

# Sefer Çarterpartilerinde Bekleme Sürelerinin TTK ve Tasarıda Düzenlenişi

Av. Sevgican Aydın\*

## GİRİŞ

Çarter sözleşmeleri navlun sözleşmelerinin alt türünü oluşturmaktadır. Çarter sözleşmesi ile taşıyan, geminin tamamını veya bir kısmını veyahut da belirli bir yerini taşıtana tahsis ederek denizde eşya taşımayı taahhüt eder ve bunun karşılığında da taşıtandan bir ücret talep eder.

Çarter sözleşmeleri esas itibariyle zaman çarter ve sefer çarter sözleşmeleri olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Zaman çarter sözleşmesinde taşıyan gemisini yük taşınması için belirli bir süreliğine taşıtana tahsis etmeyi, taşıtan da bunun karşılığı olarak taşıyana belirli bir navlun ödemeyi taahhüt eder. İnceleme konumuz sefer çarter sözleşmesinde bekleme süreleri olduğu için zaman çarter sözleşmesinin sadece tanımını vermekle yetiniyoruz.

Çalışmamızda sefer çarterpartilerinde bekleme sürelerinin ne şekilde düzenlendiği incelenecektir. Bu bağlamda öncelikle sefer çarter sözleşmesine kısaca değinilecek, sonra sefer çarterinde mevcut düzenlemeye göre bekleme sürelerinin ne şekilde düzenlendiği incelenecek ve en son olarak TTK Tasarısında bekleme sürelerinin nasıl düzenlendiği maddeler halinde ele alınacaktır.

## I. SEFER ÇARTERİ

Sefer çarter sözleşmesi de diğer tüm çarter sözleşmeleri gibi navlun sözleşmesinin bir alt türünü oluşturmaktadır.

Sefer çarter sözleşmesinde taşıyan gemisini bir veya birkaç yolculuk için tamamen veya kısmen personeli ile birlikte taşıtana tahsis etmeyi, taşıtan da bunun karşılığı olarak taşıyana navlun ödemeyi taahhüt eder<sup>1</sup>. Örneğin geminin İstanbul ile Hamburg limanları arasında beş sefer için yük taşınmasına tahsis edilmesinde sefer çarter sözleşmesi söz konusu olmaktadır. Görüldüğü gibi, sefer çarter sözleşmesinde gemi belirli bir *zaman* için değil, belirli bir *sefer* için taşıtana tahsis edilmektedir.

\* Avukat, Ankara Barosu

1 Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku**, 6. Bs., Alkım Kitabevi, 2001, s. 236.

Bu sözleşmede önemli olan geminin tahsisi değil, yükün taşınmasıdır<sup>2</sup>. Yani sözleşme gemiye değil, yüke ilişkindir. Navlun ücreti de taşınan *yüke* göre belirlenir.

Sefer charter sözleşmesinde geminin zilyetliği, teknik ve ticari kontrolü taşıyanın elindedir. Zaman charterin aksine sefer charter sözleşmesinde ticari kontrol de taşıyanda kaldığı için taşıtanın kaptana talimat verme yetkisi de bulunmamaktadır. Sefer charter sözleşmesinde zilyetlik ve buna bağlı olarak teknik kontrol taşıyanda olduğu için geminin yakıtından, sefere elverişsizliğinden sözleşme boyunca taşıyan sorumludur. Sefer charter sözleşmesinde gecikme rizikosu taşıyandadır.

Sefer charter sözleşmesinin ifasını 4 aşamada incelemek mümkündür<sup>3</sup>: Yolculuktan önceki safha, yükleme faaliyetleri, taşıma safhası ve boşaltma faaliyetleri. Yolculuktan önceki safha ve taşıma safhasında meydana gelebilecek tüm gecikmelerden taşıyan sorumlu olacaktır. Zira bu safhalarda gemi taşıyanın hâkimiyet alanındadır. Buna karşılık yükleme ve boşaltma faaliyetlerinde taşıyan yalnız başına değildir; bu aşamalarda taşıtanın veya gönderilenin de faaliyetlere bizzat katılımı bulunmaktadır.

## II. 6762 SAYILI KANUN UYARINCA SEFER ÇARTERPARTİSİNDE BEKLEME SÜRELERİ

Bekleme süreleri her charterpartide bulunmamaktadır. Zaman charterde bekleme süreleri charter sözleşmesi tamamıyla zaman üzerine kurulmuş olduğundan bulunmamaktadır. Sefer charterde ise gemi taşıtana belirli sayıda sefer yapmak amacı ile tahsis edildiğinden bu seferlerdeki yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin ne kadar süreceğinin ve bu konuda hangi şartların kullanılacağına belirtilmesi gerekmektedir. Yani genel olarak bekleme süreleri inceleme konumuzu oluşturan sefer charter partilerinde söz konusu olmaktadır.

