



GENCON (94) SEFER ÇARTERİ SÖZLEŞMESİNDE SÜRASTARYA KLOZU

* Öğr. Gör. Yeliz DEMİR-ARAZ

Günümüzde, denizde yük taşımacılığı için yapılan sefer çarteri sözleşmeleri çoğu zaman, ya standart formlar halinde düzenlenmekte ya da yapılan basit atıflarla, bu formların hükümleri kısmen veya tamamen sözleşme hükümleri haline getirilmektedir.

Sefer çarteri sözleşmelerinin bu şekilde standartlaştırılmasının bir takım avantajları vardır¹. Öncelikle, bu formlar uzun deneyimler neticesi oluşturulduklarından, daha önce sıklıkla görülen ve ortaya çıkması muhtemel ihtilafları mümkün olduğunca bertaraf edecek şekilde düzenlenmişlerdir. Ayrıca, yeterli görülmedikleri takdirde, revizyondan geçirildiklerinden, deniz ticaretindeki yenilikler ve gelişmeler bu formlara yansıtılmaktadırlar. Bunlara ek olarak, tarafların koşullarını iyi bildiği tip formlar kullanmaları gereksiz ayrıntılar için zaman kaybetmelerini de önlemektedir.

Günümüzde, değişik yükler için bunlara özgü ihtiyaçları karşılamak üzere, bir çok kurumun kendisine ait farklı formları bulunmaktadır². Bu kurumlardan biri de The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)' dur. BIMCO' nun standart genel sefer çarteri formu, kısaca GENCON, revizyondan geçtikten sonra 1994 tarihli halini almıştır.

*İstanbul Ticaret Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Ana Bilim Dalı Öğretim Görevlisi.

¹Bu avantajların ayrıntılı olarak anlatımı için bkz. ÜLGENER, Fehmi, *Çarter Sözleşmeleri I, Der Yayınevi, İstanbul-2000*, (ÜLGENER (Gencon)), sh.143.

²Örnekler için bkz. ÇAĞA, Tahir/KENDER, Rayegan, *Deniz Ticareti Hukuku II, Beta , İstanbul 2001*, sh.15, ÜLGENER, sh.146-147.



Ancak uygulamada halen 1976 tarihli GENCON tip formunun yaygın olarak kullanıldığı söylenebilir³.

Bu çalışmada GENCON 1994' de yer alan "*sürastarya*" başlıklı 7. kloz incelenecektir. Bu inceleme sürastarya kurumunun genel olarak ele alınması ve gerekli başlıklar altında GENCON 94' de yer alan sürastarya klozuna ait özelliklere yer verilmesi şeklinde planlanmıştır. *Sürastaryanın* ilişkin olduğu ve konunun anlaşılması bakımından değinilmesi gerekli bazı konular da kısa paragraflar halinde ve ayrıntıya girilmeden ortaya konacaktır. Ayrıca GENCON 94' ün *tabi olunan hukuk ve tahkim* başlıklı 19. maddesinin İngiliz Hukuku' nu hakim hukuk olarak göstermesi karşısında⁴ Türk hukukun' dan farklılık arz eden noktalarda sözkonusu hukuk düzeninin özelliklerine değinilecektir.

1. SEFER ÇARTERİ SÖZLEŞMESİ

1.1 Genel Olarak

İstisna akdi mahiyetindeki navlun sözleşmelerinin bir alt türü olan sefer çarteri sözleşmeleri iki tarafa borç yükleyen (sinallagmatik) akitlerdir. Sefer çarteri sözleşmesinde taşıyan, taşıtanın mallarını taşımaya ve bu taşımayı gerçekleştirmek üzere gemisinin bir kısmını veya tamamını taşıtana tahsis etmeyi taahhüt etmektedir. Taşıyanın bu hizmetine karşılık, taşıtan ise, ona navlun ödemeyi taahhüt etmektedir.

Türk Ticaret Kanunun' da (TTK) düzenlenmiş olan sefer çarteri sözleşmesinde, gemi taşıtana belli bir sefer için tahsis edilmektedir. Bu sefer boyunca geminin belli bir

³ GENCON 76 formun revize edilmiş hali olan GENCON 94' de ne gibi yenilikler getirildiğine ilişkin genel bilgi için bkz. ÜLGENER, Fehmi, **GENCON 94 Çarter Partisine Genel Bir Bakış, Deniz Hukuku Dergisi Yıl; 1, Sayı:1**, sh. 23,24.

⁴ Gencon 94' ün 25 numaralı kutusu doldurulmazsa, İngiliz Hukuku otomatik olarak bu sözleşmeden doğan ihtilaflara uygulanacak hukuk haline gelmektedir.



bölümü veya tamamı taşıtana tahsis edilecek ve kalkma limanından varma limanına kadar tahsis edilmiş bulunan bu alanda taşıtanın malları taşınacaktır.

Navlun hesabı; coğrafi alan riskleri, uzaklık, yükleme-boşaltma limanlarının gecikmelere meyilli gibi bir çok yan unsurların yanında özellikle taşınacak yüke göre yapılacaktır. Sefere ilişkin yakıt dahil hemen her türlü masraf taşıyana aittir .

Sefer çarteri sözleşmesinde, geminin teknik sevk ve idaresi ile birlikte ticari yönetimi de taşıyanda kalmaktadır. Bununla birlikte, sefer çarteri taşıtanı aksine bir düzenleme olmadığı sürece alt taşıma sözleşmesi yapabilmektedir.

1.2 Sefer Çarteri Sözleşmesinde Süreler

Sefer çarteri sözleşmesinde gecikme daima taşıyan aleyhinedir. Zira, belli bir sefer için ve süre belirtilmeksizin tahsis edilmiş olan gemi, seferini ne kadar çabuk tamamlarsa, yeni bir sefer için bağlanmaya o kadar çabuk hazır olacaktır. Aynı şekilde seferde harcanan süre ne kadar kısa olursa, taşıyanın yapmakla yükümlü olduğu masraflar da o kadar azalacaktır.

Taşıyanın sebep olacağı gecikmeler yük ziyatı ve/veya hasarı ihtimalleri dışında sefer çarteri sözleşmeleri açısından düzenlenmesi gerekli hususlar değildir, zira bunun sonuçlarına katlanacak olan gecikmeye sebep olan taşıyandır. Taşıtan navlun bedelini mallarının bir sefer dahilinde taşınması için ödemiş veya ödeyecektir, dolayısıyla onun öncelikli kaygısı mallarının o seferi tamamlayarak varma limanına ulaşmasıdır. Yüküne zarar gelmediği sürece taşımanın ne kadar sürede tamamlandığı sözleşmesel açıdan onu ilgilendirmez zira o navlun karşılığında bir süre taahhüdü değil, bir taşıma taahhüdü almıştır.

⁵ Yüke ait masraflar yük ilgililerine ait olacaktır.



Taşıtanın sürelere etki etmesi esas olarak, taşımanın yükleme ve boşaltma safhalarında⁶ mümkün olmaktadır⁷. Zira bu safhalar taşıyan ve taşıtanın birlikte hareket ederek sonuca ulaştıkları evrelerdir. Taşımanın daha kısa sürede tamamlanmasını sağlayabilmek için, sefer çarteri sözleşmelerinde yükleme ve boşaltma süreleri özel olarak düzenlenir.

1.2.1 Sarya Süresi

Sarya süresi (bekleme süresi), yükleme ve boşaltmanın tamamlanabilmesi için, geminin kanunen⁸ ve akden limanda beklemekle yükümlü olduğu süredir. Taşıyan bu şiiire dolmadan gemiyi yola çıkarırsa, diğer tarafın uğrayacağı zararı ödemekle yükümlü olur⁹. Bu süre taraflarca önceden öngörülmüş ve navlunun hesabında dikkate alınmıştır.

Sarya süresi taraflarca sözleşmede kararlaştırılmış olmasa dahi bazı İskandinav hukuklarında, Alman hukukunda ve tabiki hukukumuzda kanunen mevcut sayılmaktadır. Amerikan ve İngiliz hukuklarında ise kanundan doğan bir sarya süresi yoktur. Bu hukuk sistemlerinde, sarya süresinin sözleşmede kararlaştırılmadığı hallerde, yükleme ve boşaltmada gecikme sebebiyle zarara uğrayan taşıyanın tazminat talep edebilmesi için, taşıtanın yükleme/ boşaltmayı, yükleme/ boşaltma için makul olan süreyi aşarak tamamladığını ve bunda kusurlu olduğunu ispat etmesi gerekecektir¹⁰.

Yüklemeye ilişkin sarya süresi TTK' nun 1030 ve devamı hükümlerinde, boşaltmaya ilişkin sarya süresi ise TTK' nun 1052 ve devamı hükümlerinde düzenlenmiştir.

⁶ Sefer çarteri sözleşmesinin icrası 3 safhada olmaktadır: 1. yükleme safhası, 2. yolculuk safhası, 3. boşaltma safhası.

⁷ Limanların sonradan belirlenebilecek olması ihtimalinde, taşıtanın limanları belirlemede yavaş hareket etmesi ve böylece taşıyana zaman kaybettirmesi gibi istisnai ihtimaller de her zaman mümkündür.

⁸ TTK m.139/II.

⁹ ÇAĞA Tahir, KENDER Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi Beta, 2001 İstanbul, (ÇAĞA/KENDER), sh.39.

¹⁰ TIBERG, Hugo, The Law of Demurrage, Sweet&Maxwell, London, sh. 169-170.



Yükleme süresi, gemiden hazırlık ihbarının¹¹ yapılmasını takip eden gün başlar . Aksi kararlaştırılmadığı sürece¹³ yükleme süresi için taşıtanın ayrıca para ödemesi gerekmez, zira, navlun hesabı, bu sürenin önceden taraflarca göz önünde bulundurulması suretiyle yapılmıştır.

Sarya süresi bir zaman dilimi olarak kararlaştırılabileceği gibi, gün başına yüklenecek yük miktarının verilmesi suretiyle sonradan yapılacak matematiksel bir hesaplamayla da bulunabilir¹⁴. Hemen her zaman sözleşme ile belirleniyor ise de, tarafların sarya süresi üzerinde bu şekilde anlaşmadıkları durumlarda, sarya süresi yükleme limanının nizamlarına göre ve böyle bir düzenleme yok ise oradaki teamüle göre¹⁵ o da yok ise halin icaplarına göre tayin edilecektir¹⁶.

