

Deniz Yük Taşıma İşletmelerinde Sürastarya ve Dispeç Günleri ve Ücretlerin Hesaplanması

Yusuf SÜR MEN*

GENEL AÇIKLAMA

Sürastarya, «yükleme ve boşaltma için tespit edilen muayyen süreler zarfında yükleme veya boşaltma yapılmaması halinde geminin taşıma sözleşmesi uyarınca fazladan bekliyeceği süre için ödenecek paradır».¹

Sürastarya ücreti, ne bir tazminat ve ne de bir cezai şart niteliğinde değildir, bir ücret, munzam navlundur. Bu sebeple, Türk Ticaret Kanununun 1951 yılı tasarısındaki «tazminat» sözü çıkarılmış ve yerine «ücret» denilmiştir.

Sürastarya, sözleşme ile kararlaştırılmışsa taşıyan, eşyanın yükletilmesi ya da boşaltılması için «yükleme süresinden» fazla beklemek zorundadır. Bu fazla süreye «sürastarya süresi» denir. Eğer, sözleşmede sürastarya süresi tayin edilmemişse bu süre yükleme ya da boşaltma süresi (starya)'nın yarısından ibarettir.² Taşıtan, sürastarya süresi için taşıyana, sürastarya ücreti ödemekle yükümlüdür.³

Sürastarya süresi, yükleme ya da boşaltma süresinin bitimiyle başlar. Yükleme ya da boşaltma süresi veya sürastarya süresi

(*) Karadeniz Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesinde Arş. Görv.

(1) Genay Nefise, «Nakliyat Vergisinde Sürastarya ve Boş Navlun Konusu», *Vergi Dünyası*, sayı 10 (Haziran 1982), ss. 36.

(2) TTK, Md. 1031/2

(3) TTK, Md. 1030/3

bittikten sonra taşıyan yükleme ya da boşaltma için fazla beklemeye mecbur değildir. Bununla beraber taşıyan fazla beklemek istemiyorsa, yükleme ya da boşaltma veya sürastarya süresinin bitmesinden üç gün önce taşıtana bunu bildirmeye mecburdur; bildirmezse yükleme ya da boşaltma veya sürastarya süresi, sonradan yapacağı ihbardan itibaren üç gün geçmedikçe bitmez.

Yukarıda yazılı üç gün bütün hallerde takvime göre aralıksız olarak hesap olunur.⁴

Sürastarya ücreti, genellikle sözleşme ile tayin edilir; sözleşme ile tayin edilmemişse hakkaniyet üzere takdir olunur.⁵

Sürastarya ücretinin süresinin hesaplanmasına gelince, bu ücrette süre aralıksız hesap olunur.

Taşıyanın faaliyet sahasında tahakkuk eden tesadüfi sebepler dolayısıyla yükün gemiye alınması ya da boşaltılması mümkün olmayan günler ise, bu sürenin hesabında nazara alınmaz; sürastarya süresi içinde olsa bile bu günler için sürastarya ücreti istenemez.⁶

Fırtına istilâsı veya seferberlik gibi her iki tarafın faaliyet sahasını ilgilendiren tesadüfi sebepler dolayısıyla yükün gemiye teslimi, alınması ya da boşaltılması mümkün olmayan günler beklemeye süresine ilave olunur; şu kadar ki; yükleme süresi içinde olsa bile taşıtan bu günler için taşıyana sürastarya ücreti ödemekle yükümlüdür.⁷

Dispeç parası (despatch money) ise, «yükleme ya da boşaltmanın sözleşmede belirtilen sürede veya daha önce yapılması halinde deniz yük taşıma işletmesinin (taşıyanın) taşıtana ödediği paradır.⁸

Taşıma sözleşmesinde belirtilen süre içerisinde, geminin yüklenmesi ya da boşaltılmasında kazanılan günlere «dispeç günleri» denir.

(4) TTK, Md. 1033

(5) TTK, Md. 1035

(6) TTK, Md. 1036/1-3

(7) TTK, Md. 1036/4

(8) Kemp J.F. ve Young Peter, **Business For Shipmasters**, Surrey : Kadly Publications, 1963, s. 19.

Sözleşmede süre, fiilen gerçekleştirilebilecek yükleme ya da boşaltma süresi kadar belirtilir, bu süre içerisinde yükleme ya da boşaltma gerçekleştirildiğinde bile, taşıtan dispeç parasına hak kazanır.