Bir geminin yüklenmesi veya boşaltılması için limanda geçirmekle yükümlü bulunduğu süreye “**bekleme süreleri**” adı verilir<sup>4</sup>. Bu süre geminin hazırlık ihbarının verilmesiyle işlemeye başlar ve yükleme-boşaltma faaliyetlerinin sona ermesine kadar devam eder.

Bekleme süreleri kendi içinde *starya*, *sürastarya* ve *3 günlük ek süre* olmak üzere 3 zaman parçasını ihtiva etmektedir.

### A) YÜKLEME-BOŞALTMA (STARYA) SÜRESİ

Starya süresi, aksi kararlaştırılmadıkça taşıyanın ayrıca bir para talebine hakkı olmaksızın yüklemenin bitirilmesine kadar kaptanın beklemeye mecbur olduğu süredir (TTK md. 1030/3). Yani geminin yükleme veya boşaltma için limana gelip hazırlık ihbarı vermesinden ve sürelerin başlangıcı için bir ihbar süresi öngörül-

2 Tekil, **a.g.e.**, s. 237.

3 Fehmi Ülgener, **Sürastarya Süresi ve Ücreti**, Ankara, 1993, s. 8.

4 Alman Hukuku'nda bu süreye “wartezeit” denilmektedir.

müşşe bunun dolmasından sonra yükle ilgili şahısların faaliyetlerini ifa edecekleri süre olan starya süresi yani yükleme ve boşaltma süreleri işlemeye başlar. Bu süre taşıtan ve gönderilen lehine bir süre olduğundan dolayı bu şahıslar yükleme ve boşaltmaya hemen başlamak zorunda değillerdir<sup>5</sup>.

Starya süresi sözleşme ile belirlenir. Örneğin, “*yükleme süresi 24 saattir*” veya “*yükleme süresi .... tarihinde bitmiş olacaktır*” şeklinde sözleşmeye bir kloz konularak bu süre tayin edilir. Ancak bu süre sözleşmede tayin edilmemişse yükleme limanının nizamlarına, bunlarda bir hüküm yoksa oradaki teamüle, teamül de yoksa halin icabına göre tayin olunur (TTK md. 1031/1). Bekleme süresinin halin icabına göre tayin edilmesi halinde yükün cins ve miktarı, geminin teçhizatı, yükleme limanındaki teşkilat, işçi durumu ve mesai saatleri nazara alınır. İhtilaf halinde ise süre mahkemece belirlenir<sup>6</sup>.

Yükleme süresinin başlayabilmesi için hazırlık ihbarının yapılması gerekmektedir. Süre de hazırlık ihbarının ertesi günü işlemeye başlar ( TTK md. 1030/1 ve 2).

Hazırlık ihbarı, gemi yükleme limanına ulaşıp da yüklemeye hazır olunca kaptan tarafından bu husus bildirilmek üzere taşıtan veya belli olan yükletene yapılan tek taraflı ve tamamlanması ulaşmasına bağlı bir beyandır. Kanunen bir şekle tabi değildir; ancak uygulamada çok kere yazılı olarak yapıldığı gibi yükletenin kim olduğu bilinmediği ve taşıtanı da ele geçirmek mümkün olmadığı halde ilan suretiyle de yapılabilir<sup>7</sup>. Hazırlık ihbarının gemi yükleme limanına ulaşmadan yapılması halinde ise bundan doğa zararlardan taşıyan sorumludur.

Hazırlık ihbarının mesai saatleri içinde yapılması gerekmektedir. Mesai saati dışında veya bir Pazar günü ya da başkaca bir tatil gününde ulaşan hazırlık ihbarı ulaştığı günü takip eden iş gününde yapılmış sayılır.

Gemi aynı taşıtan için birden çok limandan mal yükleyecekse her limanda hazırlık ihbarının tekrarı lazımdır<sup>8</sup>. Kısmi çarterde ise her taşıtan hakkında ayrı bir yükleme süresi işler ( TTK md. 1030 ve 1045). Bu nedenle yüklemeye sırası gelen her bir taşıyana ayrı ayrı ihbar yapılması gerekmektedir.

Yukarıda da belirtildiği gibi, usulüne uygun olarak hazırlık ihbarının yapılması halinde yükleme süresi **ertesi gün** işlemeye başlar. Sürelerin hesabındaki **günden** kastedilen zaman dilimi **gece yarısından diğer gece yarısına kadar olan süredir**. Ancak bu hususu düzenleyen TTK md. 1030/2 emredici bir hüküm değildir. Dolayısıyla yükleme süresinin başlangıcının sözleşmede taraflarca başka türlü karlaştırılması da mümkündür. Örneğin, ihbardan itibaren 8 saat sonra yükleme süresi başlayacaktır şeklinde bir kloz sözleşmeye konulabilir.