Aksi kararlaştırılmadığı sürece, sarya süresinin sona ermesine rağmen, yükleme henüz tamamlanmadıysa, geminin limanda daha fazla bekleme yükümlülüğü yoktur. Ancak sarya süresi sona erdikten sonra gemi daha fazla beklemek istemiyorsa bunun taşıtana sürenin bitiminden üç gün önce bildirmesi gerekmektedir. Üç günden daha kısa bir süre

¹¹ Bu kavram hakkında geniş bilgi için bkz. **ÜLGENER, Fehmi, Sürastarya Süresi ve Ücreti, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1993, (ÜLGENER (Sürastarya)), sh.59-64.**

¹² TTK. m. 1030/II.

¹³ Uygulamada böyle bir durumla hemen hiç karşılaşılmadığı konusunda bkz. **ÜLGENER, Fehmi, Sarya ve Sürastarya Sürelerinin Hesaplanması, Deniz Hukuku Dergisi Yıl:2, Sayı:2-3, sh. 5.**

¹⁴ Sarya süresinin belirlenmesi için uygulamada kullanılan çeşitli sistemler ve bunların ayrıntılı olarak anlatımı için bkz. **ÜLGENER (Sürastarya II), sh.6-10, ÜLGENER, (Sürastarya), sh.67, gün başına yüklenecek yük miktarının verilmesi ve tüm yük miktarında belli olması halinde yükleme süresinin sözleşme ile tayin edilmiş sayılıp sayılmayacağına doktrinde tartışmalı olduğu konusunda bkz. ÇAĞA/KENDER, sh.40 ve orada atıf yapılan yazarlar, aynı konuda İngiliz Hukuku uygulamasında görülen farklı sözleşme metinleri ve bunlara mahkemelerin verdiği anlamlar için bkz. **BOYD, Stewart C.,BURROWS, Andrew S., FOXTON, David, Scrutton on Charterparties and Bill of Lading, Sweet&Maxwell, London-1996 (SCRUTTON), sh.307,308, aynı konuda farklı hukuk sistemlerinin yaklaşımları ve çeşitli mahkeme kararları için bkz. TIBERG, p.417-420.****

¹⁵ Ülkemiz liman nizamlarında sarya süresini belirleyen bir hüküm veya oluşmuş bir mahalli teamül olmadığı hususunda bkz. **ÇAĞA/KENDER sh. 40, dipnot 78.**

¹⁶ TTK.m.1031/I.



kala veya süre bittikten sonra böyle bir ihbar yapılırsa, artık ihbarın yapıldığı tarihten itibaren aralıksız olarak üç gün sonra yükleme süresi bitmiş sayılacaktır¹⁷.

Boşaltmaya ilişkin starya süresi de, hazırlık ihbarının verilmesini takip eden gün başlar¹⁸. Boşaltmanın yapılması için belirlenmiş olan starya süresi taraflarca önceden navlun hesaplanırken dikkate alındığından bu sürenin karşılığı olarak taşıtanın ücret ödemesi gerekmemektedir. Ancak bunun aksinin taraflarca kararlaştırılması her zaman mümkündür¹⁹.

Tıpkı yüklemeye ilişkin bekleme süresinde olduğu gibi, boşaltmaya ilişkin yükleme süresi de taraflarca önceden belirlenmemiş ise, boşaltma limanının nizamlarına, bir düzenleme yok ise oradaki teamüle, o da yok ise halin icaplarına göre tespit edilecektir²⁰.

Boşaltmaya ilişkin starya süresi iş günü olarak hesap edilir²¹.

Gönderilenin faaliyet sahasını ilgilendiren sebeplerle meydana gelen gecikmeler starya süresini durdurmayacaktır, buna karşın taşıyanın faaliyet sahasını ilgilendiren sebeplerle meydana gelen gecikmeler starya süresini durduracaktır. Her iki tarafın faaliyet sahasını ilgilendiren sebeplerle meydana gelen gecikmeler ise starya süresine eklenecektir.

1.2.2 Sürastarya (Demoraj) Süresi

TTK m. 1030, sürastaryayı şu şekilde tanımlamıştır:

¹⁷ TTK. m. 1033.

¹⁸ TTK. m. 1052.

¹⁹ TTK. m. 1052, bkz. dn. 13.

²⁰ TTK. m. 1053.

²¹ TTK. m. 1055/I.



"Kararlaştırılmışsa taşıyan, eşyanın yükletilmesi için yükleme müddetinden fazla beklemeye mecburdur. Bu fazla müddete "sürastarya" denir".

Çalışmamızın konusunu oluşturan bu başlık aşağıda ayrıntılı olarak incelenecektir,

2. SÜRASTARYA

Sürastarya kelimesi, Türk Hukuku bakımından, taraflarca kararlaştırılmış olması halinde geminin, limanda, starya süresi bitmesine rağmen yüklemenin/boşaltmanın tamamlanması için beklemekle yükümlü olduğu süreyi ifade eder. Bu süre için bir ücret ödenmesi gerekir ki buna da "sürastarya ücreti" denir.

Taşıtanın, yükleme ve boşaltma safhalarında, taşıma işine müdahalesinin kaçınılmaz olması, sürastarya kurumunun düzenlenmesini gerektirmiştir. Taşıyanın kontrolünün dışına çıkıldığı alanlarda ve zamanlarda onun bu sebeple ortaya çıkan risklere katlanmakla yükümlü tutulmaması gerekir.

Sürastaryanın hukuki niteliği tartışmalıdır.

2.1 Sürastarya Süresi

TTK' na göre²² starya süresi mukavele ile tespit edilmiş ise bu sürenin bitimiyle birlikte sürastarya süresi işlemeye başlayacaktır. Ancak starya süresinin mukavele ile tespit edilmediği durumlarda, bu süre liman nizamlarına o yoksa teamüle²³ o da yok ise halin

²² TTK.m.1031,1032,1053,1054.

²³ Sürastarya süresinin sözleşmede belirlenmediği durumlarda liman teamüllerine göre boşaltma yapılması gerektiği, teamül gereği olan süreyi aşan boşaltmalarda taşıtanın kusurlu olduğu bu sebeple sürastarya ücreti ödemesi gerektiği yönünde bkz. Yargıtay 11. HD 94/4703 E., 94/8770 K., ayrıcabkz. dn.15.



icaplarına göre tespit olunacaktır²⁴. İşte bu ikinci durumda yani starya süresinin akit dışı kaynaklarla tespit edildiği hallerde sürastarya süresinin başlayabilmesi için starya süresinin bitiğinin veya biteceği günün taşıyan tarafından taşıtana bildirilmesi gerekmektedir.

Sürastarya kanundan kaynaklanmaz ve ancak sözleşmede kararlaştırılması halinde uygulanabilir. Buna karşın, sürastaryanın varlığından bahsedebilmek için her türlü ayrıntının sözleşmede düzenlenmiş olması da aranmaz. Sözleşmede sadece sürastaryadan bahsedilmiş olması veya sadece sürastarya ücretinin tespit edilmiş olması yeterlidir. Sürastarya süresi sözleşmede açık olarak kararlaştırılmamış ise, başkaca, kaynakların yardımıyla bunun tespiti mümkündür. Örneğin TTK' nun uygulanacağı durumlarda, sözleşmede sürastarya süresi verilmemiş ve fakat sürastarya kararlaştırılmışsa, m.1031/II uyarınca sürastarya süresi starya süresinin yarısı kadar olacaktır.

Sürastarya süresi kullanıldığı oranda sürastarya ücreti ödenecektir. Sürastarya süresinin sona ermesine rağmen yükleme veya boşaltmanın sona ermediği durumlarda, sürastarya süresini aşan kısım için gerçek zararın tespiti ve bunun tazmini talep edilebilecektir. Buna karşın, sürastarya süresi içinde meydana gelen zararlar önceden sürastarya meblağı olarak bir üst sınıra bağlandığından, bu dönem içinde meydana gelen zararlar sürastarya bedelinden az da olsa fazla da olsa ödenecek bedel sürastarya bedeli olacaktır.

Günümüzde daha yaygın olan uygulama çarter mukavelelerinde sürastarya süresinin belirlenmemesi şeklindedir²⁵. Böylelikle yükleme veya boşaltma işlemleri devam ettiği müddetçe sürastarya süresi de devam etmekte ve starya süresinin bitiminden itibaren, yükleme veya boşaltma yapıldığı süre için ödenecek miktar hep aynı kalmaktadır. Yani, gecikmeden kaynaklanan zararlar sabit bir değere bağlanmakta ve aksi takdirde ortaya

²⁴ Bkz.sh. 5,6.

²⁵ ÜLGENER, sh.421.



çıkacak olan zararı hesap etme güçlüğü ortadan kalkmaktadır²⁶. İncelememizin asıl konusunu oluşturan GENCON 1994' un sürastarya başlıklı 7. klozu da bu şekilde bir düzenleme yapmıştır. Sürastarya süresine ilişkin olarak kesin bir müddet tayin etmemiştir.

2.1.1 Sürastarya Süresinin Başlangıcı

Sürastarya süresinin başlangıcının tespiti, starya süresinin tespiti ile sıkı irtibat içindedir. Zira starya süresi tamamlanmadan sürastarya süresi başlayamamaktadır.

Sürastarya süresinin tespit edilebilmesi açısından iki ihtimal mevcuttur:

1. Starya süresinin ne kadar olduğu sözleşmede alenen açıklanmış ise veya tespitini mümkün kılan unsurlar sözleşmede verilmiş ve matematiksel bir işlem yapılarak starya süresi bulunabiliyor ise, bu durumda starya süresinin hitamıyla birlikte hiç bir ek şart gerekmez, sürastarya süresi başlayacaktır²⁷. Yükleme süresinin gün olarak hesap edildiği durumlarda sürastarya süresi starya süresinin bittiği günü takip eden gün, saat olarak hesap edildiği durumlarda ise starya süresinin bittiği saati takip eden saat başlayacaktır.
2. Starya süresi sözleşmede alenen belirlenmemiş ve belirlenebilmesini sağlayıcı unsurlar da verilmemişse, bu durumda sürastarya süresinin başlayabilmesi için starya süresinin son bulduğuna veya belli bir zamanda son bulacağına ilişkin bir ihbarın taşıyan tarafından taşıtana ulaştırılması gereklidir. Sürastarya süresi, starya süresinin bittiğine ilişkin ihbarın ulaştığı günü takip eden günden itibaren ya da belli bir zamanda biteceği önceden ihbar edilmişse, bu zamandan itibaren işlemeye başlayacaktır. Yapılacak olan ihbar hiçbir şekilde tâbi değildir²⁸. İhbarı taşıyan veya

²⁶ ÜLGENER,sh421.

²⁷ TTK. m. 1032-1054.

