümrük işleri veya serbest pratika<sup>49</sup> işlerini tamamlasın veya tamamlamasın hazırlık ihbarı verilebilir hükmü de yer almaktadır. Bu hüküm gereği, gemi rıhtıma vardıktan sonra, serbest pratika veya gümrüğe kabul elde etme bakımından ortaya çıkan herhangi bir gecikmeye taşıtan katlanacaktır (kloz 9/e). Hâkime göre, olayda hazırlık ihbarının verildiği anda, kaptanın inancı aksine gemi objektif olarak fiziksel bakımdan hazır değildir. Fiziksel hazır olmama klozu ile serbest pratika veya gümrüğe kabul ile ilgili klozlar arasında bir çatışmanın olması yapısal açıdan mümkün olmasına karşın bu durum ticari bir bakış açısından açıkça tuhaftır. Taraflar arasında düzenlenen kloz yorumlandığında, taraflar arasında işlemlerde tutarlığın karşılıklı olarak istendiği varsayımına ulaşılabilir<sup>50</sup>. Buna uygun olarak kloz 9/e'nin, tayfaların durumu nedeniyle serbest pratika alamamadan kaynaklanan ek gecikme ile kargo bölümünün fiziksel olarak hazır olmamasından kaynaklanan ek gecikme üzerindeki etkisi aynıdır<sup>51</sup>. Bu nedenlerden dolayı hâkim hazırlık ihbarının verilmesinden

---

48 Howard/Davenport, s. 439; Tetley, s. 564.

49 Serbest pratika (free pratique), mürettebatın hastalıklı olmadığına dair verilen sertifikaya denmektedir.

50 Bush, s. 455.

51 Bush, s. 455.

sonra rıhtımda geminin temizlenmesi için geçirilen tüm zamanın muhafaza edileceği kararını vermiştir<sup>52</sup>.

Keza, **The Linardos**<sup>53</sup> davasında tahkimde, kaptanın hazırlık ihbarı verdiğinde dürüst davranmadığı ileri sürülmüştür. Geminin hazır olmaması durumunda verilen ihbar doğru olmayacaktır. Dolayısıyla doğru olmayan hazırlık ihbarı, sürenin başlamasında etkili olmamalıdır. Olayda<sup>54</sup> charterde, eğer rıhtımın sıkışık (dolu) olması nedeniyle giriş gecikirse, geminin yüklemeye hazır olup olmamasına bakılmaksızın starya başlar hükmü bulunmakta idi. Gemi, 4 Ocak 1991 saat 1650’de rıhtım dolu olması nedeniyle yanaşamamış olmasına rağmen kaptan hazırlık ihbarında bulunmuştur. Öte yandan bu zamanda gemi yüklemeye de hazır değildi. Çünkü ambarları yeterince temizlenmemişti. Gemi nihayetinde 8 Ocak saat 630’da yükü almayı kabul etmiştir. Tahkim heyeti, charterde yer alan kloz gereği rıhtımın sıkışık olması durumunda hazırlık ihbarı verilebileceğini dikkate alarak gemi sahibinin iddiasını kabul etmiştir. Temyiz üzerine hâkim, hazırlık ihbarının genel olarak, gemin yüklemeye hazır olmadıkça verilemeyeceğini, tarafların bunun aksini açıkça kararlaştırabileceğini belirtmiştir. Kloz 4’de normal kuralın aksi taraflarca kararlaştırılmıştır. Dolayısıyla hazırlık ihbarının geçerli olduğu belirtilmiştir.

Kanaatimizce, geminin rıhtıma yanaşamamasına yol açan sıkışıklık durumu ortadan kalkmış olmasına rağmen gemi hala temizlenememişse, bu sürelerin staryadan sayılmaması gerekir. Zira tarafların sözleşmede belirtmek istedikleri esas itibarıyla geminin rıhtıma yanaşamamasına rağmen (bu arada gemi yük almaya elverişli olmasa bile) hazırlık ihbarında bulunma yönündedir. Dolayısıyla, geminin yanaşmasına engel neden ortadan kalkmış olması durumunda artık bu sürelere gemi sahibi katlanmalıdır. Dürüstlük kuralı bunu gerektirir.

---

<sup>52</sup> Bush, s. 455.

<sup>53</sup> [Cobelfret N.V. v. Cyclades Shipping Co. Ltd. (The Linardos), [1994] 1 Lloyd's Rep. 28, 32 (Q.B. Com. Ct.) (per Colman J.) (Tetley, s. 613; Moore, Ann, “Law: Award should be remitted to arbitrator for further consideration – Is a notice of readiness to load valid even if the ship is not actually ready to load”, Lloyd’s List, 2 July, 1993, s. 6)].

<sup>54</sup> “Law: Notice of readiness held valid –Casebook”: Mavis D’Souza, Barrister, Lloyd’s List 26 November, 1993, s. 4.

Taşıyan lehine dürüstlük kuralı, taşıtanın, hazırlık ihbarını aldığı anda onu hemen reddetmemesi durumunda, taşıyanın hazırlık ihbarının geçerli olduğu ve şartların karşılandığı yönündeki iyi niyetidir<sup>55</sup>. Taşıtan lehine dürüstlük kuralı ise, hazırlık ihbarı verildiğinde geminin yükleme/boşaltmaya hazır olduğu inancıdır<sup>56</sup>. Dolayısıyla, gemi yükleme/boşaltmaya hazır olmadan verilen hazırlık ihbarı, dürüstlük kuralına aykırı olabileceği gibi, geçersiz bir hazırlık ihbarının geçersizliğini ileri sürme de dürüstlüğe aykırı olabilecektir.

Diğer taraftan, geminin yasal şartlar bakımından hazır olması, geçerli bir hazırlık ihbarı verilmesi için gereklidir. Bazı yasal şartlar güvenlik nedeniyle aranyor olabilir. Örneğin, *Poseidon Schiffahrts GmbH v. American AGIP Co., Ltd. (The Mercure)* olayında<sup>57</sup>, geminin boşaltma limanında Sahil Korumadan (Coast Guard) geçerli bir Tank Vessel Examination Letter (TVEL) alınmadan geçerli bir hazırlık ihbarı verilemeyeceği, tahkim heyetinin çoğunluğu tarafından karara bağlanmıştır. Bu durumun ASBATANKVOY Çarter Parti'deki üç klozu ihlal ettiğine karar vermiştir. Sahil Koruma Tüzükleri (Coast Guard Regulations) gereği<sup>58</sup>, liman kaptanı Maritime Transportation Security Act (MTSA) ve International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code<sup>59</sup> uyarınca gemiyi incelemeye yetkili olup<sup>60</sup>, bunlardaki şartları karşılamayanı durumu düzeltmesini isteyebilir. Bu önlemler şunları içerebilir (bunlarla sınırlı değildir: a) Geminin incelenmesi; b) Geminin geciktirilmesi; c) Geminin tutulması (alınkonulması); d) Gemi işlemlerini sınırlama; e) Limana girişi reddetme; f) Limandan ihracı (çıkartılması); g) İkinci derecede idari ve düzeltici önlemler veya h) geminin işlemlerini yapması mümkün kılan ABD tarafından onaylanan güvenlik planının (gemiler

---

55 Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 202.

56 Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 202.

57 2003 SMA No. 3785 (Bulow, Lucienne Carasso, "Charter Party Consequences of Maritime Security Initiatives: Potential Disputes and Responsive Clauses", Journal of Maritime Law & Commerce, January, 2006, s. 86).

58 37 C.F.R., Pts. 6, 160 & 165 (Bulow, s. 86).

59 33 C.F.R., Ch. 1, Subch. H, Pt. 101 (Bulow, s. 86).

60 Güvenlik incelemesi, yabancı gemilerin hepsi için zorunlu değildir. Bunların belirli kargo taşımaları veya mürettebatı, milliyeti veya işlemleri incelemeyi gerektirebilir (Bulow, s. 87).

ABD için 1 Temmuz 2004'den beri [46 U.S.C. section 70103 (c) (5) uyarınca]<sup>61</sup> bir güvenlik planına<sup>62</sup> sahip olması gerektirilmiştir) iptali veya onayı.

### 3. Verilme Yeri

Hazırlık ihbarının verilmesiyle ilgili olarak charterlerde genellikle hükümler bulunmaktadır. Hazırlık ihbarının nerede verileceğine ilişkin bir hüküm yoksa, ihbar sadece yükleme/boşaltma limanında verilir. Eğer birden fazla yükleme limanı varsa, aksi sözleşmede kararlaştırılmamışsa, ilk limanda verilmesi yeterli olacaktır<sup>63</sup>.

Hazırlık ihbarı yanlış yerde (örneğin, gemi limana ulaşmadan) yapılmışsa, taşıtanın bundan dolayı uğrayacağı zararları (örneğin yükün zamanından önce hazır hale getirilmesi nedeniyle yapılan masrafları) taşıyan karşılayacaktır<sup>64</sup>.

*Triton Navigation Ltd v Vitol SA*, (2003) davasında<sup>65</sup>, gemi sahibi sözleşmede kararlaştırılan zamanda limanda olamayacağını taşıtanlara bildirmiş ve onlardan süre uzatımına izin almıştır. Daha sonra limana gelmiş ancak gemi temiz olmadığından dolayı yükleme başlayamamıştır. Üçüncü incelemenin ardından geminin yükü almaya elverişli (temiz) olduğu anlaşılmış, hazırlık ihbarında tekrar bulunularak gemi rıhtıma yanaşmıştır. Ancak, taşıtanlar bu gecikmeler nedeniyle bu arada yükü yüklemeye hazır hale getirmemiştir. Mahkeme (*The Court of Appeal*), yükleme için kargoyu sağlamanın taşıtanın yükümlülüğü olduğunu belirtmiş ve starya süresinin charter partide belirtildiği üzere hazırlık ihbarının verilmesinden altı saat sonra başlamış olduğunu kabul etmiştir.

---

<sup>61</sup> 33 C.F.R. § 101.410 (Bulow, s. 86).

<sup>62</sup> Bu plan, bir anlamda bir TVEL veya International Safety Management Code (ISM) sertifikasına sahip olmakla benzer olup, bu olmaksızın U.S limanlarına boşaltmaya izin verilmemektedir (Bulow, s. 86).

<sup>63</sup> Burke, s. 946.

<sup>64</sup> Prüssman §567, C 1. d. (Çağa/Kender, C. 2, s. 41).

<sup>65</sup> Kumar, Selva, Charterer has absolute duty to provide cargo: court, The Business Times Singapore, 19 December, 2003.

Öte yandan, charter partilerde, ön ihbar<sup>66</sup> yapılması da şart koşulabilir. Taşıyan, gemi henüz yükleme limanına gelmeden önce örneğin bir önceki limandan ayrılırken veya yükleme limanına muhtemel varışından 48 saat önce bulunması istenebilir<sup>67</sup>. Bu şartın yerine getirilmemesi sözleşmeye aykırı bir davranış olduğundan bundan doğan zararın karşılanması gerekir<sup>68</sup>. Öte yandan ön ihbar, hazırlık ihbarı yerine geçmeyip, hazırlık ihbarında yine bulunmalıdır<sup>69</sup>.