5 Ülgener, a.g.e., s. 65.

6 Tahir Çağa, Rayegan Kender, Deniz **Ticaret Hukuku**, C. II, 8. Bs., Arıkan, İstanbul, s. 40.

7 Çağa/Kender, a.g.e., s. 40.

8 Çağa/Kender, a.g.e., s. 41.

Taşıtanı gerektiğinde daha çabuk yüklemeye sevk için charter sözleşmelerinde çoğu kez “*dispatch money*” klozu konmaktadır<sup>9</sup>. Bu süre, yüklemenin yükleme süresi dolmadan bitirilmesi halinde taşıyan tarafından taşıtana yükleme süresinin kullanılmayan kısmı için verilmesi kararlaştırılan meblağdır. Ancak uygulamada kullanılan bu usul 6762 sayılı kanunda mevcut değildir.

## B) SÜRASTARYA SÜRESİ

Taraflar yüklemenin belli yükleme süresi içerisinde bitirilememesi ihtimalini de göz önünde tutarak geminin beklemekte devam etmesi için ek bir süre daha kararlaştırabilirler. Bu süreye **sürastarya süresi** denir (TTK 1030/3). Ancak taşıtan fazladan bekleyeceği bu süre için taşıtandan ek bir ücret alır. Bu ücrete de “*sürastarya ücreti*” denir.

Sürastarya süresi sözleşme ile belirlenir. Ancak sözleşmede sadece sürastaryadan ya da sürastarya ücretinden bahsedilip de sürastarya süresi tayin edilmemişse sürastarya süresi **yükleme süresinin yarısıdır** ( TTK md. 1031/2).

Sürastarya süresi, yükleme süresinin sözleşme süresi ile tayin edilmiş olması halinde bu sürenin bitmesiyle başlar. ( TTK md. 1032/1). Yükleme süresi gün olarak hesap edilmişse, sürastarya süresi yükleme süresinin bittiği günü takip eden gün işlemeye başlar. Yükleme süresinin saat olarak hesabı halinde ise bittiği saati takip eden saat sürastarya süresinin başlangıcıdır<sup>10</sup>.

Yükleme süresinin sözleşme ile tayin edilmemiş olması halinde ise sürastarya süresi, taşıyanın taşıtana veya yükletene yapacağı ihbar ile işlemeye başlar ( TTK md. 1032/2). Bu ihbar hiçbir şekilde tabi değildir ve karşı tarafa ulaşmasıyla sonuçlarını doğurur. Karşı tarafın bunu kabule etmesine gerek yoktur. Sürastarya süresi, ihbarda yükleme süresinin bitim tarihi olarak bildirilen günü takip eden gün işlemeye başlar.

## C) ÜÇ GÜNLÜK EK SÜRE

Yükleme ve varsa sürastarya süreleri geçtikten sonra bile kaptan bu sürelerin bitiminde hemen hareket edemez. Eğer kaptan bu sürelerin sonunda daha fazla beklemeyen hemen hareket etmek isterse bunu **en az 3 gün önceden** taşıtana bildirmek zorundadır. Aksi takdirde yükleme ve sürastarya süreleri sonradan yapılacak ihbardan itibaren 3 gün daha uzar ( TTK md. 1033/1).

## D) BEKLEME SÜRESİNİN VAKTİNDEN ÖNCE SONA ERMESİ

Yukarıdaki açıklamalardan da anlaşıldığı gibi bekleme süresinin asgari haddi starya süresi, azami haddi ise starya süresi+sürastarya süresi+3 günlük ek süredir.

9 Rayegan Kender, Ergon Çetingil, Deniz Ticareti Hukuku: **Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte Temel Bilgiler**, 9. Bs., Arıkan, İstanbul, s. 119. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgener, **a.g.e.**, s. 208-212.

10 Çağa/Kender, **a.g.e.**, s. 43.

Ancak istisnai olarak bekleme süresi daha erken de bitebilir. Bu istisnai haller şunlardır<sup>11</sup>:

- a) Yüklenecek mallar tamamen yüklendikten sonra taşıyanın daha fazla beklemesine gerek yoktur.
- b) Taşıtan yükü kısmen ya da tamamen yüklemeyeceğini bildirirse bu beyan taşıyana ulaşmakla bekleme süresi sona erer.
- c) Mücbir bir sebep nedeniyle geminin limandan ayrılmak zorunda kalması halinde de bekleme süresi vaktinden önce bitmiş sayılır.
- d) Belirli hallerde geminin yükleme bitmeden ve yükleme süresi dolmadan önce limandan ayrılabilmesinin sözleşmede öngörülmesi ve geminin buna dayanarak hareket etmesi.
- e) Üçüncü kişi yükletenin bulunmaması veya yükleme yapmaması.