²⁸ TTK m. 1034.



onu temsilen limandaki acentesi yapabilecektir. Bu ihbar çarter sözleşmesinde starya süresinin alenen belirlenmemiş veya belirlenebilir olarak düzenlenmemiş olduğu durumlarda taşıyanın sürastarya ücreti isteyebilmesinin şekli bir şarttır.

İngiliz hukuku açısından da sürastarya süresinin başlangıcı doğrudan starya süresinin bitimine bağlıdır. Hazırlık ihbarının yapılmasının ardından, sözleşmede belirlenmiş bir sürenin geçmesiyle starya süresi başlayacaktır. Starya süresinin bitiminden itibaren ise, sürastarya süresi işlemeye başlayacaktır²⁹. Türk hukukunda starya süresinin bitmesi için aranan ihbar şartı, İngiliz hukukunda hiç bir zaman aranmamaktadır. Starya süresinin bitimiyle, ihbara gerek olmaksızın sürastarya süresi kendiliğinden başlamaktadır.

Taşıyanın sürastarya talebinde bulunabilmesinin ön şartı gemisini yükleme veya boşaltma için hazır bulundurmuş olmasıdır. Bu şekilde hazır olan bir gemi için belirlenen starya süresi bittiğinde sürastarya süresi başlayacaktır. Gemi, taşıyanın tasarrufuna bağlı olarak örneğin yakıt almak için taşıyanın hakimiyetinden uzaklaştırılmışsa veya çarter sözleşmesindeki düzenlemeye uygun olarak birinci yükleme limanından ikinci yükleme limanına hareket ettirilmişse, çartererin hakimiyeti dışında olduğu ve hareket halinde olduğu bu süreler zarfında sürastarya süresi işlemeyecektir³⁰.

2.1.2 Sürastarya Süresinin Hesabı

TTK' nun 1036 ve 1055. maddeleri uyarınca sürastarya süresi aralıksız olarak hesap olunur. Aynı prensip Alman ve İngiliz hukuk sistemlerinde de geçerlidir³¹.

²⁹ SCRUTTON, p.302, WILSON, John F., *Carriage of Goods by Sea, Financial Times Pitman Publishing, 1998, p.78, Oxford Dictionary of Law, Oxford University Press, Oxford, 1924, p.78, SHOFIELD, John, Laytime and Demurage, LLP, 2000, p.349.*

³⁰ SCRUTTON, p.303, WILSON, p.78.

³¹ ÜLGENER, sh.425, SCRUTTON, p.302, WILSON, p.78, SHOFIELD, p.342, HUGHES, AD. *Case Book on Carriage of Goods by Sea, Blackstone,1999, p.404.*



Kural sürenin aralıksız olarak işlemesi olmakla birlikte, bu kuralı düzenleyen kanun hükmü yedek hukuk kaidesi olduğundan, sözleşmede aksine düzenleme getirilmesi her zaman mümkündür.

Türk ve İngiliz hukuk sisteminin bu konuda ayrılık gösterdiği önemli bir nokta, sözleşme ile starya süresinin işlemesine ilişkin olarak getirilen istisnaların sürastarya süresi için de geçerli olup olmayacağı meselesidir. Bu husus, önemli bir İngiliz hukuku prensibinin irdelendiği alt başlıkta incelenecektir.

2.1.2.1 "Once on Demmorage Always on Demmorage" Prensibi

Bu terim ile, starya süresi sona eripte sürastarya süresi işlemeye başladığı anda artık sürastarya süresinin hiçbir kesintiye uğramadan ve hatta starya süresi bakımından charterer için getirilmiş sorumsuzluk kayıtlarından dahi etkilenmeksizin, sürastarya süresinin işlemeye devam edeceği ifade edilmektedir. Bu şekilde bir prensibin getirilmesinin nedeni, daha önce izah edildiği üzere, İngiliz Hukuk sistemi bakımından geminin sürastaryaya girmesinin, chartererin sözleşmeyi ihlâl etmesi anlamına gelmesi ve bu aşamada meydana gelen her türlü zararın buna sebep olan taşıtan tarafından karşılanmasının ticari hayatın gereklerine daha uygun olduğunun düşünülmesidir³².

Taşıyana atfı kabil sebeplerden veya, taşıyanın şahsı lehine yaptığı hareketlerden kaynaklanan gecikmeler sürastarya talebine engel teşkil ederler³³. Aynı şekilde sürastaryanın kesintiye uğramasını gerektirici bir takım sebepler sözleşmede alenen belirtilmişse, yani sürastarya için taşıtanı sorumluluktan kurtaran açık bir hüküm sözleşmede yer almışsa, söz konusu hüküm dairesinde taşıyan sürastarya talebinde

³² Aktieselskabet Reidar v. Arcos [1927] 1 KB 352, Union of India v. Corapania Naviera Aeolus SA (The Spalmatori) [1962] 2 LI L Rep 175.

³³ SCRUTTON, p.302, WILSON, p.78-79.



bulunamayacaktır. Sürastaryaya ilişkin sorumsuzluk kayıtlarının açık olması gerekmektedir³⁴. Net olmayan ifadeler sorumsuzluk kaydının sürastarya için uygulanmasına engel teşkil eder³⁵. Buna karşın, sorumsuzluk kaydında sürastarya kelimesi geçmemesine rağmen, bunların sürastarya süresi için de uygulandığı bazı mahkeme kararlarına rastlamak mümkündür³⁶.

Türk hukukunda durum İngiliz hukukundakinden farklıdır. *Once on demmorage always on demmorage* ifadesinin ya da aynı anlama gelecek farklı bir ifadenin yer almadığı ve Türk Hukukuna tâbi sözleşmeler bakımından starya ve sürastarya sürelerinin hesabında süretyi durduran sebepler bakımından farklılık gözetilmeyecektir. Diğer bir ifade ile starya süresini durduran sebepler sürastarya süresini de durduracaktır.

GENCON 94, 25. kutu doldurulmak suretiyle farklı bir düzenleme kabul edilmedikçe, İngiliz Hukuku' na tabi bir sözleşme olduğuna göre, sürastaryayı düzenleyen 7. klotda "*once an demmorage, always on demmorage*" ifadesine veya benzer bir ifadeye rastlanmasa dahi, bu sözleşme zımında yapılan taşımalar bakımından sürastarya süresi bir kez başladımı artık kesintiye uğramadan devam edecektir.

2.1.2.2 Faaliyet Sahası ve Sebebiyet Prensipleri

Bekleme süresinin hesabı başlıklı 1036 ve 1055. TTK hükümlerinde faaliyet sahası prensibi kabul edilmiş ve bir sefer çarterinde tarafların kendi faaliyet sahaları içinde meydana gelen hadiseler neticesi yaşanan gecikmelerin bekleme süreleri bakımından risklerine katlanmaları gerektiği belirtilmiştir.

³⁴ Deri Aktiebolaget transatlantic v. La Compagnie Francaise des Phosphates de L' Oceanie [1926] L1 L Rep 253, Dias Compania Naviera SA v. Louis Dreyfus Corporation (The Dias) [1978] 1 Ll L Rep 325.

³⁵ The Spalmatori [1962] 2 Ll L Rep 175.

³⁶ President of India v. N.G. Livanos Markime Co (The John Michalos) [1987] 2 Ll L Rep 188, Marc Rich & Co Ltd v. Tourloti Compania Naviera SA (The Kalliopi A) [1988] 2 Ll L Rep 101.



Bu prensip uyarınca taşıyanın faaliyet sahasında ortaya çıkan tesadüfi sebeplerle yükleme veya boşaltma yapılamıyorsa, bu günler bekleme sürelerinin hesabında dikkate alınmayacak ve bu şekilde geçen süreler bekleme süresine eklenecektir. Taşıtanın faaliyet sahasında meydana gelen tesadüfi sebepler neticesi yükleme veya boşaltmanın yapılamadığı günler ise, starya süresinin işlemlerini durdurmaz. Her iki tarafın faaliyet sahasında ortaya çıkan sebeplerle yükleme ve boşaltmada gecikme yaşanan hallerde, bekleme sürelerinin işlemlerini durdurmakla birlikte, taşıtanın bu süreler için sürastarya ücreti ödemek yükümlülüğü doğacaktır³⁷.

Kanun koyucu riskin dağılımı açısından kusur aramamış, bunu faaliyet sahası prensibine bağlamakla yetinmiştir.

Maddelerin başlıklarında ve içeriklerinde starya süresi ve sürastarya süresi bakımından ayrılık gözetilmemiştir. Dolayısıyla sözleşme ile düzenlenmeyen durumlarda, starya süresini kesen her hadise sürastarya süresini de kesecektir. Buna karşın tarafların farklı bir düzenleme yoluna gitmeleri ve her iki sürenin kesintiye uğraması bakımından değişik kurallar getirmeleri mümkündür. Sözleşme ile kanundan farklı bir düzenleme getirilmiş olsada olmasada, starya ve sürastarya sürelerinin işlemlerine etki edecek öncelikli bir prensip olarak sebebiyet prensibi karşımıza çıkar³⁸. Daha net bir ifadeyle, kimin faaliyet sahasında meydana gelirse gelsin taşıyanın ve fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin sebep olduğu gecikmeler için sürastarya süresi kesintiye uğrayacak, taşıtanın ve fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin sebep oldukları gecikmeler için ise sürastarya süresi kesintisiz devam edecektir³⁹.

³⁷ Daha ayrıntılı bilgi için bkz. **ÇAĞA/KENDER**, sh.46, **KENDER** Râyegan/**ÇETİNGİL** Erdoğan, Deniz Ticareti Hukuku, Beta, İstanbul, 2003, sh. 110.

³⁸ **ÇAĞA**, sh.47. **ÜLGENER**, sh.431.

³⁹ İngiliz hukukunda da durumun aynı olduğu yönünde bkz. **SHOFIELD**, p.333-342.



2.1.2.3 Pazar ve Diğer Tatil Günlerinin Sürastarya Süresinin Hesabı

Üzerindeki Etkileri

TTK' na göre starya süresi iş günü olarak sürastarya süresi ise kesintisiz olarak⁴⁰ hesaplanacaktır⁴¹. Bu kanuni düzenlemenin yanında ister özel olarak hazırlanmış olsun ister tip charter formu olsun birçok charter sözleşmesinde pazarların ve tatillerin hesaba katılmayacağını ifade eden SHEX kaydı yer almaktadır. Örneğin GENCON 94' ün staryayı düzenleyen 6. maddesi pazarların ve tatillerin starya süresinden istisna edildiğini söylemiş ancak bu günlerde çalışılması halinde starya süresinin işlemiş sayılacağını belirtmiştir. Bu kayıtlar Türk Hukuku bakımından kanuni düzenlemenin tekrarında ibarettir zira iş günü tabiri ile SHEX kaydı aynı neticeyi doğurmaktadır⁴².