Hazırlık ihbarı, aynı taşıtan için birden çok limanda mal yüklenecekse, her liman için tekrar verilmelidir<sup>70</sup>. Aynı şekilde, aynı liman içinde başka bir yükleme yerinde de o taşıtan için birden çok mal yüklenecekse, eğer müteakip yükleme için tekrar verilmesi açık bir şekilde gerekli değilse, tekrar verilmesi gerekir<sup>71</sup>.

#### 4. Verilme Zamanı

TTK'da, hazırlık ihbarının, geminin yükü alacak hale gelir gelmez verileceği ifade edilmiştir (TTK m. 1030/1). YTTK m. 1152/2'de, hazırlık ihbarının, geminin 1142. maddede<sup>72</sup> öngörülen demirleme yerine varınca yapılacağı belirtilmiştir.

TTK'daki sürelerle ilişkin hüküm emredici değildir. Dolayısıyla, taraflar hazırlık ihbarının ne zaman yapılabileceğini sözleşme ile belirleyebilirler. Bu durumda, ihbarın geçerli olabilmesi için belirlenen bu süreler içerisinde yapılması gerekir. Örneğin, charter partide geminin en erken ve en geç yükle-

---

<sup>66</sup> [ETA-İhbarı ("expected or estimated time of arrival", veya ETB-İhbarı ("expected time of berthing") (Çağa/Kender, C. 2, s. 41, dn. 86)].

<sup>67</sup> Çağa/Kender, C. 2, s. 41.

<sup>68</sup> Çağa/Kender, C. 2, s. 41.

<sup>69</sup> Çağa/Kender, C. 2, s. 41.

<sup>70</sup> Çağa/Kender, C. 2, s. 41.

<sup>71</sup> Çağa/Kender, C. 2, s. 41.

<sup>72</sup> 1142. maddede, kaptanın gemiyi sözleşmede kararlaştırılan yere demirleyeceği; sözleşmede yalnızca geminin yükleme yapacağı liman veya bölge kararlaştırılmışsa, gemi, bu liman veya bölge için tahsis edilmiş bekleme alanında yükleme yerinin belirlenmesini bekleyeceği ifade edilmiştir.

meye hazır olması gereken tarihler belirlenmişse, ihbar yapılırken bu tarihlerle uygun hareket edilmelidir<sup>73</sup>.

Wibon klozunda bu ihbarın geminin yükleme/boşaltma rıhtımına varmadan da yapılabileceği kabul edilmiştir. Bununla birlikte, geminin serbest zamanı (*free time*) takip eden iş günü başında geminin fiilen yük almaya hazır olması gerekir<sup>74</sup>. Birçok halde, ihbar ile yüklemenin başlangıcı arasında 12 veya 24 saat gibi belirli bir sürenin geçmesi de kararlaştırılmaktadır. Bu süreye serbest zaman (*free time, Notizfrist*) denmektedir<sup>75</sup>. Bu süreler, taşıtan veya yükletene hazırlıklarını tamamlaması için tanınmakta olup, taşıyan bu süreler içinde yükleme yapmaya mecbur değildir. Bu süreler içinde yükleme yapılırsa, aksi kararlaştırılmadıkça, geçen bu süreler yükleme süresinden sayılmaz<sup>76</sup>.

Görüldüğü üzere, geminin yükleme/boşaltmaya hazır olmadan hazırlık ihbarında bulunabileceği veya yüklemenin/boşaltmanın belirli bir tarihte ihbarsız olarak başlayacağı sözleşmeyle kararlaştırılabilir<sup>77</sup>. Örneğin, wipon (gemi limanda olsun ya da olmasın), wibon (gemi rıhtıma yanaşmış olsun ya da olmasın) klozları bu amaçla kararlaştırılmaktadır<sup>78</sup>. Wibon klozunda, hazırlık ihbarında bulunulduğu zamanda veya onu takip eden serbest zamandan sonra geminin rıhtıma yanaşması ve starya süresinin başlaması için şart değildir<sup>79</sup>.

---

<sup>73</sup> Okay, s. 114.

<sup>74</sup> Okay, s. 116; Çağa/Kender, C. 2, s. 35; Kender/Çetingil, s. 116.

<sup>75</sup> Kender, Rayegân/Çetingil, Ergon, Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler, 9. Baskı, İstanbul, 2007, s. 116; Çağa/Kender, C. 2, s. 42. Serbest zaman (Free Time) klozu, hazırlık ihbarının verilmesinden sonra starya (laytime) süresinin başlamasına kadar olan süredir. Örneğin, hazırlık ihbarı verildi, starya süresi ihbarın verilmesinden sonra izleyen sabah 08<sup>00</sup>'da başlayacaksa, aradaki bu süre serbest zamandır (Burke, s. 946). Bu süre, taşıtana kargoyu teslim etmeye veya almaya ilişkin hazırlıkları tamamlama ilişkin verilen bir süredir (Burke, s. 946).

<sup>76</sup> [Peters, 55 (Çağa/Kender, C. 2, s. 42)].

<sup>77</sup> Okay, s. 113.

<sup>78</sup> Kender/Çetingil, s. 116.

<sup>79</sup> Kender/Çetingil, s. 116.



Hazırlık ihbarının verilmesinde zamanla ilgili The Antclizo olayında<sup>80</sup>, çarter parti kloz 34'de, kaptanın boşaltma için verdiği hazırlık ihbarının kabulünden itibaren 24 saat sonra sürenin başlayacağı, keza gemi rıhtımda olsun olmasın (*whether in berth or not*), gümrüğe (*Custom House*) girdiğinde ve serbest pratika aldığı anda, zamanın başlayacağı ifade edilmiştir. Kaptan, rıhtım hazır olmamasına rağmen, Bombay Floating Light'a vardıktan (orda demirledikten) sonra hazırlık ihbarında bulunmuştur. Taşıtan, bunun kloz 34'ün şartını karşılamadığı, dolayısıyla hazırlık ihbarının geçersiz olduğunu ileri sürmüştür. *Custom House* girmek demek, dâhili girişin tamamlanması demektir. Gemi sahibi ise, Bombay'da adet ve uygulamalarının hazırlık ihbarının geçerli olarak verildiğini gösterdiğini ileri sürmüştür. Geminin, dâhili tüm prosedürlerin tamamlanmasından önce ve ilk giriş formalitelerinin tamamlanması ile, çarter partinin şartları altında sürastaryanın hesaplanması amacıyla, hazırlık ihbarı geçerlidir. House of Lord, gemi sahibi lehine karar vermiştir.

Öte yandan, hazırlık ihbarının iş günlerinde ve iş saatlerinde yapılması gerektiği konusunda kanunda bir hüküm bulunmamaktadır. Bazı yazarlar, hazırlık ihbarının iş günlerinde ve mesai saatleri içinde yapılması gerektiğini savunurlar. Aksi takdirde taşıtana yükleme için hazırlanma imkânı verilmezse, hazırlık ihbarının da bir anlamı olmayacaktır<sup>81</sup>. Okay'ın haklı olarak ifade ettiği üzere, bu hususta ticari örf ve âdete ve teamüllere bakarak karar vermek daha isabetli olacaktır. İhbarın iş günleri ve iş saatleri içinde yapılabileceği savunan yazarların bir kısmı, bu saatler dışında yapılan ihbarı geçersiz kabul ederken bazıları ise bu ihbarı geçerli kabul etmekle birlikte ihbarın, müteakip iş gününde yapılmış sayılacağını ileri sürmektedir<sup>82</sup>.

Diğer taraftan, çarter partide ihbarın yapılabileceği saat aralıkları belirlenmişse ve ihbar buna rağmen, çarter partide belirtilen saat dışında başka bir saatte yapılırsa geçerli olacak mıdır? Yukarıda ifade edildiği üzere, bu durumda müteakip iş gününde yapılmış sayılabilir. Buna ilişkin bir olayda İngiliz Temyiz Mahkemesi (Court of Appeal), hazırlık ihbarının yapılabile-

---

80 Moore, Ann, "Law: Charterer appeals in 'Antclizo' case", Lloyd's List, 25 January, 1992, s. 3.

81 Bu yazarlar için kz. Okay, s. 115, dn. 436; Çağa/Kender, C. 2, s. 41.

82 Bkz. Okay, s. 115, dn. 436.

ceği kararını vermiştir<sup>83</sup>. Olayda ihbar, sözleşmede belirlenen saatler dışında yapılmış olmakla birlikte, gemi ihbarın yapıldığı zamanda yükleme/boşaltmaya fiziksel olarak hazırды. Bu durumda ihbar geçersiz sayılmayacaktır. Ancak, bu takdirde sürenin, hazırlık ihbarının verilebileceği zamandan itibaren başlaması kabul edilmiştir<sup>84</sup>. Örneğin, charter partide hazırlık ihbarının yapılabileceği süre olarak 8<sup>00</sup>-18<sup>00</sup> belirlenmiş, buna rağmen ihbar 19<sup>00</sup>'da verilmişse, bu ihbarın geçerliliği ertesi sabah 8<sup>00</sup>'da başlamalıdır. Eğer, ihbar taşıtana verilmiş veya o bundan haberdar olmuşsa, artık yeni bir hazırlık ihbarının verilmesi gereksiz bir alıştırma niteliğinde olacaktır. Mahkemeye göre hukuk, kişileri gereksiz ve faydasız bir iş yapmaya zorlamaz<sup>85</sup>.

Öte yandan, hazırlık ihbarı, charter partilerde belirlenen zamanda yapılmazsa, taşıtanın sözleşmeyi iptal etme hakkı ortaya çıkabilir. Örneğin, buna ilişkin olarak The Exxonmobil Voy 2000 formunun Part II, kloz 12'de hüküm bulunmaktadır. Buna göre, eğer gemi yerel saat 16<sup>00</sup>'a kadar geçerli bir hazırlık ihbarında bulunmazsa, taşıtanın iptal hakkı vardır. Taşıtan iptal hakkını, gemi sahibini veya acentesini telefon, elektronik posta, teleks veya faks ile iptal hakkının doğumundan itibaren 48 saat içinde kullanmalıdır, aksi takdirde sözleşme geçerliliğini devam ettirir. Bununla birlikte iptal hakkı, bazı durumlarda kullanılamaz. Bu bakımdan gecikmeye taşıtanın emirlerini değiştirmesi veya buzlanma riski sebep olmuşsa iptal edememe süresi uzar<sup>86</sup>.

The Gevalia (1925) davasında, gemi 31 Mart öğleden önce Hull limanına varmış, fakat doka sıkışıklık nedeniyle girememiş, bu nedenle 3 Nisan saat 9<sup>00</sup>'a kadar hazırlık ihbarı verememiştir. Bu tarihte, sözleşmenin iptali için

---

83 Litigator's view; Imogen Rumbold on notices of readiness in shipping law. Imogen Rumbold is a partner at Lawrence Graham, The Lawyer, April 21, 1998, Section: Litigation:Analysis; p. 14 (<http://www.thelawyer.com/imogen-rumbold-on-notices-of-readiness-in-shipping-law-imogen-rumbold-is-a-partner-at-lawrence-graham/77851.article>) (1.8.2011).