### **E) BEKLEME SÜRESİNİN HESABI**

Bu sürenin hesabı, uygulamada birçok uyuşmazlık çıkması nedeniyle Kanunda ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.

Starya süresinde günler iş günü olarak düzenlenmiştir. Yani Pazar günleri ya da resmi tatil günleri bu sürenin hesaplanmasında sayılmaz. Sürastarya ve 3 günlük ihbar süresinde ise günler aralıksız olarak hesaplanır. (TK md. 1036/1 ve 1033/2). Ancak Kanunun bu hükümleri emredici nitelikte değildir; yani aksine sözleşme yapılabilir.

Kötü hava şartları ve beklenmeyen haller nedeniyle yüklemenin durması halinde ise taraflardan her biri kendi faaliyet sahasında çıkacak engellerin neticelerine katlanacaktır. Buna göre:

- a) Taşıyanın faaliyet sahasındaki tesadüfi bir sebeple bir süre yükün gemiye alınması mümkün olmamışsa bu günler bekleme sürelerine dâhil sayılmaz. Yani bekleme süresi o kadar müddet daha uzamış olur. Örneğin, gemideki vinçlerin arızalanması veya gemi adamlarının grevi halinde boşta geçen süreler bekleme sürelerinden sayılmaz<sup>12</sup>. Ancak yüklemenin mutlaka belli bir güne kadar bitirilmesi şart koşulmuşsa taşıyan daha fazla beklemek zorunda değildir (TK md. 1037).
- b) Taşıtanın faaliyet sahasında ortaya çıkan tesadüfi bir sebeple yükleme yapılmayan günler ise bekleme sürelerine dâhil sayılır; yani süre uzatımı yapılmaz. Örneğin, yükü getiren aracın gecikmesi halinde bu olay taşıtanın faaliyet sahası içinde olduğundan bekleme süresi uzatılmaz.
- c) Her iki tarafın faaliyet sahasını ilgilendiren tesadüfi sebepler dolayısıyla yü-

11 Çağa/Kender, a.g.e., s. 44-45.

12 Kender/Çetingil,a.g.e., s. 118.

kün gemiye teslim edilmesi ve gemi tarafından da alınması mümkün olmayan günler bekleme süresine ilave edilir. Fakat bu durumda menfaatler arasındaki dengeyi korumak amacıyla taşıtanın yükleme yapılamayan bu günler için taşıyana ayrıca sürastarya ücreti ödemesi gerekir.

Bekleme sürelerinin hesabında kanunkoyucu kusurdan değil “*faaliyet sahasından*” bahsetmektedir. Faaliyet sahası kavramından maksat taraflardan her birinin yükleme ve boşaltmada kanun veya sözleşme gereği üzerine düşen görevlerin ifasına ilişkin faaliyetlerin tümüdür<sup>13</sup>. Yüğü gemiye kadar getirmek taşıtana, yüğü gemiye yüklemek ve istif etmek de taşıyana aittir. (TTK md. 1021). Ancak sözleşmede taraflar faaliyet sahaslarını kendileri de belirleyebilirler. Bu durumda “*fio*” (free in and out) ve “*fios*” (free in and out stowed) klozları gündeme gelmektedir. Eğer sözleşmeye *fio* klozu konulmuşsa bu durumda yükleme ve boşaltma taşıtanın faaliyet sahasında sayılır. Sözleşmeye *fios* klozu konulmuşsa yükleme, boşaltma ve istif de taşıtanın faaliyet alanındadır. Yani bu şartlarla taşıtanın faaliyet sahası genişletilmektedir. Dolayısıyla bu sahalarda çıkan beklenmeyen engeller yüzünden yüklemenin durması halinde, bu sahalarda artık taşıtanın faaliyet sahasından sayılacağından boş geçen günler bekleme süresin hesabında sayılır.

### III. TASARIDA BEKLEME SÜRELERİNİN DÜZENLENİŞİ

Hükümetin 2005 tasarısındaki madde gerekçelerinde<sup>14</sup> de belirttiği gibi, 1861 tarihli Alman Kanunnâmesinden 6762 sayılı Kanuna intikal eden sistem, son derece karmaşık ve Kanunnâmenin müzakereleri sırasında da belirtildiği gibi tuzaklarla doludur. Özellikle de yükleme limanına ilişkin bekleme süreleri ile pişmanlık navlunu düzenlemeleri tümüyle karmaşıktır. Bekleme süreleri, uygulamada ayrıntılı sözleşme şartları ile düzenlenmektedir. Dolayısıyla Kanundan beklenen de sade, açık ve taraf iradelerine en az düzeyde müdahale eden bir yedek düzenlemenin yapılmasıdır.