SHEX kısaltmasının açılımı, "Sundays and holidays excluded" şeklindedir ve "pazarlar ve tatiller istisna edilmiştir" anlamını taşır. Bu kaydın yer aldığı charter sözleşmeleri bakımından starya süresinin hesabında pazarlar ve tatiller dikkate alınmayacaktır. Ancak çalışılması halinde, çalışılan sürelerin starya süresi olarak dikkate alınacağına dair bir şart (SHEXUU) sözleşmeye her zaman eklenebilir. Hatta çalışılıp çalışılmadığı dikkate alınmaksızın, pazarların ve tatillerin starya süresinden sayılabilmesi için sözleşmeye SHINC (Sundays and holidays included=Pazarlar ve tatiller dahildir) kaydı konması da mümkündür . Bu iki şarttan biri olmadıkça sadece çalışılmış olması pazarların ve tatillerin starya süresi olarak sayılmasını gerektirmez⁴⁴. Tatil kavramı boşaltma veya yüküleme limanında geçerli olan hukuka, uygulamaya ya da teamüle göre belirlenir⁴⁵.

⁴⁰ Uygulamada charter sözleşmelerinde sıklıkla görülen SHINC kaydı ile kesintisiz gün kavramının aynı neticeyi doğurduğu konusunda bkz. **ÜLGENER, (Sürastarya II)**, sh.13.

⁴¹ TTK.m.1036.m.1055.

⁴² **ÜLGENER (Sürastarya II)**, sh. 12.

⁴³ **ÜLGENER, (Sürastarya)**, sh.78.

⁴⁴ **SCRUTTON**, p.307.

⁴⁵ Türk Hukukunda hafta tatili cumartesi 13:00 ile Pazar 24:00 arasındaki 35 saattir. Ayrıntılı bilgi için bkz., **AYBAY Atilla, AYBAY Aydın, AYBAY Gündüz, AYBAY Rona, Denizciler, İşletmeciler ve**



Türk hukuku bakımından ihtilaf yaratan mesele, kanunun getirdiği düzenlemeyi tekrar etmesine rağmen SHEX kaydının charter sözleşmesine konmuş olmasının ne anlam taşıyacağıdır. Doktrinde ileri sürülen bir fikre göre, SHEX kaydının charter sözleşmesinde yer alması, kesintisiz olarak hesap edilen sürastarya süresinin bu mahiyetini değiştirmek amacını taşır⁴⁶. Sözleşmede boşluk olan hallerde, bu boşluğun kanun hükümleriyle doldurulması gerekeceğine göre, SHEX kaydı konmasada starya süresi işgünü olarak hesap edilecek böylece pazarlar ve tatiller dikkate alınmayacaktır. O halde SHEX kaydının konmasının sebebi, sürastarya süresi için de bu kaydı geçerli kılarak, kanuni düzenlemeden ayrılmasıdır.

Karşıt görüşe göre ise, yukarıda belirtilen fikrin kabulü, sözleşme hükümleriyle kanun maddelerinin değiştirilmesini mümkün kılan sözleşme serbestisi prensibini geniş yorumlamak anlamına gelecektir ve esasen yedek kanun maddelerinin sözleşme hükümleriyle değiştirilmesinde dar yorum yapılması gereklidir. Ayrıca sözleşmenin bekleme süreleri bakımından yaptığı düzenlemeyi gözönüne almadan her durumda SHEX kaydının Türk Hukukunda sürastarya süresi bakımından da etkili olacağı şeklinde genel bir kural koymak doğru değildir⁴⁷.

Taraflar SHEX kaydının, sürastarya süresini de kapsayacak şekilde anlaşılmasını istiyorlarsa, bunu aleni şekilde yapmalıdırlar. Sözleşmeden, SHEX kaydının sürastarya süresini de kapsar şekilde anlaşılması gerektiği çıkarılabiliyorsa, bunun tarafların iradesi olarak kabul edilmesi ve kanuni düzenlemeden ayrılarak, sürastarya süresinin iş günü olarak hesaplanacağına kabulü mümkündür. Buna karşın zorlama bir yorum ile sırf

Yöneticiler için Deniz Hukuku, Aybay Yayıncılık, 1998 İstanbul, (AYBAY) sh. 705,706, ayrıca bkz.17-03.1981 tarihli, 2429 s.lı Ulusal Bayram ve Genel Tatiller Hakkında Kanun.

⁴⁶ ÜNAN, Samim, Bekleme Sürelerinin Hesabıyla İlgili Bazı Sorunlar, *Deniz Hukuku Dergisi*, Yıl:1, Sayı:1, sh.28,29.

⁴⁷ Fikir hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. ÜLGENER, sh.433, ÜLGENER (Sürastarya II), sh. 33.



starya bakımından kanunun getirdiği düzenlemeyi tekrar ettiği için SHEX kaydının sürastarya süresini kapsayacağını iddia etmek doğru olmayacaktır. Kaldı ki, SHEX kaydının, tereddüte yer vermeyecek şekilde sürastarya süresini de kapsar tarzda sözleşmeye konması her zaman mümkündür. Sözleşme metni yorumlanırken, SHEX kaydının kullanıldığı yer, starya ve sürastarya sürelerinin düzenleniş şekli ve bir bütün olarak sözleşme metni değerlendirilmelidir.

SHEX kaydının, Türk hukukunun uygulanacağı çarter sözleşmelerinde yer almasını, kanuni düzenlemeye tam olarak vâkıf olmayan deniz ticareti uygulamacılarının, kendilerini garanti altına almak üzere iradelerini açıklamaları şeklinde algılamak sözleşmelerin yorumu bakımından daha adaletli görünmektedir.

İncelememizin konusunu oluşturan GENCON 94, kloz 7, sürastaryaya ilişkin düzenleme yaparken sürastaryanın beher gün basma veya herhangi bir günün kesri için orantılı olarak ödeneceğini belirtmiş, SHEX veya buna benzer ifadeler kullanmamıştır. Buna karşın, starya süresini düzenleyen kloz 6 da, yükleme ve boşaltma için ayrı ayrı öngörülen süreler ya da ikisi için öngörülen toplam sürede hesaplamaların, fiilen çalışılan günler hariç, pazarlar ve tatiller dikkate alınmaksızın yapılması gerektiği ifade edilmiştir. Starya başlıklı 6. klozda pazarlar ve tatiller hariç tutulurken, sürastarya başlıklı 7. klozda bu tarz bir ifadeye yer verilmemiş olduğundan, GENCON 94 ün sürastarya süresinin hesabında kesintisiz gün kuralını kabul ettiğini ve dolayısıyla "once on demmurage always on demmurage" prensibinden ayrılmadığını anlamaktayız.

2.1.2.4 Kötü Hava Şartlarının Sürastarya Süresinin Hesabına Etkisi

Kötü hava şartlarının starya ve sürastarya sürelerini etkileyebilmesi, yükleme-boşaltma yapılmasını engelleyici şiddette olması ve durumun özelliklerine göre belli bir süre



devam etmesi şartına bağlıdır⁴⁸. Türk ve Alman hukuk sistemlerinde, "weather permitting" ve "weather working" klozlarının⁴⁹ dikkate alınabilmesi, yâni bu klozlara bağlı olarak sürelerin kesilebilmesi için, kötü hava şartlarının yükleme/boşaltmayı fiilen engellemiş olması da aranır. İngiliz Hukuk sisteminde de kabul edilen bu görüş uyarınca, rıhtıma yanaşma, yükün iskeleye getirilmesi veya gemi boradasından uzaklaştırılması gibi yükleme ve boşaltma öncesi ve sonrası işlemlerin hava koşullarından etkilenip etkilenmemesi önemli değildir. Ayrıca yükleme/boşaltmanın fiziksel olarak mümkün olduğu fakat yükleme/boşaltma yapıldığı taktirde hava şartlarının yükleri zarara uğratacağı haller de sözkonusu klozların uygulama alanına girmektedir⁵⁰.

Kötü hava şartları bir sefer charterinin taraflarını farklı şekillerde etkileyebilir⁵¹. Konumuz bakımından önemli olan, geminin ve yükün limanda hazır bulunduğu esnada, mevcut kötü hava şartları nedeniyle yükleme/boşaltma işlemlerinin yapılamamasıdır. Bu her iki tarafın faaliyet sahasını ilgilendiren bir sebep olarak mütalaa edilir zira yükleme ve boşaltma taşımanın, her iki tarafın müştereken hareket ettikleri bir aşamasıdır. TTK m. 1036/IV ve m.1055/IV' un düzenlediği bu ihtimal gerçekleştiğinde, geçen süre bekleme süresine eklenecektir, buna karşın taşıtan bu günler için sürastarya ücreti ödemeye devam edecektir. Burada kötü hava şartlarından kaynaklanan risk taşıyan ile taşıtan arasında paylaştırılmış gözükmektedir. Zira, taşıyan kötü hava şartları sebebiyle kaybedilen zaman boyunca yükleme veya boşaltma için gemisini taşıtanın emrine amade

⁴⁸ ÜLGNER, (Sürastarya), sh.85.

⁴⁹ Bu iki kloza İngiliz hukuk sisteminde birbirinden farklı anlamlar atfedildiğine ilişkin olarak bkz.

ÜLGNER, (Sürastarya), sh.88-89, TIBERG, p.402-406.

⁵⁰ TIBERG, p.400,401.

⁵¹ Kötü hava şartları nedeniyle geminin yol alması tahmin edilenden uzun sürebilir ve dolayısıyla gemi yükleme veya boşaltmaya gecikmeli olarak hazır hale gelebilir. Bu durumda meydana gelen gecikmeye katlanacak olan taşıyandır. Zira gemi ancak yüklemeye hazır konuma geldiğinde bekleme süreleri işlemeye başlar. Bununla birlikte, kötü hava şartları nedeniyle limanda yüklemeye hazır bekleyen gemiye mal tedariki sekteye uğrayabilir. Bu durumda starya ve sürastarya süreleri işlemeye devam edecektir (TTK m.1036/2) ve sözleşme şartları doğrultusunda taşıyan sürastaryaya hak kazanabilecektir.



tutmak yükümlülüğü altında olmaya devam etmektedir. Bekleme süresinin ve ek süre olarak sürastarya süresinin bittiğini ileri sürerek, limandan ayrılamayacaktır. Buna karşın, taşıtan da sürastarya ücreti ödemeye devam edecektir. Kabul edilmiş olan bu rejim Alman ve Türk Hukukuna özgü bir rejimdir. İngiliz Hukuk sisteminde kabul edilen rejime göre ise, sözleşme ile farklı bir düzen getirilmediği sürece, starya süresinin önceden sabit olarak belirlendiği durumlarda kötü hava şartları yüklenme/boşaltmayı engellese dahi bunun risklerine taşıtan katlanmakta yani starya süresi kesilmeden devam etmekte, starya süresinin sabit olarak belirlenmediği durumlarda ise kötü hava şartları yüklenme/boşaltmayı engellese bunun risklerine taşıyan katlanmakta ve kötü hava şartları sebebiyle yüklenme/boşaltma durduğu sürece, starya süresi de durmaktadır⁵².