84 Andrewartha, Jane/Hayhurst, Penny, "English Maritime Law Update: 1998", Journal of Maritime Law & Commerce, July, 1999, s. 470.

85 <http://www.thelawyer.com/imogen-rumbold-on-notices-of-readiness-in-shipping-law-imogen-rumbold-is-a-partner-at-lawrence-graham/77851.article> (1.8.2011).

86 Textor, James, "OilVoy Clauses - Vessel Late Arrival at Load Port: Recovery of Commercial Damages", Tulane Maritime Law journal, Summer, 2003, dn 28.

daha üç saat vardı. Taşıtan, taşıma sözleşmesini iptal hakkını kullanmak istemiş, High Court'da davayı kazanmasına karşın, Temyiz Mahkemesinde (*The Court of Appeal*) kaybetmiştir. Temyiz Mahkemesi, çarter partinin uygun bir yorumunun, yükleme için hazırlık ihbarının, iptal klozunun amacı için önemsiz olduğuna ve iptal hakkının geminin iptal tarihinden (saatinden) önce hazır olması halinde kullanılamayacağına karar vermiştir<sup>87</sup>. Dolayısıyla belirtelim ki, geminin çarteri iptal edilebilecek zamana kadar gerekli şartları karşılayamayacağı açık olsa bile, taşıtan çarterde belirlenen iptal zamanını beklemek zorundadır<sup>88</sup>. İleride etkili olacak şekilde iptal hakkını kullanmaz<sup>89</sup>.

Hazırlık ihbarının çarter partide belirlenen zaman dışında yapılmasıyla ilgili bir diğer olay (*Front Commander*)<sup>90</sup> davasıdır. Bu olayda, çarter partide hazırlık ihbarının, taşıtan yazılı izin vermedikçe, 9 Ocak 2004'den önce verilemeyeceği ve staryanın 9 Ocak sabah saat 6<sup>00</sup>'dan önce başlamayacağı kararlaştırılmıştır. Bununla birlikte, daha sonra taşıtan tarafından 6 Ocak'ta gönderilen bir e-mail ile hazırlık ihbarının geminin varması ve terminal idaresi tarafından rıhtıma yanaşma ve yükleme yapmaya izin verilir verilmez, verilebileceği gemi sahibine bildirilmiştir. Gemi, 8 Ocak'ta öğlen 12'de limana varmış ve hazırlık ihbarında bulunmuştur. Yükleme hortumlarının hazırlanması ile yükleme gece 4<sup>48</sup>'de başlamıştır. Buna karşılık taşıtan, hazırlık ihbarının geçerli olmadığı, zira e-maile bildirilen iznin yazılı olmadığı gerekçesiyle geçerli olamayacağını ileri sürmüştür. Gemi sahibi ise, taşıtanın e-mailinin yazılı izin olduğunu ve dolayısıyla hem hazırlık ihbarının verilebileceğini hem de staryanın başlayacağını ifade etmiştir. Londra'da Temyiz Mahkemesi (*The Court of Appeal*) taşıtanın konumunu, tamamen pratik olmayan ve yasal bir manevra olarak kabul ederek gemi sahibi lehine karar vermiştir. Zira, taşıtan rıhtıma yanaşma ve yüklemeye başlama ile er-

---

87 Gaisford, s. 301, dn. 10.

88 Vandeventer, s. 818.

89 Vandeventer, s. 818.

90 *Tidebrook Maritime Corporation v Vitol SA of Geneva ('Front Commander')*, 2006 EWCA Civ 944, July 5, 2006 (Kumar, Selva, "Notice of readiness linked to start of laytime", *The Business Times Singapore*, 4 August, 2006; "Early loading triggers earlier laytime", *The Times London*, 4 August, 2006, s. 63; Pearson, Roger, "High Court ruling in *Front Commander* case gives laytime guidance: *Tidebrook* and *Vitol* dispute could prove useful to others", *Lloyd's List*, 23, November, 2005, s. 6).

ken verilen hazırlık ihbarına sadece rıza göstermiş değil, aynı zamanda yazılı izin de vermiştir.

### III. HAZIRLIK İHBARININ GEÇERLİ OLUP OLMAMASIYLA İLGİLİ DİĞER OLAYLAR

Gemi yükleme/boşaltma limanına ulaşmış ancak rıhtım (berth) hazır olmadığından yanaşamamışsa, demirleme yerinde beklerden vereceği hazırlık ihbarı geçerli olacak mıdır yoksa rıhtım hazır olunca yeniden hazırlık ihbarı vermesi gerekecek midir? Hazırlık ihbarı, örneğin, geminin tam olarak yüklemeye hazır olmadan verilmesi veya boşaltmada kargonun diğer yüklerin altında kalması nedeniyle erişilebilir olmaması ya da gerekli şartların karşılanmaması durumunda, erken (prematüre) olacaktır<sup>91</sup>. Bununla birlikte, sadece rutin formaliteler yerine henüz getirilmemişse, hazırlık ihbarı geçersiz olmayacaktır<sup>92</sup>.

Bazı olaylarda, gemi yükleme/boşaltmaya hazır olmadan hazırlık ihbarı verildiğinde bu ihbar henüz tamamlanmamış (prematüre, inchoate) olarak dikkate alınmış, gemi yükleme/boşaltmaya hazır hale gelince tamamlanmış olarak kabul edilmiştir<sup>93</sup>.

Vaktinden evvel verilen hazırlık ihbarının geçerliliği fikri, *Government of Ceylon v. Societe Franco-Tunisienne D'Armement-Tunis (The Massalia No 2)* davasında desteklenmiştir<sup>94</sup>. Olayda sefer charter parti (Gencon charter parti formu) ile un taşınmaktadır. Gemi limana varmış ve hazırlık ihbarında bulunmuştur. Rıhtımın hazır olmaması nedeniyle olağan bekleme yerinde beklemiştir. Bu yer, rıhtımın dışında olup, limanın yasal, coğrafik sınırları içindedir. Burası, gerçek boşaltma rıhtımına şartlar elverdiğince olabildiğince en yakın yerdir. Geminin gerçekten yükü boşaltma için hazır olmasından önce hazırlık ihbarı verilmişse, artık tekrar hazırlık ihbarında bulunmaya gerek yoktur. Zira bu ihbar geminin hazır olması durumunda etkili hale gelecektir. Bu erken (*prematüre, inchoate*) hazırlık ihbarı doktrini olarak kabul edilmiş-

<sup>91</sup> Summerskill, Michael, B., Laytime, Fourth Edition, 1989, London, s.128.

<sup>92</sup> Summerskill, s. 128.

<sup>93</sup> London Arbitration 14/86 LMLN 179, 11 September 1986, at 4(Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 192).

<sup>94</sup> Government of Ceylon v. Societe Franco-Tunisienne d'Armement -Tunis (The Massalia No 2) [1960] 2 Lloyd's Rep. 352 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 192).

tir. İlk başta bu ihbar etkili olmayacak; ancak, geçersiz olarak da düşünülmecektir. Yükleme/boşaltma başlar başlamaz etkili hale gelecektir. İngiliz Hukukunda bu doktrin (*inchoate doktrini*) The Mexico I davasına<sup>95</sup> kadar kabul edilmiştir.

*The Mexico I* (*Transgrain Shipping B.V. v. Global Transporte Oceanico SA*).<sup>96</sup> olayında, sefer charter partide<sup>97</sup> yük mısırdır. Bu yükün üzerine başka bir yük de yüklenmiştir. Gemi vardığında kaptan boşaltma için hazırlık ihbarında bulunmuştur. Mısır yükü, diğer yükün altında kaldığından, bu kargo erişilebilir değildi. İngiliz Temyiz Mahkemesi (*The Court of Appeal*), staryanın başlaması için hazırlık ihbarında bulunma yükümlülüğünün sözleşmede yer aldığına işaret ederek, bu şartı değiştiren bir feragat veya anlaşmanın bulunmadığına karar vermiştir. Hazırlık ihbarı geçersiz olduğundan dolayı, geçersiz bir ihbarla da starya süresi başlamayacaktır. Öte yandan, boşaltmanın başlaması ile taşıtan yeni bir hazırlık ihbarı talep etme hakkından vazgeçmiş de değildir. Diğer bir ifadeyle, boşaltmanın başlaması staryanın başlamasına etki eder ancak, bu durum geçersiz hazırlık ihbarını geçerli hale getirmez. Geçersiz ve henüz tamamlanmamış (*prematüre, inchoate*) bir hazırlık ihbarının taşıtan tarafından alınması, onun geçerliliği için yeterli olmayacaktır. Aynı şekilde, prematüre hazırlık ihbarı gemi hazır olunca otomatik olarak etkili hale gelmez. Bunun bir nedeni, hazırlık ihbarı hiç verilmemiş olsa bile, gemi hazır olunca starya süresi otomatik olarak başlayıp başlamayacağı sorusudur. Bu soruya olumlu cevap verilemez. Aynı

---

<sup>95</sup> Transgrain Shipping B.V. v. Global Transporte Oceanico S.A. (The Mexico I) [1988] 2 Lloyd's Rep. 149; [1990] 1 Lloyd's Rep. 507 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 193; Andrewartha, Jane/Norris, Riley, English Maritime Law Update: 2001", Journal of Maritime Law & Commerce, July, 2002, s. 354).

<sup>96</sup> *Transgrain Shipping BV v. Global Transporte Oceanico SA (The Mexico I)* [1990] 1 Lloyd's Rep. 507 (C.A.), (Andrewartha/Norris, s. 354).

<sup>97</sup> Charter parti kloz 24'de şu hüküm yer almaktadır: "Yükleme/boşaltma limanında hazırlık ihbarı gönderene/alıcılara veya onların acentelerine hazırlık ihbarı yazılı olarak verilir, gemi ticari limanın dışında beklemedikçe kaptan normal iş saatleri süresince rıhtımda olsun ya da olmasın (wibon), limanda olsun yada olmasın (wipon), serbest pratika alsın almasın (whether free pratique or not) ve gümrük formaliteler tamamlanıp giriş yapılsın yapılsın (whether custom's cleared or not) hazırlık ihbarı vermede özgürdür,... starya gemi rıhtımda olsun olmasın ertesi gün sabah saat 08<sup>00</sup>'da işlemeye başlar (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 194, dn. 13)..

şekilde, kaptan gemi hazır olmamasına rağmen hazırlık ihbarı verirse bu ihbarı geçerli olmayacaktır<sup>98</sup>.

Hâkim, charter partide taraflar geçerli bir hazırlık ihbarının verilmesi konusunda anlaşışını ifade ederek, eğer geçersiz bir hazırlık ihbarına daha sonra etki verilmesi kabul edilirse, bu durum da tarafların charter şartlarını istedikleri gibi belirleme hak ve özgürlüğüne aykırı olacaktır. Hâkimin haklı olarak belirttiği üzere, taşıtan daha sonra etkili hale gelecek bir prematüre hazırlık ihbarı durumunda taşıtan çoğu zaman, geminin ne zaman hazır olacağını da bilemez.