Tasarı hazırlanırken uygulamada duyulan bu ihtiyaç göz önüne alınmıştır. Ayrıca 6762 sayılı Kanunda dağınık bir halde yer alan kuralların ilgili oldukları başlıkların altında toplanmasına özen gösterilmiştir. Örneğin, yükleme süresine ilişkin 6762 sayılı Kanunun 1030. maddesinin ikinci fıkrası, aynı maddenin üçüncü fıkrasının üçüncü cümlesi ve 1031. maddesinin birinci cümlesi, kısmen değiştirilerek Tasarının 1153 üncü maddesinde bir araya getirilmiştir. Aynı şekilde, sürastarya süresini düzenleyen 6762 sayılı Kanunun 1030. maddesinin üçüncü fıkrasının ilk iki cümlesi, 1031. maddesinin ikinci fıkrası ve 1032. maddesi kısmen değiştirilerek Tasarının 1154. maddesinde toplanmıştır.

Bekleme süreleri Tasarının 1152 ila 1158. maddeleri arasında düzenlenmiştir. Şimdi bu maddeler sırasıyla incelenecektir.

13 Çağa/Kender, **a.g.e.**, s. 46.

14 <http://www.aktifsmmm.com.tr/Taslak/Kanun/Ticaret/ttp.taslak.htm>, (çevrimiçi), 15 Ocak 2008.

## A) HAZIRLIK BİLDİRİMİ

**Madde 1152-** 1) *Yüklemenin belli bir günde başlayacağı kararlaştırılmamışsa, taşıyan veya yetkili bir temsilcisi, ikinci ilâ beşinci fıkra hükümlerine uygun olarak taşıtana bir hazırlık bildiriminde bulunur.*

(2) *Hazırlık bildirim, gemi, 1142 nci maddede öngörülen demirleme yerine varınca yapılır.*

(3) *1142 nci maddenin ikinci fıkrasında yazılı hâllerde, hazırlık bildiriminde bulunulması üzerine gemiye yükleme yeri gösterilmez veya suyun derinliği, geminin selâmeti, yerel düzenlemeler veya tesisler, verilen talimata göre hareket etmeye engel olursa, gemi, bekleme alanında kalır. Bu hükmün uygulanmasında, liman yönetiminin talimatı, taşıtanın talimatı hükmündedir.*

(4) *Yolculuk çarteri sözleşmesine veya taşıtanın sonradan verdiği geçerli bir talimata göre, taşıtandan başka bir kişiye bildirimde bulunulması gerekiyorsa, bildirim bu kişiye yapılır. Bildirimin muhatabı bulunamazsa veya muhatap bildirim almaktan kaçınırsa, bu durum derhal taşıtana bildirilir. Bu takdirde, hazırlık bildirim, bildirim girişiminde bulunulduğu tarihte yapılmış sayılır.*

(5) *Hazırlık bildiriminin geçerliği, herhangi bir şekle bağlı değildir. Hazırlık bildiriminin hüküm doğurması için, muhatabına ulaşması zorunludur.*

Madde TTK'nın 1030. maddesinden değiştirilerek alınmıştır. Yeni düzenlemeye göre, eğer yüklemenin başlayacağı gün taraflarca önceden kesin olarak kararlaştırılmışsa, hazırlık ihbarında bulunulmasına gerek olmayacaktır; kararlaştırılan günde hem gemi kararlaştırılan yerde bulunacak, hem de yükleten, yüklemeye hazır olacaktır, yani kesin vadeli bir işlemde söz edilmesi gerekecektir. Buna karşılık, taraflar kesin bir gün kararlaştırmamışlarsa geminin demirleme yerine vardığı anda hazırlık ihbarının yapılması gerekecektir.

Uygulamada, liman idareleri tarafından verilen talimatın yol açtığı gecikmelerden dolayı taşıyanın mı, yoksa taşıtanın mı sorumlu olacağı sıklıkla tartışılmaktadır. Maddenin üçüncü fıkrasında bu hususa açıklık getirilmiş ve liman yönetiminin talimatının taşıtanın talimatı hükmünde olduğu belirtilmiştir.

Ayrıca Tasarıda hazırlık bildirim, muhatabına varması zorunlu hale getirilmiştir. Tasarı'da hazırlık ihbarı ile ilgili yapılan bu düzenleme uygulama doğrultusundadır<sup>15</sup>.

Hazırlık ihbarı verildikten sonra yükleme süresinin ne zaman başlayacağı veya başkaca yükleme engellerinin ortaya çıkması halinde çözümün ne olacağı ise Tasarının 1153. maddesinde düzenlenmiştir.

15 Didem Algantürk Light, "TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı İle Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler", *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl 5, Sayı 10, Güz 2006/2, s. 132.