Türk Ticaret Kanununda dispeç parasından bahsolunmamıştır. Ancak, gerek dispeç parasını¹³ tayini ve gerekse bekleme süresinin hesaplanması, sürastarya ücretinin hesaplanmasından farklı değildir.

Sürastarya ücreti ile dispeç parasının hesaplanmasında sözleşmede yer alacak klozların (sözleşme maddesi) iyi bilinmesi gerekir. Ayrıca, sözleşmede sürastarya ücreti ile dispeç parasının «kazanılan bütün çalışma süresi» (all working time saved) için mi, yoksa «kazanılan bütün zaman» (all time saved) için mi, ödeneceği şartının yer alması da çok önemlidir.

Sürastarya ve dispeç günlerinin hesaplanmasında gün ile ilgili **running days** ve **working days** olmak üzere iki türlü kloz vardır.

Running days, cari günler anlamına gelen ve 24 saati aralıksız olarak dikkate alan klozdur. Cari günlerin takvim günlerinden farklı, günlerin sıfırdan değil, sözleşmede gösterilen saatten itibaren başlamak üzere sayılmasıdır.⁹ Bu klozda Cumartesi, Pazar ve tatiller cari gün içinde yer alır. Running days klozunun yanına sHex ifadesi eklendiğinde tatillerin yükleme ya da boşaltma süresinden sayılmayacağı anlaşılır. Running days klozunun yanına sHine ifadesi eklendiğinde ise, tatillerin yükleme ya da boşaltma süresi içerisinde sayılacağı anlaşılır. Cuma günlerinin tatil olduğu ülkelerde sHex yerine fHex, sHine yerine ise fHine kullanılır.

Working days iş günü ile ilgili klozdur. Bu klozda Pazar günleri ile kanuni tatil günleri müstesna tutulur. Fakat, gün bölünmez. Ancak bu kloz ile limanın normal çalışma saatleri dikkate alınır ve bir çok limanda bu çalışma, gece mesaisini kapsamaz. Bu karşılık, gece mesaisini de süreye alan (kapsayan) **per working day of 24 hours** veya **per clear working day of 24 hours** şeklinde kloz da vardır.

(9) Tekil Fahiman, *Navlun Mukaveleleri*, İstanbul: Bozak Matbaası, 1973, s. 53.

Örnek Olay¹⁰

«A» gemisinin kayıtlı tonajı 6000 tondur. Yüklemeye hazırlık mektubu verildikten 24 saat sonra başlanacaktır. Dispeç parası her gün için \$ 250 iken, sürastarya ücreti her gün için \$ 350'dır.

Taşıma sözleşmesinde yükleme ile ilgili şartlar ayrıntıları ile aşağıda gösterilmiştir :

1. 10 cari gün
2. Havanın çalışmaya müsait olduğu her iş günü için 600 ton (Pazarlar ve tatiller hariçtir)
3. Yükleme (starya) 10 gün kabul edildi. (Pazar ve tatil günleri yüklemeye devam edilirse sayılacaktır).

27 Aralık, Perşembe günü öğlede hazırlık mektubu yetkililere verildi. 1-2 Ocak Salı ve Çarşamba günleri tatildi, fakat 3 Ocak günü yükleme yapıldı. 4 ve 9 Ocak günleri yağmur yağdığından çalışma yapılamadı. 10 Ocak öğlede yükleme tamamlandı ve konişmento imza edildi.

a) Hazırlık mektubu 27 Aralık, saat 12.00'de yetkiliye verildi, yükleme süresi 28 Aralık, Cuma günü saat 12.00'de başladı.

Yükleme süresi (starya)	28 Aralık	saat 12.00'de başladı
Yükleme günü izni	10	
Yükleme süresi sonu	7 Ocak	saat 12.00
Yükleme tamamlandı	10 Ocak	saat 12.00
Sürastarya (demurrage) süresi	3 gün	

Ödenmesi gereken sürastarya tutarı $\$ 350 \times 3 \text{ gün} = \$ 1.050,-$

$$\text{b) Yükleme günü izni} \quad \frac{6000}{600} = 10 \text{ gündür.}$$

(10) Kemp J. F. ve Young, Peter, a.g.e., s. 71.