*Öte yandan, erken (prematüre) ihbarın geçersizliğini açıkça ileri sürmeme, hakkı ileri sürmeden bir vazgeçme (zımni kabul) niteliğinde olacak mıdır?* Charter parti şartları altında taraflar, hazırlık ihbarının verilmesi gibi haklara sahip olup, bunlardan vazgeçebilirler<sup>99</sup>. Taşıtan, geminin hazır olmasından ihbar dışında başka şekilde haberdar olmuşsa ve yükleme/boşaltmaya başlamışsa, starya işlemeye başlayacak mıdır? Boşaltma başladığında vazgeçme varsayılabilir, ancak bu eylem tek başına hazırlık ihbarını geçerli kılmaya yeterli değildir. Boşaltmanın başladığını kabulle, taşıtanın yeni bir hazırlık ihbarı verilmesi hakkından vazgeçtiği ispatlanmalıdır<sup>100</sup>. Diğer taraftan, geminin varması, hazır olduğu anlamına gelmez. Hazır olma, genellikle yükleme/boşaltmanın ilk adımı başladığında anlaşılır. Bu demektir ki, ihbar verilir verilmez geçersizliğini bildirmek (itiraz etmek) mümkün değildir. Prematüre ve geçersiz hazırlık ihbarı problemi, yeniden ihbar verilerek çözülebilir<sup>101</sup>. Bu açıdan ticari belirlilik yerleşmiş olur ve daha sonra etkili olacak prematüre ihbara izin verilmemiş olur<sup>102</sup>.

---

<sup>98</sup> The Mexico 1 [1990] 1 Lloyd's Rep. 507, at 512 (Wood, Michael, Law (Legal Eye): Notice of readiness –not a 'delayed action device', Lloyd's List, 7 December 1990; Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 195, dn. 14). The Shackleford davasında da The Mexico I ile aynı yönde bir karar verilmiştir [Surrey Shipping Co Ltd v. Compagnie Continentale (France) S.A. (The Shackleford) [1978] 2 Lloyd's Rep. 514 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 195)].

<sup>99</sup> Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 196.

<sup>100</sup> Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 196; Andrewartha/Norris, s. 354.

<sup>101</sup> Surrey Shipping Co Ltd v. Compagnie Continentale (France) S.A. (The Shackleford) [1978] 2 Lloyd's Rep. 513 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 196).

<sup>102</sup> Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 196.

Hazırlık ihbarı ve staryanın başlaması hakkında benzer bir konu *T.A. Shipping Ltd v. Comet Shipping Ltd (The Agamemnon)* davasında<sup>103</sup> incelenmiştir. Gemi Baton Rouge'den Avustralya'ya sefer çarteri altında yük getirecekti. Baton Rouge yükleme limanı idi. Gemi Mississippi ağzında South-West Pass'da yükleme limanına ilerlemeye hazırdı. Ancak, gemi ciddi hava uyarıları (bir kasırga başlangıcı) nedeniyle bulunduğu demirleme yerinden denize açılmaya zorlandı, daha sonra South-West Pass'a 5 Ocak 1995'de geri döndü. Burası, gemilerin Mississippi'ye girme için olağan bekleme alanı olup, Baton Rouge yaklaşık 170 mil uzakta idi. Gemi, demirleme yerine dönmesinden sonra hazırlık ihbarında bulunmuştur. İzleyen gün gemi Baton Rouge doğru hareket etmiş ve 7 Ocak saat 1025'de olağan (genel) demirleme yerine varmıştır. Gemi aynı gün rıhtıma yanaşmış ve nihayet 8 Ocak'ta yükleme başlamıştır. Çarter partinin ilgili klotunda (klot 32), eğer yükleme/boşaltma rıhtımı, geminin varması üzerine hazır değilse veya yükleme/boşaltma limanı kapalı ise, gemi girişe izin verilen yere varması üzerine hazırlık ihbarında bulunabilir. Bu durumda kaptanın geminin her açıdan gerçekten hazır olduğunu garanti etmesi şartıyla, gemi rıhtımda yükleme/boşaltmaya hazır imiş gibi starya başlar hükmü bulunmaktaydı.

Hâkim, bu olayda *The Mexico I* olayındaki kararı izleyerek, hazırlık ihbarının geçersiz olduğuna karar vermiştir. Hazırlık ihbarının geçerli olması ve staryanın başlaması sadece, geminin yükleme rıhtımına varması veya rıhtım hazır değilse, geminin liman dışında girişine izin verilebilir yere varması ve geminin her açıdan yüklemeye hazır olması halinde söz konusudur. Bu çarter partinin özel hükmü olup hazırlık ihbarının geçerli olması için buna uygun olması gerekir. Oysa gemi hazırlık ihbarında bulunduğu, ihbarın verilebileceği yere varmamıştı. Gemi bu noktaya sadece Baton Rouge'de demirleme yerine vardığı 7 Ocak saat 1025'te ulaşmıştır. Bu nedenle hazırlık ihbarı geçersizdir.

Bu olayda sözleşme (çarter parti) şartlarının önemli olduğu ifade edilmiştir. Taraflar isterlerse erken verilen hazırlık ihbarını geçerli olarak kabul edebilirler. Bu bakımdan taraflar ticari ihtiyaçları doğrultusunda çarter parti

---

<sup>103</sup> *T.A. Shipping Ltd v. Comet Shipping Ltd (The Agamemnon)*, 1998, 1 Lloyd's Rep. 675 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 196; Andrewartha/Norris, s. 354; Kumar, Selva, "Notice of readiness hangs on truthfulness, not time or place", *Business Times - Singapore*, 31 July, 1998; Hobbs, Chris, "Legal Focus: When NOR decisions support different views: When is a Notice of Readiness valid", *Lloyd's List*, 29 April, 1998).

klozlarını düzenlemelidirler. Bu olayda, hazırlık ihbarının geçerliliği, geminin coğrafik konumu (yani limanda ve dışında bulunduğu yer) ile ilgilidir. Hazırlık ihbarı verilebilmesi bakımından geminin charter partide belirlenen noktada olması ve hazırlık ihbarı konusunda charter partideki şartın karşılanmış olması gerekir. Erken (prematüre) verilip sonradan etkili olması istenen ihbar, sonuç doğurmayacaktır. Kaptan, daha önce verdiği hazırlık ihbarının geçerli olduğu önyargısıyla hareket etmemeli, yeni bir hazırlık ihbarında bulunmalıdır.

*Galaxy Energy International Ltd v. Novorossiysk Shipping Co (The Petr Schmidt)* davasında da<sup>104</sup>, hazırlık ihbarında kullanılan ifadelerin ihbarın alındığı veya verildiği zaman doğru olmaması durumunda, ihbarın da geçersiz olduğu ifade edilmiştir. Olayda taşıtan, hazırlık ihbarının sözleşmede belirlenen (06<sup>00</sup>-17<sup>00</sup>) limitler dışında verildiğinden geçersiz olduğunu ileri sürmüştür. Mahkemeye göre, geminin varması veya hazır olması hakkında hazırlık ihbarında kullanılan ifadeler doğru ise, bu ihbarın charter partide belirlenen saatler dışında verilmiş olması onu geçersiz kılmaz. Bununla birlikte, hazırlık ihbarının geçerli olması durumu, starya süresinin charter partide belirlenen zamandan önce de başlamasında neden olmaz. Dolayısıyla, hazırlık ihbarının verilmesinden itibaren değil de sözleşme gereği verilebileceği zamandan itibaren starya süresi işlemeye başlar.

Öte yandan İngiliz Hukukunda, sözleşme taraflarının makul beklentilerini koruma için, vazgeçme (waiver) ve önceden yapılan eylemin sonraki savunmaya -redde engel olması (estoppel) doktrini geliştirilmiştir<sup>105</sup>. Vazgeçme veya önceki beyandan dönememe (estoppel) durumu, a) bir tarafın yasal haklarını kullanma niyetinde olmadığını, kelimeler veya davranışlarıyla açıkça karşı tarafa sunmuş olmasını; b) diğer tarafın bu sunuşa göre davran-

---

<sup>104</sup> *Galaxy Energy International Ltd v. Novorossiysk Shipping Co (The Petr Schmidt)* [1998] 2 Lloyd's Rep. 1; [1997] 1 Lloyd's Rep. 284 (Rumbold Imogen, Legal Focus: Common sense on Notice of Readiness, Lloyd's List, 3 June, 1998, s. 9; Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 197; Kumar, Selva, "When notice of readiness tendered outside specified period is valid", Business Times-Singapore, 25 April, 1997; Moore, Ann, Accurate notice of readiness not a 'nullity'..., Lloyd's List, 7 December, 1996, s. 2; Moore, Ann, "Accurate notice of readiness not a 'nullity'...", Lloyd's List, 7 December, 1996, s. 2; Felsted, Andrea, "Legal Focus: Good news from Appeal Court – but caution is still", Lloyd's List, 3 June, 1998, s. 9).

<sup>105</sup> Tetley, s. 578.



mış olmasını; c) bu durumda ilk tarafın (taşıtanın) tüm şartlarda haklarını tekrar ileri sürmesine izin vermenin adil olmamasını ifade eder<sup>106</sup>.

Öte yandan, vazgeçmenin açık olması gerektiğinden, varsayımsal olarak kabul edilemez.<sup>107</sup> Vazgeçme açık olmalı, belirsiz (muğlâk) olmamalıdır<sup>108</sup>. Bununla birlikte, vazgeçildiğine yönelik bir açıklama gerekli değildir<sup>109</sup>. Bu bakımdan, kişinin sözleri veya davranışlarıyla onun niyeti açıkça belirlenebilmelidir<sup>110</sup>. Bu açıdan, yerleşmiş davranışlar referans gösterilerek vazgeçme belirlenebilir<sup>111</sup>. Aynı şekilde açıkça bildiri, karşı tarafın yanlış anlamasını gidermek konusunda yasal görev ise susulamaz<sup>112</sup>.

***Ocean Pride Maritime Ltd Partnership v Qingdao Marine Limited Partnership*** davasında<sup>113</sup>, gemi sahibi gecikme nedeniyle uğradığı zararın karşılanmasını talep etmektedir. Gemi 17 Kasım 2005’de limanın dış demir-

---

<sup>106</sup> [Youell and Others v. Bland Welch & Co. Ltd. and Others (The "Superhulls Cover" Case) (No. 2) [1990] 2 Lloyd's Rep. 431, at 449; K. Lokumal & Sons (London) Ltd v. Lotte Shipping Co. Pte Ltd. (The August Leonhardt) [1985] 2 Lloyd's Rep. 28, at 35 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 202).

<sup>107</sup> Mardorf Peach & Co Ltd v. Attica Sea Carriers Corporation of Liberia (The Laconia) [1977] 1 Lloyd's Rep. 315, at 331 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 199).