## **B) YÜKLEME SÜRESİ**

**Madde 1153 - (1)** *Yükleme süresi, hazırlık bildirimünün, muhatabına ulaşmasını izleyen ilk takvim günü ve eğer yüklemeye fiilen başlanmışsa, o andan itibaren işlemeye başlar. Sürenin işlemeye başladığı anda, yüklemeye fiilen başlanamaması hâlinde de 1156. madde uygulanır.*

*(2) Yükleme süresi sözleşme ile belirlenmemişse, yüklemenin yirmi dört saatlik kesintisiz çalışma ile yapılması hâlinde ihtiyaç duyulacak süre, yükleme süresi olarak kabul edilir. Bu süre hesaplanırken, yüklemenin yapılacağı liman, taşımayı yapan gemi, yükleme tesis ve araçları ve yükün niteliği ile birlikte yükleme limanı düzenlemeleri ve yerel teamül göz önünde bulundurulur.*

*(3) Taraflar, yükleme süresi için ücret ödenmesini kararlaştırabilirler.*

İlk fıkrada uygulamada ortaya çıkan tereddütleri gidermek amacıyla, ihbarı izleyen günün tatil günü olup olmamasının **önem taşımadığı ve ihbarı izleyen ilk takvim günü sürenin başlayacağı** açıklanmıştır. Özellikle İngiliz mahkeme kararlarında çok tartışılmış olan bir sorun, birinci fıkranın ilk cümlesinde çözümlenmiştir<sup>16</sup>: Eğer yüklemeye daha erken başlanmış ise veya hazırlık ihbarında bulunulmadan doğrudan yüklemeye başlanmış ise, yükleme süresi daima yükleme ile birlikte işlemeye başlar.

Maddenin ikinci fıkrası, 6762 sayılı Kanununun 1031. maddesinin birinci fıkrasından değiştirilerek alınmıştır. Buna göre, yükleme süresinde **24 saat kesintisiz çalışma** ilkesi getirilmektedir. Ancak bu durumda da geminin, yükün ve limanın bütün özellikleri de dikkate alınacaktır; dolayısıyla süre, tümüyle somut hâlin özelliklerine göre hesaplanacaktır.

## **C) SÜRASTARYA SÜRESİ**

**Madde 1154 - (1)** *Sözleşmede kararlaştırılmışsa taşıyan, eşyanın yükletilmesi için yükleme süresinden fazla beklemek zorundadır. Fazladan beklenen bu süreye “sürastarya süresi” denir.*

*(2) Sözleşmede sürastaryadan veya sadece sürastarya parasından söz edilmiş olup da, sürastarya süresi belirtilmemişse, bu süre on gündür.*

*(3) Sürastarya süresi, yükleme süresi bitince, herhangi bir bildirim gerek kalmaksızın başlar.*

6762 sayılı Kanununun 1030, 1031 ve 1032. maddelerinde dağınık halde bulunan sürastarya süresi ile ilgili hükümler Tasarıda tek bir madde altında toplanmıştır.

6762 sayılı Kanunda, sözleşmede sürastaryadan ya da sürastarya parasından bahsedilip de bu sürenin tayin edilmemiş olması halinde sürastraya süresi yükleme süresinin yarısı olarak kabul edilmektedir. Tasarıda ise bu süre **on gün** olarak değiştirilmiştir.

<sup>16</sup> <http://www.aktifsmmm.com.tr/Taslak/Kanun/Ticaret/ttp.taslak.htm>, (çevrimiçi), 15 Ocak 2008.



Mevcut sistemde, sürastarya süresinin başlaması için öngörülen karmaşık ihtar sistemi, Tasarıda tamamıyla terkedilmiştir. Yeni düzenlemeye göre yükleme süresi bitince, kararlaştırılan sürastarya süresi doğrudan doğruya işleme başlayacaktır.

Maddenin üçüncü fıkrasında da her türlü ihbar şartının terk edildiğini vurgulamak üzere “*herhangi*” sözcüğü kullanılmıştır.

#### D) SÜRASTARYA PARASI

**Madde 1155 - (1)** Sürastarya süresi için taşıyana “sürastarya parası” ödenir.

(2) Sürastarya parasının miktarı sözleşme ile kararlaştırılmışsa, taşıyan, sözleşmede belirlenen miktarı aşan bir istemde bulunamaz.

(3) Sözleşmede miktarı kararlaştırılmamışsa, sürastarya parası olarak yükleme süresini aşan bekleme nedeniyle, taşıyanın yaptığı zorunlu ve yararlı giderler istenebilir.

(4) Yükleme limanında doğan sürastarya parasının borçlusu, taşıtan olup, sürastarya parası ödenmeden veya yeterli teminat verilmeden, taşıyan gemiyi yola çıkarmak zorunda değildir. Bu sebeple fazladan beklediği süre için taşıyan, uğradığı zararın tamamını taşıtandan isteyebilir.

(5) Yükleme limanında doğan sürastarya parası, sürastarya süresinin hesabında esas alınan zaman biriminin sonunda muaccel olur. Kullanılmayan zaman birimi için sürastarya parası istenemez.