Uygulamaya bakıldığında, gerek "recap telex"lerle yapılan charterpartilerde gerekse tip charterparti formlarında, sadece hava müsadeli günlerin süre hesabında dikkate alınacağını ifade eden WWD (wcaher working day) ya da WP (wcaher permitting) kısaltmalarının⁵³ büyük çoğunlukla starya süresini düzenleyen klozlarda kullanıldığı görülmektedir⁵⁴. GENCON 94 formunda da sürastaryaya ilişkin 7. klozda değil, staryaya ilişkin 6. klozda "wcaher permitting" ifadesi kullanılmıştır. Böyle bir durumda ya sürastarya süresinin hava koşullarından etkilenmesine ilişkin olarak sözleşmede bir boşluk olduğu, ya da tarafların zımnen hava şartlarının sürastarya süresini kesintiye uğratmasını engellemek istedikleri ileri sürülebilir. Türk Hukuku bakımından birinci durumda, sözleşmede mevcut boşluğun TTK m. 1036 ve 1055 hükümleri ile doldurulması gerekecek, ikinci halde ise, sürastarya kötü hava şartlarına rağmen kesintisiz olarak işlemeye devam edecektir. Taşıtan için her iki ihtimalin maddi sonucu aynıdır; sürastarya ücreti ödemeye devam eder. Ancak birinci ihtimalin kabulü halinde, geminin, limandan taşıtanın rızası olmadan ve yüklenme/boşaltma tamamlanmadan ayrılması sözleşmeye ve kanuna aykırılık teşkil edebilir.

⁵¹ Ayrıntılı bilgi ve bu rejimin kabul edilmesinin sebepleri için bkz. **ÜLGENER (Sürastarya II)**, sh.16,17.

⁵² Bu ifadelerin anlamı için bkz. **SCRUTTON**, p.309, **TIBERG**, P.399,400.

⁵³ Ayrıntılı bilgi için bkz. **ÜLGENER (Sürastarya II)**, sh. 17-21.



2.1.3 Sürastarya Süresinin Sona Ermesi

Sürastarya, sözleşmelerde sabit süreli olarak belirlenebileceği gibi, bir süre verilmeden sadece sürastaryadan bahsedilmek suretiyle de kararlaştırılabilir. Aynı durum starya için de sözkonusudur.

Starya süresinin sabit olarak belirlendiği hallerde taşıtan, malları bu süre içinde yükleyeceği veya boşaltacağına dair kesin bir taahhütte bulunmuştur. Sözleşmedeki sorumsuzluk kayıtları kapsamına giren, taşıyanın veya fiillerinden sorumlu olduğu şahısların kusurundan kaynaklanan, yükleme-boşaltma limanının kuralları neticesi olan veya sözleşmenin feshini gerektiren hadiseler hariç, hiçbir sebeple taşıtan bu yükümlülüğünden kurtulama⁵⁵. Sözleşmede getirilen istisnalar, kanundan kaynaklanan nedenler⁵⁶ ve tarafların ortak sorumluluğunu gerektiren başkaca sebeplerle, starya süresi kesilmişse, kesilen süre kadarı yükleme/boşaltma süresine eklenecektir. Yükleme/boşaltma süresi sonlandığında yükleme veya boşaltma halen tamamlanamamışsa, sürastarya süresi başlayacak ve yükleme/boşaltmaya devam edilecektir. Sürastarya süresinin, sözleşme ile belirlendiği hallerde bu sürenin sonunda, belirlenmediği hallerde makul bir süre sonunda, bittiği kabul edilecektir⁵⁷. Sürastarya süresinin sözleşmede belirlenmiş olması ihtimalinde, sorumsuzluk kayıtları ve hava şartları gibi çeşitli sebepler sürastaryayı kesmişse, meydana gelen kesintiler sözleşmede belirlenmiş olan süreye eklenecek ve bu şekilde belirlenen süre bittiğinde, sürastarya süresi de son bulacaktır⁵⁸. Türk hukukunda sürastarya süresinin sözleşmede belirtilmiş olmaması ihtimalini karşılayan bir düzenleme TTK' da mevcuttur. TTK m. 1031/II' ye

⁵⁵ SCRUTTON, p.312, WILSON, p.79, TIBERG, p.528.

⁵⁶ Bu nedenler Türk hukuku bakımından TTK m. 1036 ve 1055' de düzenlenmiştir.

⁵⁷ Sürastarya süresinin kesilmesini gerektiren istisnalar sözleşme ile getirilebilir. Ayrıca TTK m. 1036 ve TTK m. 1055 sürastarya süresinin kesilmesini gerektiren kanuni sebepleri belirlemiştir.

⁵⁸ ÜLGENER, (Sürastarya), sh. 161.



göre, sözleşmede sürestarya süresi tayin edilmemişse, bu süre yükleme süresinin yarısıdır.

Sarya ve sürestarya süreleri gerek Türk hukuku açısından gerek İngiliz hukuku açısından zorunlu bekleme süreleridir. Her ne kadar bu iki hukuk sistemi sürestaryaya farklı hukuki nitelermeler⁵⁹ atfediyorsa da neticede bu iki sürenin hitamina kadar taşıyanın gemisini yükleme/boşaltma limanında tutmak zorunda olduğu fikrinde birleşmektedirler. Türk hukukuna göre sürestarya, taşıtana sözleşme ile tanınan ek bir süredir ve taşıtan geminin kullanımına amade tutulmasını sürestarya süresi sözleşme ile tayin edilmişse bu süre için, sözleşme ile tayin edilmemişse, sarya süresinin yarısı kadar olan bir süre için, taşıyandan isteyebilir. İngiliz hukukuna göre ise sürestarya taşıtanın gecikerek akdi ihlâl etmesi halinde ödenmesi önceden kararlaştırılmış bir tür tazminatı ve taşıtan bu tazminatı (sürestarya ücreti) ödemesinin karşılığı olarak gemiyi, sürestarya süresi sözleşmede kararlaştırılmışsa bu süre için, kararlaştırılmamışsa makul bir süre için⁶⁰ limanda alıkoyabilecektir⁶¹.

2.1.3.1 Sürestarya Süresinin Sona Ermesinin Sonuçları

Sarya veya en geç sürestarya zarfında taşıtan malları yüklediği takdirde, taşıyan bakımından da taşıtan bakımından da sürestarya süresinin sona ermesi bir anlam ifade etmeyecektir. Taşıtan kendisine tanınmış bir süre olan sürestaryanın bedelini, onu kullandığı ölçüde ödeyecek ve malları sefer çarteri sözleşmesi uyarınca varna limanına doğru yola çıkacaktır.

⁵⁹ Sürestaryanın hukuki niteliği hususunda farklı hukuk sistemlerinin kabul ettiği farklı fikirler konusunda ayrıntılı bilgi için **bkz. TIBERG**, p.521-527.

⁶⁰ Taşıtanın sözleşmeden caydığını bildirdiği veya gecikme sebebiyle, seferin devamının artık anlamsız kaldığı veya gecikmenin sözleşmenin bozulması anlamına geldiği hallerde artık taşıyanın gemisini daha fazla bekletmekle yükümlü tutulamayacağı konusunda **bkz. SCRUTTON** p. 299, **TIBERG**, p.529 ve bu prensibe kaynak teşkil eden karar olarak **bkz. Inverkip SS Co. V. Bunge y Born** [1917] 2 K.B. 193, **Western SS Co. V. Amarel Sutherland** [1914] 3 K.B. 55

⁶¹ **SCRUTTON**, p.313.



Asıl problem starya ve sürastarya süreleri zarfında yani zorunlu bekleme süreleri içinde malların yüklenmesinin tamamlanamaması veya hiç yük tedariki olmaması halinde kendini gösterir. Zira zorunlu bekleme süreleri sona erdiğinde artık gemi limanda yük almak için beklemek zorunda değildir. Zorunlu bekleme süreleri sona ermeden önce, taşıtan pişmanlık navlunu adı altında bir bedel ödcyerek⁶² sözleşme ile bağlı kalmaktan kurtulabilir(TTK m. 1040). Taşıtan bu hakkını kullanmamış ve malların yüklenmesi tamamlanmadan evvel zorunlu bekleme süreleri bitmişse, şu sonuçlar karşımıza çıkabilecektir:

- 1- Taşıyan, zorunlu bekleme süreleri sona erdiğinde malların yüklenmesi tamamlanmış olmamasına rağmen daha fazla beklemek istemiyorsa, TTK.m. 1039' un kendisine tanıdığı bir hak olarak limandan ayrılabilir. Özellikle navlun piyasasının yükseldiği dönemlerde bir an evvel yeni sözleşmelere taraf olarak yüksek basmaktan navlun kazanmak isteyen taşıyanlar bu hakkı kullanmaya meyilli olacaklardır.

Taşıyan bu hakkını kullanırsa, navlunun tamamını ve hak kazandığı sürastarya ücretini isteyebileceği gibi, yükün eksik teslim edilmesinden kaynaklanan teminat eksikliği için ek teminat ve eksik yüklemekten kaynaklanan başkaca masraf ve zararlarını da isteyebilecektir.

Zorunlu bekleme süresi içinde gemiye hiç mal yüklenmemiş olması halinde ise, taşıyan TTK m. 1043 gereği artık sözleşme ile bağlı olmayacağı gibi, taşıtan bekleme süresi sonlanmadan önce sözleşmeden caymış olsaydı, ona karşı haiz olacağı talepleri bu durumda da ileri sürebilecektir.

⁶² Malların bir kısmı yüklendikten sonra taşıtan cayma hakkını kullanmışsa, pişmanlık navlununun yanında, TTKm,1040/III' de yazılı ödemeleri de yapacaktır.