<sup>108</sup> Woodhouse A.C. Israel Cocoa Ltd. S.A. and A.C. Israel Cocoa Inc. v. Nigerian Produce Marketing Company Ltd [1972] 1 Lloyd's Rep. 439 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 202).

<sup>109</sup> Bremer Handelsgesellschaft M.B.H. v. Vanden Avenne Izegem P.V.B.A. [1978] 2 Lloyd's Rep. 109 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 199).

<sup>110</sup> Mardorf Peach & Co Ltd v. Attica Sea Carriers Corporation of Liberia (The Laconia) [1977] 1 Lloyd's Rep. 315. Kammins Ballrooms Co Ltd v. Zenith Investments (Torquay) Ltd [1971] AC 850, at 881, 882; Bremer Handelsgesellschaft M.B.H. v. C. Mackprang JR [1979] 1 Lloyd's Rep. 221, Italmare Shipping Co v. Ocean Tanker Co Inc. (The Rio Sun) [1982] 1 Lloyd's Rep. 404, Youell and Others v. Bland Welch & Co. Ltd. and Others (The "Superhulls Cover" Case) (No. 2) [1990] 2 Lloyd's Rep. 431, Motor Oil Hellas (Corinth) Refineries S.A. v. Shipping Corporation of India (The Kanchenjunga) [1990] 1 Lloyd's Rep. 391; The Happy Day [2002] 2 Lloyd's Rep. 487, at 507 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 199).

<sup>111</sup> Bremer Handelsgesellschaft M.B.H. v. C. Mackprang JR [1979] 1 Lloyd's Rep. 221 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 199).

<sup>112</sup> K. Lokumal & Sons (London) Ltd v. Lotte Shipping Co. Pte Ltd. (The August Leonhardt) [1985] 2 Lloyd's Rep. 28, at 34 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 203)..

<sup>113</sup> [2008] 1 Lloyds Rep. 24, (Andrewartha, Jane, "English Maritime Law Update: 2007", Journal of Maritime Law & Commerce, July, 2008, s. 394-397; "Ocean Pride wins \$450,000 demurrage case", Lloyd's List, 5 December, 2007, s.7).

leme yerine ulaşınca saat 05<sup>50</sup>'de hazırlık ihbarında bulunmuştur. Ancak, gemi rıhtıma 27 Kasım saat 09<sup>35</sup>'e kadar, rıhtımın dolu olması nedeniyle yanaşamamıştır. Yük yüklendikten sonra, gemi 29 Kasım'da limandan ayrılmıştır. Gemi sahibi, charterpartide “*whether in berth or not (wibon), whether in port or not (wipon), whether customs clearance or not (wccon)*”<sup>114</sup>, *whether in free pratique or not*” klozlarının bulunduğunu, ve buna uygun olarak dış demirleme yerinde verilen hazırlık ihbarının geçerli olduğunu ileri sürmüştür. Taşıtan ise geminin dış demirleme yerinde iken verdiği hazırlık ihbarının geçersiz olduğunu belirtmiştir.

Gemi sahibi, starya süresinin başlaması ile ilgili olarak bu iddiasının kabul edilmemesi durumunda, alternatif olarak, yetkili kişilerce kabul edilen hazırlık ihbarında bir eksiklik varsa, bu kişiler tarafından geçersizlik ileri sürülebilirdi; ileri sürülmemesi haktan vazgeçildiği anlamına gelir iddiasını dile getirmiştir.

Gemi sahibi, genel hükümlerin dış demirleme yerinde hazırlık ihbarında bulunmaya izin verdiğini belirtmesine karşılık, taşıtan 6B klozuna göre, hazırlık ihbarının liman dışı demirleme yerinden verilebilmesinin sadece, iç demirleme yerinde boş bir yerin olmaması nedeniyle, geminin dış veya orta yerde demirlemek zorunda kalması halinde olabileceğini ifade etmiştir. Taşıtana göre, olay zamanında limanın iç demirleme yerine ulaşılabilirdi. Dolayısıyla, dış demirleme yerinde verilen hazırlık ihbarı geçersizdir.

Gemi sahibinin alternatif iddiası, hazırlık ihbarının geçersiz olduğu ileri sürülmediği için, taşıtan hakkından vazgeçmiştir yönünde idi. Hakim, hazırlık ihbarının terminalde yetili otoriteye verildiğini ve onlar tarafından 17 Kasım saat 05<sup>50</sup>'de kabul edildiğini belirlemiştir. Hazırlık ihbarı taşıtana veya onun adına davranan acenteye (*charterers' agent on their behalf*) verilebilir.

Gemi sahibi, charterparti açıkça veya zımnen, hazırlık ihbarı taşıtandan başka birilerine verilebileceğini gösterirse, o kişi aynı zamanda (taşıtan adına) hazırlık ihbarındaki bir eksikliği ileri sürmeden de vazgeçebilir iddiasındadır. Taşıtan ise, hazırlık ihbarını almaya yetkili kişilerin bundan vazgeçmeye yetkileri olmadığını ileri sürmektedir. Olayda mahkeme, hazırlık ihbarını kabule yetkili kişinin, onun geçersizliğini ileri sürmeden de vazgeçebile-

---

<sup>114</sup> Gümrük formaliteleri gerçekleştirilip gümrüğe girilmiş olsun olmasın demektir.

ceği görüşündedir. Bu bakımdan “*The Shackelford Surrey Shipping Co Ltd v Compagnie Continentale (France) SA.* davası dikkate alınmıştır. Temyiz mahkemesi, hazırlık ihbarı alıcılarının staryanın başlamasına engel olacak bir şarttan vazgeçebileceği konusunda zımnî otoriteye sahip olmasını ticari pratikliğın gerektirdiğine, karar vermiştir.

*Surrey Shipping Co Ltd v. Compagnie Continentale (France) SA. (The Shackelford)*<sup>115</sup>, davasında gemi Constantza’ya varıp demirledikten sonra hazırlık ihbarı hemen verilmiş ve aynı zamanda alıcı tarafından ihbar kabul edilmiştir. Gemi olağan bekleme yerinde demirlemiş olup, burada gemi taşıtanın tasarrufuna hemen hazırды. Bununla birlikte, rıhtıma yanaşma için serbest pratika ve gümrüğe giriş belgesini hemen alamamıştır. Bu belgeleri aldıktan daha sonra, rıhtımın sıkışıklığı nedeniyle boşaltma yerine gemi ilerleyememişti. Mahkeme, hazırlık ihbarının gemi Constantza’ya varması ve boşaltmaya hazır olmasına rağmen, gümrüğe girişi elde edemediğinden prematüre olduğuna karar vermiştir. Bununla birlikte, çarter şartları altında, alıcı ihbarı reddedebilir veya önemsemeyebilirdi, ancak o bunu kabul etmiş ve böylelikle sonradan geçersizliğini ileri sürmeden vazgeçmiştir. Temyiz Mahkemesi (*The Court of Appeal*), geminin bir rıhtıma yanaşmasından ve gümrüğü girmesinde önce hazırlık ihbarının kabul edilmesi durumunda staryaya süresinin ertesı iş günü sabah 8’den itibaren başlayacağına karar vermiştir. Hazırlık ihbarını, etkili bir ihbar olarak kabul etmiştir. Hazırlık ihbarı prematüre dolayısıyla geçersiz olmasına karşın, onun kabulü ile, bu ihbara geçerli gibi davranılmış olup, taşıtan bir tüm şartlar karşılandığında yeniden geçerli bir hazırlık ihbarı isteme hakkından vazgeçmişti. Belirtilmelidir ki, kişi hakkından vazgeçebilir. Buna yetkili olan, taşıtan ve onun yetkili kıldığı (acente, alıcı gibi) kişilerdir.

Bununla birlikte, *The Mexico I* davasında gösterildiği üzere, hazırlık ihbarının kabulü her zaman haktan vazgeçme ve daha sonra ileri sürülemez olarak değerlendirme için yeterli olmaz<sup>116</sup>.

Hazırlık ihbarıyla ilgili önemli bir dava da *Glencore Grain Ltd v. Flacker Shipping Ltd (The Happy Day)*’dır<sup>117</sup>. Taraflar arasında bir berth

---

<sup>115</sup> *Surrey Shipping Co Ltd v. Compagnie Continentale (France) S.A. (The Shackelford)* [1978] 2 Lloyd’s Rep. 154 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 204).

<sup>116</sup> Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 205.

çarter parti vardır<sup>118</sup>. Gemi limana varmış ancak med ceziri (suların yükselmesini) kaçırmıştır. Bu nedenle, hemen limana girememiş ve diğer med ceziri beklemeye başlamıştır. Hazırlık ihbarı, rıhtım dışında beklenilirken 25 Eylül 1998, saat 16<sup>30</sup>'da verilmiştir. Olayda rıhtım sıklığı mevcut değildi. Rıhtıma yanaşılınca başka bir ihbar verilmemiş, boşaltma izleyen gün başlamıştır. Taşıtan, olayda bir berth çarter parti olduğunu, geminin rıhtıma ulaştığı anda varmış gemi olacağını ileri sürmüştür. Hazırlık ihbarının geçersizliğine, ihbarın rıhtıma varılmadan verilmesi ve geminin taşıtanın tasarrufuna hemen ve etkili bir şekilde bırakılmış olmaması neden gösterilmiştir. Olay hakeme (Londra tahkimi) intikal etmiş, hakem kararında taraflar arasında bir berth çarter parti olduğu ifade edilerek hazırlık ihbarının ancak geminin rıhtıma yanaşmış olması halinde verilebileceğini belirtmiştir. Hakemler, çarter parti kloz 30 uyarınca<sup>119</sup> geçerli bir hazırlık ihbarı verilmesi halinde staryanın başlayacağını ifade etmiştir. Öte yandan, hakemler, boşaltma işlemlerinin fiilen başlamasıyla da staryanın başlayacağına karar vermiştir.

Bunun üzerine gemi sahipleri temyize başvurmuştur. Gemi sahipleri, taşıtanların hazırlık ihbarı ile ilgili hakkından vazgeçtiği ya da alternatif olarak da hazırlık ihbarının boşaltmanın başladığı anda başlayacağını kabulünü ileri sürmüştür.

---

<sup>117</sup> Glencore Grain Ltd v. Flacker Shipping Ltd (The Happy Day) [2001] 1 Lloyd's Rep. 754; [2002] 2 Lloyd's Rep. 487 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 205; Andrewartha/Norris, s. 354; Kumar, Selva, "Laytime does not begin if no valid notice is given: English court", The Business Times Singapore, 13 July, 2001; Woo, Nicholas, "Complying strictly with notice of vessel's readiness", New Straits Times Malaysia, 7 May, 2001, s. 25).

<sup>118</sup> Kloz 28'de şu hüküm yer almaktadır: Eğer yükleme/boşaltma limanındaki sıklıktan gemi limana girememişse starya başlar. Kaptan, telgraf, radyo ile hazırlık ihbarı vermeye yetkilidir ve starya başlar, whether in berth or not, whether in port or not, whether in free pratique or not, whether entered customs or not, gemi liman otoritesi tarafından belirlenen limanın ticari sınırları içine veya demirleme yerine varması şartıyla. Demirleme veya bekleme yerinden yükleme/boşaltma yerine geçerkengeçirilen süre hesaba katılmaz (sayılmaz) (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 205, dn. 79).