(6) Navluna ilişkin hükümler, yükleme limanında doğan sürastarya parasına kıyas yoluyla bile uygulanamaz.

Tasarıda sürastarya süresi için yapılacak ödemeye “*sürastarya ücreti*” yerine “*sürastarya parası*” denilmiştir ve madde tümüyle yeniden düzenlenmiştir. Madde gerekçesinde yükleme ve boşaltmanın yükleten, taşıtan veya gönderilen tarafından geciktirilmesinin alacaklı temerrüdü niteliğinde olduğu, Türk Borçlar Hukukunda alacaklı temerrüdünün tazminat ya da ücret ödenmesine yol açmadığı, sadece borçlunun alacaklı temerrüdü yüzünden yapmak zorunda olduğu faydalı ve zaruri masrafların karşılanmasını gerektirdiği düşüncesiyle ücret yerine para teriminin kullanılmasının daha uygun olduğu belirtilmiştir. Ancak kanaatimizce deniz ticareti uygulamasında yerleşmiş olan sürastarya ücreti yerine sürastarya parası teriminin kullanılması yerinde olmamıştır<sup>17</sup>.

Sürastarya parasının miktarının, 6762 sayılı Kanunun 1035. maddesinin birinci cümlesine uygun olarak, taraflarca serbestçe belirlenebileceği düzenlenmiştir. Uygulamada taşıyanın, sözleşmede öngörülen miktarı aşan bir zararının doğmuş olması halinde, bu zararının da tazminini talep edip edemeyeceği hususunda

17 Aynı yönde görüş için bkz. Ergon Çetingil, Rayegan Kender, Samim Ünan, Emine Yazıcıoğlu, “TTK Tasarısının Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Özel Sayı, s. 138; Algantürk Light, **a.g.e.**, s. 133.

tartışmalar olmuştur. Tasarıda bu tartışmaya da son vermek amacıyla taşıyanın sözleşmede belirlenen miktarı aşan bir talepte bulunamayacağı açıklığa kavuşturulmuştur.

Uygulamada ortaya çıkan diğer bir sorun da, yükleme limanında doğan sürastarya parası için taşıyanın teminatının ne olacağıdır. Bu hususta, maddenin dördüncü fıkrasıyla milletlerarası uygulamaya uygun bir çözüm getirilmiştir. Bu düzenlemeye göre, eğer ödeme yapılmaz veya teminat verilmezse, taşıyan geminin sefere çıkmasını erteleyebilecektir. Ancak bu gecikme nedeniyle de taşıyanın zorunlu ve yararlı masraflarını talep etme hakkı saklı olacaktır.

6762 sayılı Kanunda açıkça düzenlenmeyen diğer bir sorun da, sürastarya parasının muacceliyetinde doğmaktadır. Bu konuya açıklık getirmek amacıyla beşinci fıkra düzenlenmiştir. Buna göre, sürastarya süresinin hesabı için hangi zaman birimi esas alınmıyorsa, bu birim, aynı zamanda, sürastarya parasının muacceliyetini de belirleyecektir. Dolayısıyla, Tasarının 1154. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca sürastarya süresinin on gün olarak uygulandığı hallerde, süre gün esasıyla hesaplandığı için sürastarya parası da her günün sonunda o gün için muaccel olacaktır.

## **E) YÜKLEME VE SÜRASTARYA SÜRELERİNİN HESABI**

**Madde 1156 - (1)** Yükleme süresi takvime göre aralıksız hesaplanır.

(2) Taşıtanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfî sebepler dolayısıyla eşyanın gemiye teslimi mümkün olmayan günler de yükleme süresinin hesabında dikkate alınır.

(3) Taşıyanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfî sebepler dolayısıyla eşyanın gemiye alınması mümkün olmayan günler ise bu sürenin hesabında dikkate alınmaz.

(4) Fırtına, buz istilâsı veya seferberlik gibi her iki tarafın faaliyet alanını ilgilendiren tesadüfî sebepler dolayısıyla eşyanın gemiye teslim edilmesi ve alınması imkânı bulunmayan günler yükleme süresine eklenir; şu kadar ki, yükleme süresi içinde olmasına rağmen taşıtan bu günler için taşıyana sürastarya parası ödemekle yükümlüdür.

(5) Üçüncü ve dördüncü fıkralarda yazılı hâllerde, yükleme fiilen devam edildiği anda, süre durduğu yerden işlemeye başlar.

(6) Sürastarya süresi ise ikinci ilâ beşinci fıkralarda belirtilen hâllerden etkilenmeksizin kesintisiz olarak hesaplanır; meğerki bu hâllerin doğumuna taşıyan kusuruyla sebep olsun.