İngiliz hukukunda da eksik yükleme halinde taşıyanın yapacağı, limandan ayrılarak ölü navlun talebinde bulunmak ve hiç yükleme yapılmaması halinde ise sözleşmeyi feshederek zararların tazminini istemektir⁶³.

- 2- Zorunlu bekleme süreleri sona ermesine rağmen, taşıyan, yüklemenin tamamlanması için beklemeye devam etmek isteyebilir. Özellikle navlun piyasasının düşmesi, veya daha sonrası için sefer alma olasılığının az olması, veya bir sonra yapacağı seferin kaçello tarihinin geç olması ve benzeri sebeplerle taşıyan bu opsiyonu kullanmak isteyebilecektir. Bu durumda beklemeye devam ettiği her gün için sürastarya ücreti tahakkuk etmeye devam edecektir. Sabit süreli bir sürastarya söz konusu ise, sabit süreyi aşan beklemeler için, İngiliz hukukuna göre sürastarya değil gecikmeden kaynaklanan zararlar talep edilecektir. Ancak daha fazla olduğu her zaman ispata açık olaada genellikle bu dönem için ödenecek meblağın tespitinde mahkemeler ve hakemler sürastarya ücretini baz almaktadırlar. İngiliz Hukukunda bir kez bekleme süreleri dolup, taşıtan sözleşmeden caydığım bildirdiğinde ya da üzerine düşen edimi ifa edemeyeceği açığa çıktığında artık taşıyan sürastaryaya hak kazanmak amacıyla daha fazla bekleyemeyecektir.

Yükleme için olduğu kadar boşaltma için de aynı tarzda bir problem ortaya çıkabilir. Yani, boşaltma işlemi zorunlu bekleme süresi içinde tamamlanamayabilir. Ancak boşaltma için, bu ihtimali karşılayacak farklı bir düzenleme getirilmesi gerekmektedir zira gemi, ambarlarındaki kendisine ait olmayan yükü denize açılmayacaktır. TTK m. 1057, gerekli düzenlemeyi yapmıştır.

TTK m. 1057/1' e göre gönderilen yükü almaya hazır olduğunu bildirmesine rağmen kendisi lehine tanınmış zorunlu bekleme süreleri içerisinde yükü teslim almakta

⁶³ WILSON, p.79, SCRUTTON, p.162,163.



gecikirse, kaptan gönderilene bildirdikten sonra, malı bir umumi ambara veya güvenli başka herhangi bir yere tevdi edebilecektir.

TTK m. 1057/11' ye göre, gönderilen malı teslim almak istemezse, ya da hazırlık ihbarına karşılık vermezse, ya da ihbar yapacak bir gönderilen dahi bulunamazsa, kaptan I. fıkrada belirtilen şekilde hareket edecek ve bunun yanında durumu taşıtana da bildirecektir.

Bu şekilde gönderilenin gecikmesinden veya tevdi işlemlerinin aldığı vakitten kaynaklanan ve boşaltma süresini aşan gecikmeler için taşıyan, kararlaştırılmış sürastarya ücretini, o kararlaştırılmamışsa gecikmeden kaynaklanan zararlarını isteyebilecektir. Taşıyanın bu şekildeki gecikmelerden kaynaklanan sürastarya alacağı ve önceden ödenmemiş ise navlun alacağını garanti altına almak için yapması gerekli olan şey, TTK m.1077'den kaynaklanan yük üzerindeki kanuni rehin hakkını kullanmaktır. Bu hak, yük gemide alıkonduğu sürece veya m. 1057' de yazılı şekilde ambar ya da güvenli bir yere tevdi edilmişse , bu yerde durduğu sürece veya gönderilene teslim edilmişse, iyi niyetli 3. kişilere zilyetliğinin geçmemiş olması şartıyla 30 gün süre ile devam eder.

2.2 Sürastarya Ücreti

2.2.1 Sürastarya Ücretinin Hukuki Niteliği

Zaman içinde, çeşitli hukuk sistemlerinde sürastaryanın bir çeşit tazminat olduğu, cezai şart olduğu, ek navlun olduğu veya *sui generis* bir bedel olduğu fikirleri ileri sürülmüştür⁶⁴.

⁶⁴TIBERG, sh.522.



TTK.m.1030/Iir de ve TTK.m. 1052/11' de açıkça belirtildiği üzere, taraflarca kararlaştırılmışsa, taşıyan yükleme ve boşaltmanın, önceden Öngörölmüş olan staryaya süresi içinde tamamlanamaması halinde, bu işlerin tamamlanabilmesi için belli bir süre (sürastaryaya süresi) daha beklemek zorundadır ve yükleme ve boşaltmanın süratle tamamlanabilmesi için taşıyana baskı yapamaz. Bu göstermektedir ki sürastaryaya süresi hukukumuz bakımından akdi bir süredir. Akitte, taraflarca sürastaryanın kararlaştırılmış olmaması halinde, taşıyanın staryaya süresinden fazla beklemesini gerektiren ve kanundan doğan bir zorunluluk yoktur⁶⁵.

Sürastaryanın akde dayalı bir süre olduğu ve taraflarca sözleşmede kararlaştırıldığı takdirde, taşıyanın bu süre zarfında gemisini yükleme ve boşaltmaya hazır bulundurması gerektiği açıklığa kavuştuğuna göre sürastaryaya ücretinin mahiyeti ve kaynağı da açıklığa kavuşmuş olmaktadır. Sürastaryaya ücreti, taşıyanın gemisini, sürastaryaya süresince hazır bulundurmasının karşılığı olarak taşıyanın ödeyeceği bedeldir. Yani taşıyanın ifa edeceği ve akitten doğan bir edimdir⁶⁶.

Türk ve Alman hukuk sistemlerinde kabul edilen bu görüş olgunlaşınca kadar sürastaryaya ücretinin mahiyetini açıklamak üzere sürastaryaya ücretinin sözleşmeden doğan cezai bir şart olduğu, bir nevi kira bedeli olduğu, sözleşmenin ihlâl edilmesi neticesi ödenen bir tazminat olduğu, navlunun teferruatı olduğu gibi bir çok farklı görüş ileri sürölmüşür. Ancak, sürastaryaya süresi taraflarca kararlaştırıldığında akitten doğan bir hak haline geldiğine göre, bu hakkın kullanılması sözleşmenin ihlâli anlamına gelmeyeceğinden, bunun bir çeşit cezai şart olduğu veya sözleşmenin ihlâli neticesi

⁶⁵ Ancak TTK.m.1033 gereğince, staryaya süresinin sözleşmede belirlenmediği hallerde, fazla bekleme yapmak istemeyen taşıyan, bu düşüncesini önceden ihbar etmelidir. Böylelikle taşıyan da kendisini durumun gereklerine hazırlayacaktır.

⁶⁶ Sürastaryaya ücretinin borçlusu her ne kadar taşıyan ise de TTK.m. 1069 gereği, gönderilen de şartları var ise sürastaryaya ücretinin borçlusu haline gelebilir.



ödenecek tazminat olduğu görüşleri geçerliliklerini yitirmektedir. Ayrıca sürastarya ücreti sabittir ve sürastarya süresi zarfında taşıyanın masraf ve zararı bu sabit bedelden yüksek veya az olsa dahi ödenecek olan meblağ yine sürastarya ücreti olarak belirlenen bedeldir. O halde sürastarya ücretinin tazminat olarak nitelendirilmesi mümkün değildir. Sürastarya ücretinin navlunun teferruatı olduğunu ileri sürmekte dayanaksız kalmaktadır. Zira navlun ve sürastarya ücretleri her ne kadar akitten doğan edimler ise de bunların kaynakları farklıdır. Ayrıca bunlardan birinin varlığı diğerininkini etkilememektedir⁶⁷.

İngiliz hukuk sisteminde son zamanlarda verilen mahkeme kararlarıyla kabul edilen görüşe göre sürastarya; çartererin, yükleme ve boşaltma için sözleşmede şart koşulmuş olan ya da makul olan süreyi aşan gecikmelerin karşılığı olarak ödemeyi sözleşme ile kabul ettiği tazminat (liquidated damages) bedelidir⁶⁸. Başka bir ifadeyle, gemiyi starya süresinden daha fazla bekleterek sözleşmeyi ihlâl eden çartererin ödemekle yükümlü olduğu ve önceden öngörülmüş bulunan bir çeşit tazminattır. "Liquidated damages" terimi⁶⁹ ile ifade edilen bu tazminat, tarafların sözleşmeye, sözleşmenin ihlâli halinde ödenmek üzere önceden koydukları bir meblağı ifade eder. Bu meblağ zararın neticelerinin adil bir öngörü ile tespit edilmiş olduğu durumlarda, tahsil edilebilecektir⁷⁰. Zaman zaman sürastarya terimi sadece, gecikmenin taşıyanı maruz bırakacağı düşünülen zararın taraflarca önceden tespit edilerek bir meblağa bağlanması anlamına gelen *liquidated damages* kavramını kapsayacak şekilde değil aynı zamanda, önceden tespit edilmemiş olan veya tespit edilenin üzerine çıkan zararın karşılığı olan tazminat

⁶⁷ Sürastaryanın hukuki niteliği konusundaki evrimin ve tartışmaların ayrıntıları için bkz. **TIBERG** p.521-528 , **ÜLGENER**sh.415,416.

⁶⁸ **SCRUTTON**, p. 298, **TIBERG** p. 522,523, **WILSON** p.77.

⁶⁹ Sözleşmelere cezai şart konmasının yasak olduğu İngiliz hukuk sisteminde meydana gelen boşluk bu kurum ile doldurulmuştur.

⁷⁰ **WILSON**, p.124.



anlamına gelen *damages for detention*⁷¹ kavramını da kapsayacak şekilde kullanılmaktadır. Her iki kavram da İngiliz Hukuku'na özgü kavramlardır .

BIMCO' nun hazırladığı 1993 Voyage Charterparty Laytime Interpretation Rules 1993 (Voylayrules 1993 Voylayrules⁷³)' ün sürastarya için yaptığı tanım da sürastaryanın bu nitelikte olduğunu destekler ifadeler içermektedir. Voylayrules 1993 sürastaryayı şu şekilde tanımlamaktadır:

"Sürastarya, geminin, bekleme süresini aşacak şekilde geciktirilmesi nedeniyle, donatanın mesul olmadığı bu süre için, donatana ödenmesi kararlaştırılan meblağdır...".