<sup>119</sup> Kloz 30: Boşaltma limanında hazırlık ihbarı alıcıya/acentesine yerel iş saatlerinde verilebilir ve starya ertesi gün sabah saat 8'de başlar whether in berth or not, whether in port or not, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. Cuma akşam saat 5'den pazartesi sabah 8'e kadar süre hesap edilmez (Andrewartha, Jane/Borrowdale, Kate, "English Maitime Law Update: 2002", Journal of Maritime Law & Commerce, July, 2003, s. 439; Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 205, dn. 79; Woo, s. 25).

Olayda hâkimin cevaplamak istediği soru, geçerli bir hazırlık ihbarı hiç verilmezse, hazırlık ihbarı verilmesini gerektiren sefer charter parti altında starya başlayacak mı? Eğer cevap evetse ne zaman başlayacaktır?<sup>120</sup>. Hâkim, *The Mexico I* ve *Agamemnon* kararlarına dayanarak, taşıtanın geçersiz bir hazırlık ihbarını protesto etmemesi veya çekince koymamasının, staryanın başlaması için yeterli olmayacağına karar vermiştir. Gemi daha sonra hazır olsa, ya da taşıtan geminin hazır olduğunu bilse veya bilmesi gerekse bile veya boşaltma başlasa da starya geçersiz bir hazırlık ihbarının verildiği andan itibaren başlamaz. Diğer bir ifadeyle, erken (*prematüre*) hazırlık ihbarı daha sonra etkili hale gelmez<sup>121</sup>. Bu keza demektir ki, ihbarın geçersizliği nedeniyle starya süresi, gemi ulaşmış bir gemi (*arrived ship*) olduğunda bile başlamayacaktır. Hâkime göre, sözleşme geçerli bir ihbar ile (başka bir yolla değil) starya süresinin başlamasını öngördüğünden, daha sonra gemi boşaltma için hazır olduğunda veya hazır olduğu bilindiğinde, erken (*prematüre*) hazırlık ihbarına etki tanınarak ona geçerli bir ihbar gibi muamele edilmesi söz konusu olmayacaktır<sup>122</sup>. Hazırlık ihbarının reddedilmemiş olması, onu kabul edildiğine ilişkin (zımnî) bir anlaşmanın varlığını ortaya koyma bakımından yeterli değildir<sup>123</sup>.

The Happy Day olayında mahkemeye göre, geçersiz ihbarın reddedilmediği iddiasının, sadece boşaltmanın başlamasına veya devamına ilişkin olaylardan çıkarılması ilk bakışta mümkün değildir. Zira, taşıtanın hakkından vazgeçtiğine ilişkin bir ihbarda bulunması gerekli değildir. Eğer charter partide hazırlık ihbarının verilmesi gerektirilmişse, gemi belirlenen yere ulaştığında sözleşmedeki şartlar uyarınca, yükleme/boşaltmaya hazır olduğuna yönelik ihbarda bulunmalıdır. Dolayısıyla, kaptan rıhtıma yanaşır yanaşmaz veya boşaltma başlamadan evvel yeni bir hazırlık ihbarında bulunmalıdır. Taşıtanın, önceki ihbarı öğrenmiş olması durumunda, onun geçersizliğini ileri sürmemesi veya bir rezervasyon (çekince) koymaması hakkından vazgeçtiği anlamına gelmez. Diğer bir ifadeyle, eğer boşaltma (taşıtan tarafından veya onun izni dâhilinde) başlamışsa ve taşıtan hazırlık ihbarını öğren-

---

<sup>120</sup> Andrewartha/Norris, s. 354.

<sup>121</sup> The Happy Day [2001] 1 Lloyd's Rep. 754, at 760 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 206; Andrewartha/Norris, s. 354; Andrewartha/Borrowdale, s. 439).

<sup>122</sup> The Happy Day [2001] 1 Lloyd's Rep. 754, at 760 (Andrewartha/Borrowdale, s. 439-440; Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 206, dn 80).

<sup>123</sup> McIntoshn, Alex, "Laytime decision unpopular", Lloyd's List, 7 February 2001.

miş olmasına rağmen, hazırlık ihbarının geçersizliği konusunda hiçbir çekince ileri sürmemişse, bu durum tek başına<sup>124</sup> hakkı ileri sürmeden vazgeçme veya vazgeçmeden sonra hakkını ileri sürememe (*estoppel*) konusunda zımni bir irade açıklaması olarak kabul edilemez. Ancak burada yukarıda ifade edildiği üzere starya, prematüre hazırlık ihbarından itibaren değil de, geminin taşıtanın bilgisi ile boşaltılmaya başlamasından itibaren başlayacaktır. Diğer bir ifadeyle, her halükârda, starya en geç yükleme/boşaltma başlar başlamaz başlar<sup>125</sup>.

Bir diğer olayda da (*Glencore Grain Ltd v. Goldbeam Shipping Inc; Goldbeam Shipping Inc v. Navios International Inc (The Mass Glory)*)<sup>126</sup>, geminin varması ve rıhtımın hazır olmasına rağmen, yük belgeleriyle ilgili problem nedeniyle rıhtıma yanaşma sağlanamamıştır. Gemi, demirleme yerinde hazır olarak beklemeye devam etmiştir. Gerekli belgelerin düzenlenmesi iki ayı bulmuş sonunda belgeler hazır olunca gemi rıhtıma yanaşmıştır. Ancak, bu aşamada bir hazırlık ihbarında bulunulmamıştır. Mahkeme, taraflar arasında bir berth charterin olması nedeniyle geminin rıhtıma yanaşmadan demirleme yerinde hazırlık ihbarı vermesini geçersiz kılmış; yolculuğun sadece geminin boşalma rıhtımına ulaşması ile sona ereceğini belirtmiştir. Gemi rıhtıma ulaşınca hazırlık ihbarında bulunabilir, boşaltmanın başlaması, ihbarı geçerli hale getirmez. Gerçi, gecikme taşıtanların sözleşmeyi ihlalinde doğmuştur. Ancak, bu durum geminin sonunda rıhtıma yanaşması durumunda yeniden geçerli bir hazırlık ihbarı vermesine engel değildir. Bu olayda da The Mexico I davasındaki karar izlenerek, erken (prematüre) ihbara geçerlilik verilmemiş ve ihbar daha sonra boşaltma başladığında etkili hale geleceği kabul edilmemiştir.

---

<sup>124</sup> Zira sonradan geminin yüklemeye elverişli hale getirilmediği anlaşılabilir, örneğin yükleme zamanında geminin temizlenmediği, süt yükleme söz konusu olayda geminin kötü kokulardan arındırılmadığı sonradan anlaşılabilir.

<sup>125</sup> Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 209; Andrewartha/Norris, s. 354.

<sup>126</sup> *Glencore Grain Ltd v. Goldbeam Shipping Inc; Goldbeam Shipping Inc v. Navios International Inc (The Mass Glory)* [2002] 2 Lloyd's Rep. 244 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 210; Mabane, Richard, "Mass Glory shows need for masters to tender valid notices of readiness", Lloyd's List, 20 February, 2002).

**Kyzikos davasında**<sup>127</sup> gemi boşaltma limanına varınca hazırlık ihbarında bulunmuş ancak, yoğun sis (kötü hava şartları) nedeniyle rıhtıma zamanında yanaşamamıştır. Starya süresi, hazırlık ihbarı öğleden önce çalışma saatleri içinde verilmiş olsaydı, saat 14<sup>00</sup>'de, eğer öğleden sonra verilirse ertesi gün saat 08<sup>00</sup>'da başlayacaktı. Hazırlık ihbarı 06<sup>45</sup> ile öğle arasında verilmiştir. Hazırlık ihbarı verilmiş ancak, rıhtımın hazır olmasına rağmen sis nedeniyle gemi rıhtıma hemen yanaşamamıştır. Olayda taraflar arasında düzenlenen berth charterde, wibon (*whether in berth or not*) klozu yer almaktadır<sup>128</sup>.

Rıhtıma yanaşmadaki gecikmenin tek nedeni, yoğun sis olmuştur. Olayda taşıtan, rıhtıma yanaşmak için liman açığında beklenen sürenin staryadan sayılmaması gerektiğini belirtmekte; buna karşılık taşıyan ise, aksini iddia etmektedir. İngiliz mahkemesi taşıtanın iddiasını haklı bulmuştur. Mahkemeye göre, wibon klozu taşıyanın gemiyi yanaştırma borcunu ortadan kaldırmaz. Üstelik, wibon klozu gereği, rıhtım charterinin (berth charter) liman charterine (port charter) dönüştüğü kabul edilse bile, bu charter türü altında hazırlık ihbarı verebilecek nitelikte limana ulaşmış bir gemi (*arrived ship*) bulunmamaktadır, zira gemi taşıtanın doğrudan tasarrufuna hazır değildir. Öte yandan, donatan daima erişilebilirlik (*always accessible*) klotuna da dayanamaz, çünkü sis bu klotun uygulama alanına girmemektedir<sup>129</sup>. Bu karar wibon klotunun dar yorumlanmasını ifade etmektedir.

Bu karar, üst yargı organı olan House of Lord'a intikal ettirilmiştir. House of Lord, "*wether in berth or not*" (wibon) klotunun amacını, bir berth charter parti altında varış limanına ulaşan ve hazır bir rıhtım bulamayan bir geminin karşılaşılabilecek problemin üstesinden gelmesi olduğunu ifade etmiştir. Bu klot, bir berth charter parti altında hazır bir rıhtım olmasına karşın, rıhtıma ulaşmayı engelleyen kötü hava şartlarına uygulanamaz. Zira, bu klot, bir *berth charterini*, *port charter* haline, sadece rıhtımın hazır olmaması

---

<sup>127</sup> Bulk Transport Group Shipping Co Ltd v Seacrystal Shipping Ltd (The Kyzikos) [1989] 1 Lloyd's Rep. 1; [1989] A.C. 1264; "Meaning of 'whether in berth or not'; Bulk Transport Group Shipping Co Ltd v Seacrystal Shipping Ltd (The Kyzikos); Law report", The Times London, 24 October, 1988; "Law Report: Bad weather no bar to notice of readiness", The Times London, 20 May, 1987.

<sup>128</sup> Charter partilerde "time lost in waiting for berth to count as loading/discharging time" (rıhtım beklerken kaybedilen zaman, yükleme/boşaltma süresinden sayılır) klotu veya "whether berth or not" (rıhtıma yanaşmış olsun ya da olmasın) klotu yer alabilir.

<sup>129</sup> Atamer, s. 69; Bush, s. 451.

durumunda dönüştürür. Bu nedenle, House of Lord, burada dar yorumu benimseyerek, wibon klozunun rıhtımın hazır olmaması durumunda uygulanacağına, buna karşılık olayda rıhtımın hazır olduğu ancak kötü hava şartları nedeniyle yanaşmaya uygun olmadığı, dolayısıyla bu duruma uygulanamayacağına hüküm vermiştir<sup>130</sup>.