ZAMAN TABLOSU

Gün ve Tarih	Açıklama	Yüklemede İşleyen Süre	Toplam Yükleme Süresi
Perş. 27 Aralık	12.00 hazırlık mektubu yetkiliye verildi	—	—
Cuma 28 »	12.00 yükleme başladı	12 saat	12 saat
C.tesi 29 »		24 saat	1 gün 12 saat
Pazar 30 »	Tatil - işlemez	—	1 gün 12 saat
P.tesi 31 »		24 saat	2 gün 12 saat
Salı 1 Ocak	Tatil - işlemez	—	2 gün 12 saat
Çarş. 2 »	Tatil - işlemez	—	2 gün 12 saat
Perş. 3 »		24 saat	3 gün 12 saat
Cuma 4 »	Yağmur, çalışma yapılmadı - işlemez	—	3 gün 12 saat
C.tesi 5 »		24 saat	4 gün 12 saat
Pazar 6 »	Tatil - işlemez	—	4 gün 12 saat
P.tesi 7 »		24 saat	5 gün 12 saat
Salı 8 »		24 saat	6 gün 12 saat
Çarş. 9 »	Yağmur, çalışma yapılmadı - işlemez		6 gün 12 saat
Perş. 10 »	12.000 yükleme tamamlandı ve konişmento imza edildi	24 saat	7 gün 12 saat

Ödenmesi gereken sürüstaryaya ücreti \$ 350 × 3 gün = \$ 1.050,—

NOT : 10 Ocak 1984 tarihli kur uygulanmıştır (1 \$ = 300,— TL)

ZAMAN TABLOSU

Gün ve Tarih	Açıklama	Yüklemede İşleyen Süre	Toplam Yükleme Süresi
Perş. 27 Aralık	12.00 hazırlık mektubu yetkiliye verildi	—	—
Cuma 28 »	12.00 yükleme başladı	12 saat	12 saat
C.tesi 29 »		24 saat	1 gün 12 saat
Pazar 30 »	Tatil - işlemez	—	1 gün 12 saat
P.tesi 31 »		24 saat	2 gün 12 saat
Salı 1 Ocak	Tatil - işlemez	—	2 gün 12 saat
Çarş. 2 »	Tatil - işlemez	—	2 gün 12 saat
Perş. 3 »		24 saat	3 gün 12 saat
Cuma 4 »	Yağmur, çalışma yapılmadı		3 gün 12 saat
C.tesi 5 »		24 saat	4 gün 12 saat
Pazar 6 »	Tatil - işlemez	—	4 gün 12 saat
P.tesi 7 »		24 saat	5 gün 12 saat
Salı 8 »		24 saat	6 gün 12 saat
Çarş. 9 »	Yağmur, çalışma yapılmadı - işlemez		6 gün 12 saat
Perş. 10 »	12.00 yükleme tamamlandı ve konişmento imza edildi	24 saat	7 gün 12 saat
Cuma 11 »		24	8 gün 12 saat
C.tesi 12 »		24	9 gün 12 saat
Pazar 13 »	Tatil - işlemez	—	9 gün 12 saat
P.tesi 14 »	12.000 -yükleme süresinin sonu	12 saat	10 gün

Yükleme süresinin sonu 14 Ocak saat 12.00

Yüklemenin tamamlanması 10 Ocak saat 12.00

Kazanılan zaman 4 gün

Ödenecek dispeç parası \$ 250 × 4 gün = \$ 1.000,—

NOT : 14 Ocak 1984 tarihli kur uygulanmıştır (1 \$ = 300,— TL)

Sürastarya ücreti tahsil edildiğinde yapılacak kayıt :

Ocak 1984	
_____ 10 _____	
KASA H.	315.000,—
ALINAN SÜRASTASYA ÜCRETİ	
	315.000,—
\$ 1.050,— × 300,— TL.	315.000,— TL
_____	_____

Dispeç parası verildiğinde yapılacak kayıt :

Ocak 1984	
_____ 14 _____	
VERİLEN DİSPEÇ PARASI	300.000,—
KASA H.	
	300.000,—
\$ 1.000,— × 300,— TL.	300.000,— TL
_____	_____

1934

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

KİTAP ELEŞTİRİSİ

Ekonomi Politikasının Temelleri, Doç. Dr. Hüsnü ERKAN, Aydın Yayınevi, İzmir 1984, 288 s.