Bu tanım, bir zamanlar tartışmalı olan, yükleme ve boşaltmanın kararlaştırılan bekleme süresi içinde yapılamamasının çarter sözleşmesinin ihlâli anlamına gelip gelmeyeceği meselesini de açıklığa kavuşturmuştur. Varılan sonuç, bunun sözleşmeyi ihlâl sayılacağı ve sürastarya ücretinin bu ihlâlin yol açtığı zararlara karşılık olduğudur.

Daha önceki görüş, sürastarya ücretinin, geminin yükleme ve boşaltma limanında, akdi bir hak olarak, kararlaştırılan süreden uzun tutulmasının karşılığında ödenen bir meblağ olduğu yönündedir. Yâni bu görüşe göre sürastarya ücretli starya süresidir⁷⁴ ve starya

⁷¹Çarter sözleşmesinde sürastaryaya ilişkin bir klozun konmamış olması veya geminin sürastaryada olduğu günlerin sayı ile sınırlandırılması halinde donatanın, geminin, starya ve ikinci halde sürastarya süresinden de uzun alkonmasından kaynaklanan gerçek zararlarının hâkimler, hakemler veya bilirkişiler tarafından hesaplanarak tazmini gerekecektir. Bu tazminat türü ise " unliquidated damages" veya "damages for detention" olarak ifade edilir. Çarter sözleşmesinde sürastaryanın gün olarak sınırlandırıldığı durumlarda sürastaryanın bitiminden, sürastaryanın kararlaştırılmadığı durumlarda ise starya süresinin bitiminden itibaren artık gemi yükleme veya boşaltmanın tamamlanması için beklemek mecburiyetinde değildir. Dilerse hareket ederek gecikme yerine başkaca zararlarının tazminini isteyebilir

⁷² Bu kavramlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz; ÜLGENER, sh.417, SCRUTTON, p.298,299.

⁷³ Sefer çarteri sözleşmelerinde, starya süresine ilişkin yorum kuralları getiren yazılı bir belgedir.

⁷⁴ WILSON, sh.77, SHOFIELD, p. 317.



süresinin bitiminden sonra geminin sürastarya süresince limanda alıkonması sözleşmenin ihlali anlamına gelmemekte, bilakis bu akdi bir hak teşkil etmektedir. Bu görüş ile ilgili olarak Lockhart V. Falk⁷⁵ ve Harris v. Jacobs⁷⁶ davalarında ulaşılamayan netliğe Lily v. Stewenson⁷⁷ davasında ulaşılmış ve Lord Trayner şu sözlerle sürastaryayı tarif etmiştir:

" Sürastarya kelimesi hiç şüphesiz kararlaştırılmış veya belgelerden anlaşılacak bir sürenin üzerinde olan ve öngörülmüş bulunan gecikme için kararlaştırılan ilave meblağı doğru şekilde göstermektedir... "

Lord Trayner' in ifade ettiği bu görüş yukarıda da izah edildiği üzere günümüzde terk edilmiş ve yerini zararların önceden belirlenmiş bir meblağ ile tazmini görüşüne bırakmıştır. Günümüzde İngiliz Hukukun' da geçerli olan görüşü, Union of Dias Compania Naviera SA v. Louis Dreyfus Corporation⁷⁸ davasında Lord Diplock şu sözlerle ifade etmiştir:

" Eğer charterer, boşaltma işlemini tamamlamadan evvel bekleme süresi biterse, sözleşmeyi ihlâl etmiştir, ihlâl süreklidir, boşaltma tamamlanana kadar devam eder... "

Sürastaryanın kararlaştırılmış olması donatan için olduğu kadar charterer için de avantajlıdır. Charterer, sürastarya ücreti karşılığında, starya süresinin ardından, sözleşmede kararlaştırılmış bu süre için; kararlaştırılmamışsa, sözleşmenin ticari amacını yok etmeyecek makul bir süre için geminin beklemesini talep edebilecek ve donatan bu süre zarfında starya süresi bitmiştir diyerek hareket etmeye kalkamayacaktır. Chartererin donatana gemisini bekletmesi için vermiş olduğu talimat, gecikme

⁷⁵ (1875) LR 10Ex 132.

⁷⁶ (1885)15 QBD 247.

⁷⁷ (1895)22 Rett 278.

⁷⁸ (1978) 1 WLR 261.



sözleşmenin ticari amacını yok edecek kadar önemli olmadığı sürece akde dayalı ve haklı bir talimattır ve donatan da verilen talimata uyma borcu altındadır⁷⁹.

Boşaltmada çarterer, sürastarya talebine karşılık olarak, donatanın malları limana çıkararak gecikmeyi azaltabileceği ve dolayısıyla ödenecek sürastarya meblağını azaltabileceğini ileri süremez. Buna karşın, donatan da sadece kendi makul olmayan davranışından ileri gelen gecikmeler için sürastarya ücreti talep edemez,

Sözleşme ile kararlaştırılan sürastarya ücreti, taşıtanın kararlaştırılan süreyi geçirmek suretiyle sözleşmeyi ihlâlinden doğan tüm zararları miktar olarak karşılayacak şekilde hesaplandığından, taşıtanın sorumluluğu sürastarya miktarı ile sınırlıdır. Donatanın zararı kanıtlamak yükümlülüğü olmaksızın sözleşmede belirlenen sürastarya bedelini talep edebilecektir⁸⁰.

Çarterer yükleme ve boşaltma yükümlülükleri dışında çarter sözleşmesinden kaynaklanan başka bir borcunu ihlâl etmişse ve bu ihlâl neticesi yükleme ve boşaltma aşamalarında gecikme yaşanmışsa, çartererin sorumluluğu yine sürastarya miktarı ile sınırlıdır. Ancak çarter sözleşmesinin yukarıda izah edildiği şekilde farklı koşullarının ihlâli *gecikme dışında* bir zarara neden olmuşsa, meydana gelen zararın ayrıca tazmini mümkün olacaktır. Bununla birlikte, yükleme ve boşaltmada meydana gelen gecikmeler, çartererin sözleşme zımında başkaca yükümlülüklerini ihlâl etmesi neticesini doğurmuşsa, bu ihlâllerin doğurduğu zararların tazmini de istenebilecektir⁸¹.

Çartererin yükleme ve boşaltma aşamalarında sebep olduğu gecikmeler geminin gecikmesi dışında farklı zararlara uğramasına sebep olmuşsa, bu zararların tazmininin istenip istenemeyeceği tartışmalı olmakla birlikte, Aktieselskabet Raidar v. Arcos

⁷⁹ SCRUTTON, p.298-299, WILSON, p.77.

⁸⁰ WILSON, p.77.

⁸¹ SCRUTTON, p.301, WILSON, p.77.



davasının yorumu yoluyla sürastarya ile birlikte bu zararların da talep edilebileceği iddia edilmektedir.⁸²

Bekleme süresini aşacak şekilde geminin, yükleme ve boşaltma limanlarında alıkonduğu hallerde, charter sözleşmesinin olaya etkisi su şekillerde ortaya çıkabilecektir .

1. Kapsamlı bir sürastarya klozunun konması ihtimalinde, örneğin boşaltma için 5 gün ve bundan sonrası için beher gün başına 2500\$ şeklindeki bir şart meydana gelecek her türlü gecikmeyi kapsayacaktır. Kararlaştırılan 2500\$ in makul süre için kararlaştırıldığı kabul edilecek ve ancak makul süreyi aşan gecikmeler için donatan önceden dikkate alınmayarak liquidated damages kapsamına sokulmayan zararını, talep edebilecektir.

2. Kısmi bir sürastarya klozunun konması ihtimalinde, örneğin, " yükleme için 5 gün, beher gün başına 2500 \$ sürastaryada 10 gün" şeklindeki bir şart on beş günü aşan gecikmeler için likidite olmayan ve gecikmeden kaynaklanan zararların tazminini isteme hakkı verecektir. Genellikle geminin sürastaryada olduğu günler için ödeyeceği sürastarya meblağı baz alınarak, gecikmeden kaynaklanan zararların hesabı yapılacaktır. Ancak taraflar daima gerçek zararın bundan daha fazla veya az olduğunu ileri sürebileceklerdir.

Şartın hiç konmaması ihtimalinde, örneğin, "yükleme için 5 gün" veya " yükleme, liman teamüllerine göre" veya sadece " yükleme" tarzındaki şartlar, mazeretsiz gecikmeler için uğranılan zararın önceden tespit edilmiş olmayan ve gecikmeden kaynaklanan zararlar olarak tazminini isteme hakkı verecektir.

⁸² SCRUTTON, p.301.

⁸³ Ayrıntılı bilgi için bkz. SCRUTTON, p.299.



2.2.2 Sürastarya Ücretinin Tespiti

Sürastarya ücretine ve tahakkuk şekline ilişkin TTK maddeleri açık ifadeler kullanmak yerine genel tespitler yapmışlardır. Yükleme açısından TTK m. 1030' da boşaltma açısından ise TTK m. 1052' de taşıtanın sürastarya süresi için taşıyana sürastarya ücreti ödemekle yükümlü olduğu bildirilmiştir. Sürastarya ücretinin tespiti açısından ise TTK m. 1035 sürastarya ücretinin sözleşme ile tespit edileceğini, sözleşmede tespit edilmemişse hakkaniyete göre tespit edileceğini, hakkaniyete göre tespit yapılırken, durumun özellikleri ve bilhassa gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları ile taşıyanın mahrum kalacağı navlunların göz önünde bulundurulması gerekeceğini bildirilmiş ve böylelikle, sürastaryanın hesaplanması için genel geçer kurallar getirmiş ancak matematiksel bir formül vermemiştir.

TTK m. 1035' in ifadesinden anlaşıldığı üzere kanun koyucu, sözleşmede kararlaştırılmayan hallerde, sürastarya ücretinin tespitinde mümkün olduğunca, piyasa şartlarının dikkate alınmasını istemiştir. Ancak bununla birlikte durumun özellikleri de dikkate alınacağına göre, örneğin yükleme/boşaltma işlemleri zamanında tamamlanmış olsa dahi, geminin uzunca bir süre yeni bir navlun sözleşmesine konu olamayacağı alenen ortaya konabiliyorsa, bu durumda sürastarya ücretinin tespitinde benzer gemilerin kazanacağı navlun miktarının ölçüt olarak alınması taşıtan bakımından adaletli olmayacaktır ve ücretten indirim yapılması gerekecektir. Sürastarya ücreti hesaplanırken taşıyanın farazi kayıplarının yanında fiili kayıp olarak gemi adamlarının ücretleri, bakım masrafları, limanda kalma karşılığı yapılan masraflar ve benzeri kalemler muhakkak dikkate alınmalıdır.