İngiliz doktrininde bu karar, geminin yük ile ilgilinin tasarruf ve kontrolüne geçmesi noktasında haklı görülmektedir. Buna göre, gemi limana ulaşmış olmasına rağmen yükleme/boşaltma yerine elverişsiz hava şartları nedeniyle yanaşmıyorsa, bu durum geminin taşıyanın tasarruf ve kontrolünde olduğu şekilde değerlendirilir. Buna karşılık, durum liman sıkışıklığından kaynaklanıyorsa, artık geminin yük ile ilgilinin tasarruf ve kontrolüne geçtiğini göstermektedir<sup>131</sup>.

Görüldüğü üzere, wibon klozunun dar ve geniş olmak üzere iki yorumu bulunmaktadır. Dar yorum, sadece rıhtım sıkışıklığına uygulanacağı yönündedir. “Kyzikos” kararında İngiliz mahkemeleri bu yorumu dikkate almıştır. Alman doktrini de bu konuda dar yorumu benimsemiştir<sup>132</sup>. Türk Hukukunda, “Meriç” davasında<sup>133</sup> Yargıtay, rıhtımın dolu olmasını, wibon klozunun uygulama alanı içinde saymış ancak ayrıntılı bir yorumlamaya gidilmemiştir<sup>134</sup>.

## SONUÇ

İngiltere’de yerleşmiş hukuk, erken (prematüre) hazırlık ihbarı doktrinini reddetmektedir<sup>135</sup>. Diğer bir ifadeyle charter partide starya süresinin başlaması için geçerli bir hazırlık ihbarı verilmesi ifade edilmişse, gemi daha sonra boşaltmaya başlamış olmasına rağmen hazırlık ihbarı prematüre olarak verildiğinden, geçerli olmayacaktır. Dolayısıyla starya, hazırlık ihbarının veril-

---

<sup>130</sup> Aspragkathou, s. 609.

<sup>131</sup> Ülgener, M. Fehmi, “Bekleme Sürelerinin Başlangıcına Dair Bazı Hukuki Sorunlar”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C.16, S.2, Yıl.1991-92, s. 125.

<sup>132</sup> ATAMER, s. 68.

<sup>133</sup> 11. HD. 23.5.1978 (ATAMER, s. 67).

<sup>134</sup> ATAMER, s. 67.

<sup>135</sup> The Happy Day [2001] 1 Lloyd's Rep. 754, at 760 (Aspragkathou, Notice of Readiness, s. 206).



diği andan itibaren başlamayacaktır. Bununla birlikte, (*The Mexico I* ve *The Agamemnon* olaylarında görüldüğü gibi), taşıtanın yükü boşaltmaya fiilen başladığında starya işleyecektir.

Hazırlık ihbarının, gemi varmadan verilebilmesi bakımından sözleşmele-re klozlar konabilir. Çarter partilerde, “reachable on arrival” klozu ile, taşıta-na “ulaşılabilir” bir rıhtım (*berth*) sağlama yükümlülüğü getirilebilir. Aynı şekilde wibon (“*time to count whether in berth or not*”) klozu ile gemi rıhtımda olsun ya da olmasın sürenin başladığının kabulü sağlanabilir. Keza, time lost (“*time lost waiting for a berth to count as loading time*”) klozu ile, rıhtım beklerken kaybolan zamanın staryadan sayılması öngörülebilir. Örneğin, Baltic and International Maritime Council Standart Grain Voyage Charterparty (GRAINCON) kloz 18<sup>136</sup> alt paragraf (b)’de, geminin serbest pratika alıp almaması veya gümrük işlemlerinde geçmiş olup olmaması hazırlık ihbarının verilmesine engel olmayacağı ifade edilmiştir. Bu kloz, taşıyana yeniden geçerli bir hazırlık ihbarı verme yükümlülüğü yüklememiştir.

<sup>136</sup> kloz 18 Zamanın Sayılması (Time Counting),

(a) Hazırlık İhbarı. İlk veya tek yükleme ve boşaltma limanında geminin yükleme ve boşaltmaya hazır olduğu ihbarı, taşıtana veya onun acentesine 09<sup>00</sup> ile 17<sup>00</sup> saatleri arasında, Pazar günü (veya buna eş yerel gün hariç) ve tatiller hariç ve cumartesi (veya bu güne eş yerel günde) 09<sup>00</sup> ile 12<sup>00</sup> saatleri arasında yazılı olarak verilir. Bu ihbar gemi yükleme veya boşaltma rıhtımında (*berth*) ise verilir...

b) Liman Sınırları Dışında Rıhtım İçin Bekleme: Liman sınırları içinde yükleme/boşaltma rıhtımı veya olağan demirleme yeri veya bekleme yeri hazır olmadığından veya taşıtanın emirlerini beklemenin neticesi olarak veya yetkili resmi organ veya otoritenin emirleri gereği ve kaptanın yükleme/boşaltma konusunda tüm açılardan geminin fiziksel olarak hazır olacağına ilişkin güvencesiyle, geminin liman sınırları içinde yükleme/boşaltma yerine girmesi engellenmişse, kaptan geminin hazırlık ihbarını yazılı olarak, geminin olağan demirleme yerinde veya liman sınırları dışında bekleme yerinde, serbest pratika alınsın alınmasın (*whether in free pratique or not*), gümrük formaliteleri yapılsın yapılmassın (*whether customs cleared or not*), verebilir. Yükleme limanın sınırları içine girdikten sonra, gemi incelemeyen geçemezse, incelemeyen geçinceye kadar kaybolan zaman staryadan veya sürastaryadan sayılmaz.

c) Staryanın Başlaması. Hazırlık ihbarının alınmasını izleyen gün saat 08<sup>00</sup>, da starya başlar. Staryanın başlamasından önce bilfiil kullanılan zaman hesap edilir (sayılır)

Starya veya sürastarya süresi, geçerli bir hazırlık ihbarının verilip verilmediğine bakılmaksızın (dikkate alınmaksızın), kargonun yüklenmesi veya boşaltılmasının başlanmasını izleyen ertesi gün saat 08<sup>00</sup>, da başlar”.

d) Müteakip Limanlar: İkinci veya müteakip yükleme/boşaltma liman(lar)ında starya veya sürastarya süresi geminin limanın sınırları içine varmasından sonra yeniden hesap edilmeye başlar” ([https://www.bimco.org/~media/Documents/Document\\_Samples/Voyage\\_Charter\\_Parties/Sample\\_Copy\\_GRAINCON.ashx](https://www.bimco.org/~media/Documents/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Sample_Copy_GRAINCON.ashx)) [14.8.2011].

Aynı şekilde, hazırlık ihbarı ile ilgili Gencon hükmüne göre, gemi liman dışında bir yerde olsa da hazırlık ihbarı verilecek starya süresi başlayacaktır. BIMCO 1994 Gencon 6/c alt paragraf 2'de<sup>137</sup> bu duruma ilişkin düzenleme yer almaktadır. Buna göre, yükleme/boşaltma yeri (*berth*) hazır değil, ancak gemi limana veya liman dışına varmışsa, hazırlık ihbarı orada verilebilir. Bu yer liman sınırları dışında bir yer olsa bile, alışılmış demirleme yeri varsayılarak oraya ulaşmakla hazırlık ihbarında bulunulabilir. Geminin serbest pratika alıp almaması veya geminin gümrükten geçip geçmemesi hazırlık ihbarı için problem oluşturmaz (94 Gencon 6/c, 2.alt paragraf). Bununla birlikte, gemi burada iken tüm açılardan yükleme ve boşaltmaya hazır olması gerekir. İncelemenin neticesinde geminin her açıdan yükleme/boşaltmaya hazır olmadığı anlaşılırsa, geminin o durumdan kurtuluncaya kadar geçen zaman staryadan sayılmayacaktır (94 Gencon 6/c alt paragraf 3).

Keza, Bimco'nun waitberth 2002 klozu<sup>138</sup> bu bakımdan örnek olabilir. Bu kloza göre, "gemi yükleme/boşaltma limanına ve dışına vardığında, yükleme/boşaltma rıhtımı hazır değilse, gemi oraya vardığında, serbest pratika alsın almasın (*whether in free pratique or not*), gümrük formaliteleri yapılsın yapılmassın (*whether customs cleared or not*), olağan iş saatleri içerisinde hazırlık ihbarında bulunmaya yetkilidir. Starya veya sürastarya zamanı, kapitanın tüm açılardan geminin hazır olduğu güvencesiyle, gemi rıhtımda ve tüm açıdan yükleme boşaltmaya hazır imiş gibi, başlayacaktır. Bekleme yerinden yükleme/boşaltma rıhtımına harekette kullanılan zaman staryadan sayılmayacaktır".

Görüldüğü üzere, taraflar, sözleşmelere koyacakları klozlarla muhtemel problemlerin ortaya çıkmasına engel olabilecektir. Bu nedenle, çarter partide, staryanın başlaması için hazırlık ihbarının belirli zamanlar içinde verilmesi öngörülebilir. Bu çeşit hükümler yoksa, yükleme/boşaltma fiilen her ne zaman başlarsa, starya da o zaman başlayacaktır<sup>139</sup>.

---

<sup>137</sup> [https://www.bimco.org/~media/Documents/Document\\_Samples/Voyage\\_Charter\\_Parties/Sample\\_Copy\\_GENCON\\_94.ashx](https://www.bimco.org/~media/Documents/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Sample_Copy_GENCON_94.ashx) [15.8.2011].

<sup>138</sup> [Bimco'nun 01.06.2002 tarihli, waiting for bert klozu (Code Name: WAITBERTH 2002) [https://www.bimco.org/en/Chartering/BIMCO%20Clauses/Waiting\\_for\\_Berth\\_Clause.aspx](https://www.bimco.org/en/Chartering/BIMCO%20Clauses/Waiting_for_Berth_Clause.aspx). (15.8.2011)].

<sup>139</sup> Cromwell, s. 887.

Belirtelim ki, starya süresinin başlaması için hazırlık ihbarının verilmesi yanında geminin yükleme/boşaltma limanına varmış olması ve geminin yükleme/boşaltmaya hazır olması gerekir<sup>140</sup>. Yükleme/boşaltmaya hazır olma kavramı, (hazırlık ihbarının verilmesi şartlarını daha ağırlaştırmakta olup), burada geminin ilk vardiyada fiilen yükü almaya/boşaltmaya hazır olmasını gerektirir<sup>141</sup>. Geminin yükleme yerine yanaşmış veya demirlemiş olması, ambarlarının boş ve temiz olması, yükleme donanımının yüklemenin başlamasına engel olmayacak durumda bulunması, gerekli resmi formalitelerin tamamlanmış olması ve sağlık ve gümrük zabıtası icaplarının yerine getirilmiş olması gerekir<sup>142</sup>.