Doç. Dr. İsmet ERGÜN*

Günümüzde İktisat Biliminin genel olarak üç alt dala ayrıldığını görüyoruz : 1) Teorik İktisat (İktisat Tarihi ve İktisadi Düşünceler Tarihini Kapsayacak şekilde), 2) İktisat Politikası ve 3) Maliye. Şüphesiz bu ayırmada çizgiler çok kesin olmadığı gibi, bundan farklı ayırmalara da rastlanmaktadır. Aslında alt dalları kesin bir çizgi ile ayırmaya ne gerek ve de imkân vardır.

Türkiye'de yüksek öğretim birimlerinin işleyişleri ve teşkilâtlandırılmaları yeniden düzenlenirken İktisat Bölümleri, 1) İktisat Teorisi ve İktisat Tarihi, 2) İktisat Politikası ve 3) Kalkınma İktisadı ve Uluslararası İlişkiler olmak üzere üç anabilim dalına dayandırılmıştır. İktisat Bölümlerinde bir İktisat Politikası anabilim dalı bulunmasına ve ülkemizde en çok konuşulan bir konu olmasına rağmen, İktisat Fakültelerinde İktisat Politikası diye bir ders olmadığı gibi, genel iktisat politikası ile ilgili bilimsel yayınlar da yok denecek kadar azdır. Bu yargıyı insafsız bulanlar, bizde politikaların teorik dersler çerçevesinde, örneğin para politikası «Para ve Banka» dersinde, istihdam politikası, «Makro Ekonomi» dersinde, ticaret politikası «Uluslararası İktisat» dersinde, Maliye Politikası, «Kamu Maliyesi» dersinde vs. okutulduğunu söyleyeceklerdir. Bu doğrudur. Ancak tüm politikaları koordineli bir şekilde ele alan ve politikalar arasındaki yatay, dikey ve aykırı bağlantıları sistematik bir bütünlük içinde ortaya koyan bir ders

(*) Hacettepe Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü Öğretim Üyesi.

mevcut değildir. Halbuki iktisadi sorunlar çok boyutlu ve karmaşık bir içeriğe sahip olduklarından, bunların çözümü için de aynı anda birden çok politikalar birlikte kullanılmaktadır. Bu nedenle Hüsnü ERKAN'ın yukarıda adı geçen kitabı bu boşluğu doldurmada önemli bir adım olarak görüyoruz. Bugün özellikle Alman Üniversitelerinde —Alman Tarihçi Okulunun bir mirası olarak— teorik iktisat yanında ve aynı ağırlıkta iktisat politikası dersleri okutulduğunu görüyoruz.

Kitap altı bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde, iktisat politikasının tanımı, politika bilimi ile olan ilişkisi, iktisat bilimi içindeki yeri, tarihçesi ve sınıflaması ayrıntılı bir biçimde işlenmektedir. ERKAN, önce makro düzeydeki genel iktisat politikasını,

- ekonomik düzenle ilgili politikalar
- ekonominin yapısı ile ilgili politikalar ve
- ekonominin seyri ile ilgili politikalar

olmak üzere üç alt gruba ayırmaktadır. Daha sonra özel ekonomi politikası dediği sektörel politika ayırımını yapmaktadır. Örneğin tarım politikası, sanayi politikası, ulaştırma politikası, enerji politikası, ticaret politikası vs. Diğer yandan yazar, amaçlara göre iktisat politikasını; 1) İstihdam politikası, 2) Konjöntür politikası, 3) Büyüme ve Kalkınma politikası, 4) Bölüşüm politikası ve 5) Ödemeler Dengesi politikası olmak üzere beş alt dala; araçlara göre ise 1) Para ve Kredi politikası ve 2) Maliye politikası olmak üzere iki alt dala ayırmaktadır. Ayrıca iktisat politikası mekân açısından da bir sınıflamaya tabi tutulmaktadır: Yerel iktisat politikası (belediyelerin), bölgesel iktisat politikası, ulusal iktisat politikası, uluslararası iktisat politikası ve uluslararası iktisat politikası (A.E.T. gibi). Bütün bu sınıflamalar ve ayırımlar bize iktisat politikası derslerinin boyutunu ve önemini açık bir şekilde göstermektedir. Bu sınıflamalardan sonra özellikle sosyal bilimlerde büyük bir tartışma konusu olan «Değer Yargısı» konusu çok ayrıntılı olarak ele alınmaktadır.