Sürastarya ücretinin hangi şartlara bağlı olarak tahakkuk edeceği meselesine ise kanunda yer verilmemiş ve bu konu sözleşmesel düzenlemelere bırakılmıştır⁸⁴.

⁸⁴ ÜLGENER, 440,



İngiliz Hukukun' da yükleme ve boşaltma için staryaya süresi olarak belirlenmiş sürenin aşılması ile gemi sürastaryaya girecek ve sürastaryaya ücreti derhal tahakkuk etmeye başlayacaktır⁸⁵. Sürastaryaya ücreti, kesintisiz olarak sözleşmede belirlenmiş olan sürastaryaya süresince ve sözleşmede belirlenmemişse yükleme veya boşaltma tamamlanıncaya kadar⁸⁶ tahakkuk etmeye devam edecektir.

İngiliz mahkeme kararlarında da çoğu zaman ortaya konduğu üzere⁸⁷, aslında hemen her charter sözleşmesinde gün başına ve kesri için sürastaryaya ücreti belirlenmektedir ve bu konuda mahkemelere ya da hakemlere çok iş düşmemektedir.

Sürastaryaya ücreti yukarıda söylendiği üzere gün başına ve kesri için belirlenebileceği gibi saat başına veya gün başına olarak da belirlenebilecektir. Gün başına belirlendiği hallerde günün tamamı kullanılmasa dahi, bir günlük sürastaryaya ücreti tahakkuk edecektir⁸⁸. Gün ifadesi yerine 24 saatlik kesintisiz süre ifadesinin kullanılmış olduğu hallerde ise hesap edilecek sürastaryaya ücreti gecikilen her saat başına tahakkuk edecektir^{89,90}.

Her ne kadar sürastaryaya genellikle gün başına tahakkuk ediyorsa da, ödeme, gemi seferi tamamlayıp, bir sonraki sözleşmesini ifa için yola çıktıktan sonra yapılır. Fakat, büyük bir gecikme söz konusuysa ve Londra Tahkim kuruluna başvurma imkanı sözleşme ile öngörülmüşse, taşıyan bu kurula başvurarak sürastaryaya için bir ara karar talebinde bulunabilecektir. Bu ara kararın kesinleşmiş ve üzerinde ihtilaf bulunmayan sürastaryaya

⁸⁵ SCRUTTON, p.302, SHOFIELD, p.323, WILSON, p.78.

⁸⁶ Makul süreyi aşmamak ve sözleşmenin ticari amacına yok edecek bir gecikme teşkil etmemek şartıyla.

⁸⁷ Dias Compania Naviera SA v. Louis Dreyfus Corporation [1978] 1 WLR 261.

⁸⁸ Commercial Steamship Co v. Boullon [1875] LR 10 QB 346, South Australian Voluntary Wheat Pool v. Owners of the Riol [1926] 24 Ll L Rep.

⁸⁹ Stewart Line (Belfast) v. Wallace Bros Ltd (Dublin) [1921] 7 Ll Rep 98

⁹⁰ Sürastaryaya süresinin ve ücretinin tespiti için yapılan zaman çizelgesi örnekleri için bkz. AYBAY sh. 708-721.



ücreti kısmı için geçerli olması ve sonradan dikkate alınacak olan faizi içermemesi muhtemeldir⁹¹.

GENCON 94, yükleme ve boşaltma limanlarında, sürastaryanın 20. kutuda belirtilmiş birim üzerinden, ve yine 20. kutuda belirtilen şekilde gün başına veya günün her hangi bir bölümü için orantılı olarak hesaplanacağını belirttiikten sonra, sürastaryaya gün başına hak kazanılacağını ve fakat taşıyanın hazırlayacağı faturanın taşıtana ulaşması ile doğmuş olan sürastarya hakkının muaccel hale geleceğini bildirmiştir.

Sözleşme metninden anlaşıldığı üzere GENCON 94 formunu kullananlar 20. kutuya yazmak üzere bir sürastarya ücreti üzerinde anlaşacak ve ödeme şeklini de (gün başına veya günün herhangi bir kesri için) belirteceklerdir. Belirtilen ücret, gün başına, taşıyan lehine hak olarak doğacak ve taşıyan tarafından fatura edilerek taşıtana (veya yetkili acentesine)⁹² ulaşmakla muacceliyet kasbedecektir. Bu düzenlemenin bir sonucu da sürastarya ücretinden kaynaklanan rehin hakkının⁹³ ancak, talep edilen, yâni taşıyan tarafından taşıtana fatura edilen (ve taşıtana ulaşmış bulunan), sürastarya ücretinin ödenmemesi neticesi kullanılabilmesidir. Muacceliyet kasbetmeyen bir alacak için rehin hakkı kullanılmayacağına göre, sürastarya ücreti her ne kadar taşıyan lehine doğmuşsa da, taşıtana fatura edilmeden önce bu rehin hakkının işleme konması mümkün olmayacaktır.

GENCON 94' ün sürastarya klozunun ikinci paragrafı, sürastaryanın ilk paragrafta düzenlenen şekilde ödenmemesi halini karşılamaktadır. Buna göre, gereği gibi sürastarya borcunu ifa etmeyen taşıtana, durumu düzeltmesi için, taşıyan tarafından 96 saat kesintisiz süre verilecek ve bu yazılı olarak ihbar edilecektir. Bu sürenin hitanına kadar

⁹¹ SHOFIELD, p.323.

⁹² Bu fatura ya da ihbarın muhatabının kloz metninde belirtilmemiş olduğu ve ihbarın taşıtan ve/veya yetkili acentasına yapılması gerektiği hususunda bkz. ÜLGENER, sh.441.

⁹³ Bkz. GENCON 94 kloz 8.



da sürastarya borcu ödenmemişse ve gemi yükleme limanı içinde veya limanın dışında bekler konumda ise, taşıyan her zaman sözleşmeyi feshederek menfi zararının tazminini isteyebilecektir. Bu ifadeye göre, taşıyan ancak yükleme limanında sözleşmeyi feshetme imkânına sahiptir. Burada boşaltma limanından hiç bahsedilmemiştir.

Fesih hakkının kullanılması geminin yükleme limanında olmasına bağlanmıştır. Bununla birlikte, starya süresini düzenleyen 6. kloza baktığımızda geminin tüm rıhtımlar meşgulse, henüz limana girmeden de hazırlık ihbarı verebileceğini görürüz. Bu durumda starya süresi de sürastarya süresi de gemi liman dışındayken işleyebilecek ve dolayısıyla sürastarya ücreti gemi liman dışındayken tahakkuk edebilecektir. Ancak sözleşmeyi feshetmek isteyen taşıyan gemi liman dışında olduğundan fesih hakkını kullanamayacaktır. Ayrıca kesinleşmemiş bulunan bir borcun ifa edilmemesine, fesih müeyyidesinin bağlanması da sorun yaratabilecektir⁹⁴.

2.2.3 Sürastarya Ücretinin Alacaklısı

Sürastarya ücretinin alacaklısı, önceden öngörülen starya süresi içinde yükleme veya boşaltma işlerinin yapılamaması ve dolayısıyla sürastarya süresinin kullanılması sebebiyle geminin daha uzun süre alıkonmasından zarar gören şahıstır. Bu şahıs gemiyi sefer çarteri için taşıtanın kullanımına sunan taşıyandır. Taşıyan geminin maliki olabileceği gibi, alt taşıma sözleşmesi yapmak üzere gemi malikiyle çarter ilişkisine giren bir başka taşıtan da olabilir.

2.2.4 Sürastarya Ücretinin Borçlusu

Bir akitte sürastaryadan bahsedilmişse, bunun bir borçlusu olması gerektiği açıktır. Türk hukukuna göre yükleme ve boşaltma limanlarında sürastarya ücretinin borçlusu,

⁹⁴ ÜLGENER, sh.443, ayrıca 96 saatlik sürenin uzun tatil dönemlerinden veya hafta sonu tatillerinden önce verilmesi halinde taşıtan için sorun yaratacağı konusunda bkz.ÜLGENER, sh.443.



sürastaryanın ilişkin olduğu sefer charterinin tarafı oları taşıtandır . Ancak TTK m. 1069 hükmü uyarınca, belli şartlarla, borçlu olarak taşıtanın yerine gönderilenin ikâme olması mümkündür. Bu maddeye göre gönderilenin sürastarya ücretinden dolayı sorumlu olabilmesi için, malı teslim alması ve malı teslim almasına sebep teşkil eden mukavele veya konişmento hükümlerinin kendisini sürastaryanın borçlusunu olarak göstermesi gerekir. Gönderilenin aynı zamanda taşıtan olması ihtimalinde bir problem görülmemektedir. Ancak gönderilen aynı zamanda taşıtan değilse ve malları teslim almışsa, konişmentoda veya konişmentonun atf yaptığı charter sözleşmesinde sürastarya ücretinin borçlusunun gönderilen olacağı yazılması şartıyla TTK m, 1069 uyarınca sürastarya ücretinin borçlusunu konumuna girecektir. Bu konuda yükleme limanında tahakkuk eden sürastarya ücreti ile boşaltma limanında tahakkuk eden sürastarya ücreti arasında fark gözetilmez⁹⁶.

İngiliz hukukunda, charterpartie konmuş bir sorumsuzluk kaydı olmadığı sürece ve konişmentoda taşıtanı yükümlülükten kurtaran yeni bir sözleşme düzenlenmediği sürece, sürastarya ücretinin borçlusunu taşıtandır. Sürastarya ücretinin ödenmesine ilişkin charterparti klozu açık şekilde konişmentoya eklenmişse, konişmentonun tarafları veya bu tarz bir konişmento ile ihtirazi kayıt ileri sürmeksizin malı teslim alanlar da sürastarya borçlusunu olabileceklerdir.

GENCON 94' ün sürastarya klotunda yükleme ve boşaltma limanlarında oluşan sürastarya ücretinin borçlusunun doğrudan doğruya taşıtan olduğu bildirilmektedir. Bu GENCON' 94 ile yapılmış olan en önemli değişikliklerden bir tanesidir⁹⁷. Bu şekilde taşıyan için eski formda mevcut olan boşaltma sürastaryasının tahsil edilememesi riski en aza indirilmiş olmaktadır⁹⁸.

⁹⁵ ÇAĞA, sh.48, ÜLGENER, sh.444.

⁹⁶ Bu konuda tartışma bulunduğu hususunda bkz. ÜLGENER, sh.446-447.

⁹⁷ ÜLGENER (Gencon), sh. 24

⁹⁸ Türk hukuku bakımından aynı riskin mevcut olduğu konusunda bkz. AYBAY sh. 686.