Hazırlık ihbarı, staryanın başlaması için gereklidir. Ancak, hazırlık ihbarının geçerli bir şekilde verilmesi gerekir. Bunun için, kanunun ve sözleşmede belirlenen şartların karşılanmış olması gerekir. Geçersiz olarak verilen hazırlık ihbarı bir sonuç doğurmayacaktır. Öte yandan, hazırlık ihbarı geçersiz olmasına karşın, bunun geçersizliğinin ileri sürülmesinden vazgeçilebilir. Gerçekte, vazgeçme için açık iradenin aranması gerekir, ancak bazı olaylarda susma vazgeçme olarak değerlendirilebilir. Bu hususta dürüstlük kurallarına da başvurulabilir. Bu bakımdan taşıyanın, taşıtanın eylemlerine olan güveni korunmalıdır. Dürüstlüğe aykırı olarak hazırlık ihbarının geçersizliğini ileri sürme mümkün olmamalıdır. Öte yandan, yüklemeye/boşaltmaya başlamanın, hazırlık ihbarının geçersizliğini ileri sürmeden vazgeçme olarak değil de, starya süresinin başlamasına etki edeceği kabul edilmelidir. Diğer bir ifadeyle, hazırlık ihbarının geçersizliğine karar verilse bile, nihayetinde yükleme veya boşaltmanın başlamasıyla staryanın da başlayacağına hükmetmek gerekir.

Nihayetinde, hazırlık ihbarının geçersizliğiyle ilgili problemlerin ortaya çıkmasını engellemek için charter partilere, hazırlık ihbarının verilmesiyle ilgili açık klozlar konması yerinde olur.

---

<sup>140</sup> Okay, s. 115.

<sup>141</sup> Çağa/Kender, C. 2, s. 35.

<sup>142</sup> Okay, s. 115; Çağa/Kender, C. 2, s. 35.

**KAYNAKÇA**

**Andrewartha, Jane**, “English Maritime Law Update: 2007”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, July, 2008, s. 389-433.

**Andrewartha, Jane/Borrowdale, Kate**, “English Maritime Law Update: 2002”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, July, 2003, s. 413-450.

**Andrewartha, Jane/Hayhurst, Penny**, “English Maritime Law Update: 1998”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, July, 1999, s. 457-487.

**Andrewartha, Jane/Norris, Riley**, “English Maritime Law Update: 2001”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, July, 2002, s. 329-370.

**Aspragkathou, Despoina**, “Review of The Gencon Charter Clauses for the Commencement of Laytime: Analysis of The "Time Lost in Waiting for a Berth yo Count as Laytime or Time on Demurrage" Clause”, *Journal of Maritime Law Commerce*, October, 2007 (Review of The Gencon Charter), s. 603-616.

**Aspragkathou, Despoina**, “The Happy Day and Issues of the Invalidity of a Notice Of Readiness under English Law”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, April, 2007, s.192 (Notice of Readiness), s. 191-214.

**Atamer, Kerim**, “Bir Navlun Sözleşmesinde Yer Alan Whether In Bert Or Not Klozunun Uygulama Alanı ve Davada İleri Sürülmesi”, *İstanbul Barosu Dergisi*, Yıl: 1991, S.1, C.65, s. 60-94.

**Bulow, Lucienne Carasso**, “Charter Party Consequences of Maritime Security Initiatives: Potential Disputes and Responsive Clauses”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, January, 2006, s. 79-112.

**Burke, Raymond, J.**, “Admiralty Law Institute: Symposium on Charter Parties: Voyage Charters -- Special Problems”, *Tulane Law Review*, May, 1975, s. 937-956.

**Bush, Philip**, “Charter Party Symposium: Delay and Detention”, *25 Tulane Maritime Law Journal*, Summer, 2001, s. 441-468.

**Cromwell, A. Anderson**, “Admiralty Law Institute: Symposium on Charter Parties: Time and Voyage Charters: Proceeding to Loading Port, Loading, and Related Problems” *Tulane Law Review*, May, 1975, s. 880-899.

**Çağa, Tahir/Kender, Rayegân**, Deniz Ticaret Hukuku, C. 2, 8. Baskı, İstanbul, 2006.

**Demir-Araz, Yeliz**, “GENCON (94) Sefer Çarteri Sözleşmesinde Sürastarya Klozu”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl, 2004, C. 3, S. 5, s. 85-118.

**Felsted, Andrea**, “Legal Focus: Good news from Appeal Court – but caution is stil”, Lloyd’s List, 3 June, 1998.

**Gaisford, Robert, E.**, “Cancellation of Voyage Charterparties: A Comparison of Chinese and English Law”, Journal of Maritime Law & Commerce, April, 1996, s. 293-304.

**Hobbs, Chris**, “Legal Focus: When NOR decisions support different views: When is a Notice of Readiness valid”, Lloyd’s List, 29 April, 1998.

**Howard, Tim/Davenport, Brian**, “English Maritime Law Update 1994/1995”, Journal of Maritime Law & Commerce, July, 1996, s. 427-452.

**Karakadılar, Nejat**, “Deniz Ticaret Hukukunda Yükleme ve Boşaltma Müddeti (Sarya Süresi)”, İstanbul Barosu Dergisi, S.1, Yıl: 1986, s. 27-62.

**Kender, Rayegân/Çetingil, Ergon**, Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler, 9. Baskı, İstanbul, 2007.

**Kumar, Selva**, “Laytime does not begin if no valid notice is given: English court”, The Business Times Singapore, 13 July, 2001.

**Kumar, Selva**, “Notice of readiness hangs on truthfulness, not time or place”, Business Times -Singapore, 31 July, 1998.

**Kumar, Selva**, “Notice of readiness linked to start of laytime”, The Business Times Singapore, 4 August, 2006.

**Kumar, Selva**, “When notice of readiness tendered outside specified period is valid”, Business Times-Singapore, 25 April, 1997.

**Kumar, Selva**, Charterer has absolute duty to provide cargo: court, The Business Times Singapore, 19 December, 2003.

**Mabane, Richard**, “Mass Glory shows need for masters to tender valid notices of readiness”, Lloyd’s List, 20 February, 2002.

**Macauley, Thomas, G.**, “Comments: Laytime And Time On Demurrage: Should Their Exceptions Be Coextensive?”, *Tulane Law Review*, January, 1994, s. 627-655.

**McIntoshn, Alex**, “Laytime decision unpopular”, *Lloyd’s List*, 7 February 2001.

**Moore, Ann**, “Accurate notice of readine not a ‘nullity’...”, *Llyod’s List*, 7 December, 1996.

**Moore, Ann**, “Law: Award should be remitted to arbitrator for further consideration – Is a notice of readiness to load valid even if the ship is not actually ready to load “, *Lloyd’s List*, 2 July, 1993.

**Moore, Ann**, “Law: Charterer appeals in ‘Antclizo’ case”, *Lloyd’s List*, 25 January, 1992.

**Okay, Sami**, *Deniz Ticaret Hukuku II, 2. Baskı*, İstanbul, 1971.

**Pearson, Roger**, “High Court ruling in Front Commander case gives laytime guidance: Tidebrook and Vitol dispute could prove useful to others”, *Lloyd’s List*, 23, November, 2005.

**Shaw, Nick/Galloway, Diane**, “Shipping: An Ill Wind Blows”, *Legal Week*, 1 December 2005 <http://www.legalweek.com/legal-week/news/1166756/shipping-an-ill-wind-blows> (1.8.2011).

**Summerskill, Michael, B.**, *Laytime*, Fouth Edition, London, 1989.

**Tetley, William**, “Good Faith in Contract: Particularly in the Contracts of Arbitration and Chartering”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, October, 2004, s. 561-617.

**Textor, James**, “OilVoy Clauses - Vessel Late Arrival at Load Port: Recovery of Commercial Damages”, *Tulane Maritime Law journal*, Summer, 2003, s. 467-497.

**Ülgener, Fehmi**, *GENCON 94 Çarter Partisine Genel Bir Bakış*, *Deniz Hukuku Dergisi*, Yıl:1, Sayı:1, s. 23-24 (Gencon).

**Ülgener, M. Fehmi**, “Bekleme Sürelerinin Başlangıcına Dair Bazı Hukuki Sorunlar”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C.16, S.2, Yıl.1991, s. 122 vd. (Bekleme Süreleri).

**Vandeventer, Braden**, “Admiralty Law Institute: Symposium on Charter Parties: Analysis of Basic Provisions of Voyage and Time Charter Parties”, *Tulane Law Review*, May, 1975, s. 806-845.

**Weale, John**, “The NYPE Off-Hire Clause and Third Party Intervention: Can an Efficient Vessel be Placed Off-Hire?”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, April, 2002, s. 133-178.

**Woo, Nicholas**, “Complying strictly with notice of vessel’s readiness”, *New Straits Times Malaysia*, 7 May, 2001.

**Wood, Michael**, “Law (Legal Eye): Notice of readiness –not a ‘delayed action device’”, *Lloyd’s List*, 7 December 1990.

----- “Early loading triggers earlier laytime”, *The Times London*, 4 August, 2006.

----- “Law Report: Bad weather no bar to notice of readiness”, *The Times London*, 20 May, 1987.

----- “Law: Owners to bear expense of delay in loading at berth”, *Lloyd’s List*, 8 July, 1994.

----- “Law: Notice of readiness held valid –Casebook: Mavis D’Souza, Barrister”, *Lloyd’s List* 26 November, 1993.

----- “Litigator's view; Imogen Rumbold on notices of readiness in shipping law. Imogen Rumbold is a partner at Lawrence Graham, *The Lawyer*, April 21, 1998, Section: Litigation:Analysis”; p. 14 (<http://www.thelawyer.com/imogen-rumbold-on-notices-of-readiness-in-shipping-law-imogen-rumbold-is-a-partner-at-lawrence-graham/77851.article>) (1.8.2011).

----- “Ocean Pride wins \$450,000 demurrage case”, *Lloyd’s List*, 5 December, 2007.

----- “Meaning of 'whether in berth or not'; Bulk Transport Group Shipping Co Ltd v Seacrystal Shipping Ltd (The Kyzikos); Law report”, *The Times London*, 24 October, 1988.

----- United Nations Conference on Trade and Development, 27 June, 1990, Trade and Development Board Committee on Shipping Working Group on International Shipping Legislation Twelfth Session Geneva, 22 October, 1990, <http://r0.unctad.org/ttl/docs->

legal/Reports%20and%20Documents/Charter%20PartiesA%20Comparative%20Analysis.pdf [20.8.2011].

<http://www.thelawyer.com/imogen-rumbold-on-notice-of-readiness-in-shipping-law-imogen-rumbold-is-a-partner-at-lawrence-graham/77851article> [1.8.2011].

[https://www.bimco.org/~media/Documents/Document\\_Samples/Voyage\\_Charter\\_Parties/Sample\\_Copy\\_GRAINCON.ashx](https://www.bimco.org/~media/Documents/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Sample_Copy_GRAINCON.ashx) [14.8.2011].

[https://www.bimco.org/en/Chartering/BIMCO%20Clauses/Waiting\\_for\\_Berth-Clause.aspx](https://www.bimco.org/en/Chartering/BIMCO%20Clauses/Waiting_for_Berth-Clause.aspx). [15.8.2011].