6762 sayılı TTK'nın 1036. maddesi uyarınca yükleme süresinin hesabında yalnızca iş günleri esas alınmaktadır. Ancak Tasarı madde gerekçesinde de belirtildiği gibi bu düzenleme, denizcilik uygulamasına yabancıdır ve uygulamada sorunla-

ra yol açmaktadır. Kural olarak süreler aralıksız hesaplanır; taraflar, sözleşmede kabul edecekleri hükümlerle, bu kuralı diledikleri gibi değiştirebilecektir. Bu sebeple Tasarıda hem yükleme, hem de sürastarya sürelerinin **aralıksız** olarak hesaplanacağı ilkesi kabul edilmiştir.

Tasarının ikinci, üçüncü ve dördüncü fıkraları, 6762 sayılı Kanunun 1036. maddesinden dili güncelleştirilerek alınmıştır.

6762 sayılı Kanunda, bir engel sebebiyle yüklemeye ara verildikten sonra tekrar başladığında, sürenin de aynı anda işlemeye başlayıp başlamayacağı hususunda net bir hüküm bulunmamaktaydı ve bu durum uygulamada terddütlerin yaşanmasına neden olmaktaydı. Tasarıda bu problem 1156. maddenin beşinci fıkrasıyla açıklığa kavuşmuştur. Buna göre, yüklemeye yeniden başladığı anda süre de kaldığı yerden işlemeye devam edecektir.

Dikkat edileceği gibi maddenin dördüncü fıkrasında **gün**, beşinci fıkrasında **an** esası benimsenmiştir; yani madde içinde bile bir uyum sağlanamamıştır. Tüm dünyada zaman sayımı ve sürastarya ücreti dakika bazında gerçekleştiğinden ka-naatimizce buna uygun olarak bu maddenin de “**an**” esasına göre yeniden düzenlenmesi yerinde olacaktır<sup>18</sup>.

## F) HIZLANDIRMA PRİMİ

**Madde 1157 - (1)** Yüklemenin, sözleşmede kararlaştırılan yükleme süresinden önce bitirilmesi hâlinde, taşıyanın, kullanılmayan süre için taşıtana bir para ödemesini öngören anlaşmalar geçerlidir. Bu paraya ilişkin sürenin hesaplanmasında, yükleme süresinin hesabına ilişkin kurallar uygulanır.

(2) Yapılan sözleşme, navlunun belirlenmesine ilişkin olarak yükleme veya boşaltma limanında geçerli olan idarî, malî veya cezaî hükümleri dolanmak amacına yönelikse, birinci fıkra uygulanmaz.

Uygulamada “dispatch money” olarak anılan hızlandırma primi hakkında 6762 sayılı Kanunda bir hüküm bulunmamaktadır. Tasarı hazırlanırken uygulaması olan bu alan için de düzenleme yapılması gerekli görülmüştür. Bu düzenlemeye göre maddenin ilk fıkrasında, ödemeye ilişkin genel kurallar tespit edilmiştir. İkinci fıkrada ise kanunî düzene aykırılık halinde sınırlama yoluna gidilmiştir.

## SONUÇ

İncelememizde sefer çarterpartilerinde bekleme sürelerinin nasıl düzenlendiğini ve Tasarıda bu konunun nasıl ele alındığını anlatmaya çalıştık. Tasarıda eleştirdiğimiz ve katıldığımız noktalara her bir maddenin altında ayı ayrı yer verdiğimizden dolayı tekrara girmemek amacıyla burada yine aynı şeyleri zikretmekten kaçınıyoruz. Umarız Tasarıda doktrinde yapılan eleştiriler doğrultusunda değişiklikler yapılır ve Tasarı bir an önce kanunlaşır.

18 Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, **a.g.m.**,s. 140.

## KAYNAKÇA

Algantürk Light, Didem “TTK Tasarısı’nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı İle Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl 5, Sayı 10, Güz 2006/2, s. 123-145.

Çağa,Tahir; Kender, Rayegan :**Deniz Ticareti Hukuku**, C. 2, Navlun Sözleşmesi, 8. Bs., İstanbul, 2006.

Çetingil, Ergon; Kender, Rayegan,: “TTK Tasarısının Deniz Ticareti Başlıklı 5.

Ünan, Samim; Yazıcıoğlu, Emine Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”,

**Deniz Hukuku Dergisi**, Özel Sayı, 2006.

Kender, Rayegan; Çetingil, Ergon :**Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler**, 9. Bs.,İstanbul, 2007.

Tekil, Fehiman : **Deniz Hukuku**, 6. Bs., Alkım Kitabevi, 2001.

Ülgener, M. Fehmi : **Sürastarya Süresi ve Ücreti**, Ankara, 1993

<http://www.aktifsmmm.com.tr/Taslak/Kanun/Ticaret/ttk.taslak.htm>, (çevrimiçi), 15 Ocak 2008.