İkinci bölüm iktisadi sistem ile iktisat politikası arasındaki ilişkilere ayrılmıştır. Burada önce iktisadi sistemlerin temel ilkeleri üzerinde durulmakta ve bundan sonra iktisadi sistem tipleri

anlatılıp, sistemlerde kaynak dağılımı sorunu, sistemlerin yakınlaşması tezi ve çeşitli iktisadi düzen konseptleri tartışılmaktadır.

Üçüncü bölümde «İktisat Politikasında Karar Birimleri» konusu ele alınmıştır. Burada çeşitli karar birimleri (Parlamento, Hükümet, Merkez Bankası, Yerel Yönetimler, Çıkar grupları vs.) incelenmiş ve bu karar birimleri arasındaki koordinasyon sorunları tartışılmıştır. Ayrıca karar sürecinde istek oluşumu ve bu istek oluşumunun etkileme yöntemleri geniş bir biçimde anlatılmıştır.

Ekonomi Politikasında Amaç Sorunu dördüncü bölümün, araçlar sorunu ise beşinci bölümün konusunu teşkil etmektedir. Önce amaçlar arasında ilişkiler ele alınmakta ve hemen arkasından amaçların bir sistematigi verilmektedir. Buna göre, ekonomik büyüme, tam istihdam, fiyat istikrarı, adil gelir dağılımı, ödemeler dengesi ve optimal tüketim yapısı pratik iktisat politikasında temel ekonomik amaçlar olarak gösterilmektedir. Ayrıca her bir amaçın alt dalları ve amaçlar arasındaki ilişkiler şematik bir şekilde ortaya konmaktadır. İktisat politikasının araçlarına da geniş yer verilmektedir. Önce araçlar bir sınıflandırmaya tabi tutulmakta ve daha sonra, ekonomik düzenin çerçevesini oluşturan temel yasalar ele alınmaktadır. Bunun ardından pratik iktisat politikası açısından son derece önemli olan Ekonomik süreç politikasının araçları verilmektedir. Bu bölümün sonunda pratik iktisat politikasında hangi araçların, hangi amaçlar için kullanıldığı ve etki açısından önemlilik derecesi ayrıntılı bir tabloda gösterilmiştir. (S. 219)

Son bölümde, ekonomik sorunlarda teşhisden tedaviye kadar ortaya çıkan ekonomik önlemler çeşitli açılardan incelenmektedir. İktisat Politikasında enformasyon süreci, projeksiyonlar, durum analizi, plan ve programlar, karar, uygulama ve kontrol aşamaları, strateji ve taktik ve nihayet nicel iktisat politikaları bu bölümün belli başlı konularıdır. Böylece iktisat politikasının, daha önce sözü edilen sınıflamanın içerdiği alt dallarının hepsi için gerekli ve geçerli temel bilgiler bu kitapta verilmiş ve iktisat politikasının bütün bu alt dallarında ortak olan, amaç, araç ve karar birimi ilişkileri ustalıkla incelenmiştir. Eğer, Hüsnü ERKAN kitabın son sözünde vadettiği gibi (S. 283)

- Ekonomik süreç politikası
- Ekonomik yapı politikası
- Büyüme ve Kalkınma politikası ve
- Sanayileşme politikası

alanlarında çalışmalarını sürdürüp bu konularda kitap yazarsa, gerçekten Türk İktisat Literatürüne önemli katkıları olacaktır. «Ekonomi Politikasının Temelleri» kitabı bu hamlenin bir başlangıcı olarak görüyoruz.

Kitabın özellikle birinci bölümünde felsefi konular ağır basmaktadır. Eğer bu konular diğer bölümlerin içinde eritilmiş olsaydı, kitabın okunuşu daha kolay olurdu. Diğer taraftan kavramlar ve tanımlar üzerinde çok fazla durulmuş ve bunlar gereğinden fazla alt gruplara ayrılmıştır. Bu durum okuyucunun anlatılanların, bütün içindeki yerini saptamasını zorlaştırmaktadır. Okuyucu adeta bir kavram ve gruplandırma kargaşası ile karşı karşıya kalmaktadır. Şüphesiz bunda, bazı kavramların henüz Türkçe'ye tam olarak yerleşmemesinin veya Türkçede karşılığı bulunmamasının büyük payı vardır ve bu konuda yazarın yapabileceği fazla birşey yoktur.

Kitabın sonunda, özellikle ders kitapları için çok önemli olan fakat Türkçe kitaplarda pek görmediğimiz «Kavramlar Dizini» yer almaktadır.