



## TÜRK TİCARET KANUNU, BEŐİNCİ KİTAP, "YÜKLEME VE BOŞALTMA" BAŞLIĞI ALTINDAKİ MADDELERİN (ŐŐ1142-1177)<sup>1</sup>, KURU YÜK GEMİLERİ SÜRASTARYA HESABINA ETKİ YAPAN UNSURLARI'NIN BİR YOLCULUK ÇARTERİ SÖZLEŞMESİ OLAN GENCON 94 FORMU ÜZERİNDEN DEĞERLENDİRİLMESİ

Nazım KaradaĐ  
Yeditepe Üniversitesi, Hukuk Fakültesi  
[nazim.karadag@gmail.com](mailto:nazim.karadag@gmail.com)  
ORCID: 0000-0002-5256-8816

**Öz:** İngilizlerin denizler üzerindeki hükümranlığı bir tarafa, Hansa Birliği<sup>2</sup> tacirlerinden bu yana, tacirler mi kanunlara uyum gösterdi yoksa kanun koyucular mı tüccardı sorularını da cevaplayan dünya deniz ticaretinin işleyişine baktığımızda, *yükleme ve boşaltma* süreleriyle *sürastarya*'nın kuru yük gemileri ile ticarete önemli unsurlar olduğunu görürüz. Sözleşme (*Gencon 94*) klozlarının (şartlarının, kayıtlarının), kanunların ilgili bölümleri ile karşılaştırılacağı bu çalışmada, sürastarya hesabına etki eden kilit noktaların değişmesi ile hesabın nasıl değiştiğini gösteren hususlar değerlendirilecektir. Kullanılan sözleşmeler ile kanunlar arasındaki paralellik ve eksiklikler, karşılaştırmalı olarak çalışma kapsamında ele alınmıştır. Deniz taşımacılığında ivedilik arz eden meselelere esneklik göstererek çözüm üreten tahkim kurullarının masraflı faaliyetlerinden ziyade, Türk Ticaret Kanunu, Deniz Ticareti Kitabı, "Yükleme ve Boşaltma" ayırımına da benzer esnekliği kazandırma adına arabuluculuk kurumunun sorunların çözümüne daha ekonomik katkılar sağlama ihtimali değerlendirilmiş, öneriler ile çalışma sonlandırılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Hazırlık Bildirimi, Sürastarya Süresi, Sürastarya Hesabı, Hızlandırma Primi, Gencon 94.

<sup>1</sup> <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6102.pdf>

<sup>2</sup> Daha fazlası için bakınız, see for more. Atamer, K. (2017). *Deniz Ticareti Hukuk Cilt 1* İstanbul : On İki Levha.

**EVALUATION OF TURKISH COMMERCIAL CODE, BOOK FIVE  
ARTICLES UNDER “LOADING AND DISCHARGING” TITLE (§§1142-1177)<sup>1</sup>,  
EFFECTING LAYTIME CALCULATIONS OF GENERAL CARGO SHIPS UNDER  
A VOYAGE CHARTER PARTY, GENCON 94**

**Abstract:** Aside from the British ruling the seas, from times of Hanseatic League<sup>2</sup> traders till now, looking at the functioning of the world maritime trade, which also answers the question whether the traders have complied with the law or the lawmakers were the traders, *laydays* and *demurrage* on dry cargo trading ships are important issues. In this study, the laytime associated clauses of a *charter party* (Gencon 94) will be compared with relevant sections of the laws, showing the effect on laytime calculations when terms and critical points are changed. The parallels and lack of parallels between the laws and the contracts will be compared. Sea Trade’s flexible solutions to urgent matters are usually provided by arbitrators however, if local mediators can offer flexibility with the support of Turkish Commercial Code revisions, they will also be serving as a cost cutting mechanism.

**Keywords:** Notice of Readiness, Demurrage, Laytime Calculations, Despatch Money, Gencon 94.

## 1. TEMEL KAVRAMLAR

### 1.1 Sürastarya Hesabında Taşıma ile İlgili Temel Belgeler ve Tarafları

#### 1.1.1. Konişmento (Bill of Lading)

Gelişen ticari işleyişte bankaların rolünü, kullandıkları belgeleri ve istisnaları çalışmamız dışında bırakarak, deniz yolu ile yapılan her taşımada bir satış sözleşmesi, bir taşıma sözleşmesi, ve çoğunlukla bir sigorta sözleşmesi bulunduğunu söyleyebiliriz.

Satış sözleşmesinin tarafları alıcı ve satıcı iken, taşıma safhasına gelindiğinde alıcı ya da satıcı taşıtan sıfatını alır. Taşıtan aslında yükleyen, yükleten, veya gönderilen olabilirken, taşıyan, deniz yolu ile taşıma yapacağını taahhüt edendir.

Konişmento, taşıma taahhüdünün taşıyan tarafından tasdikini içeren, teslim alınan yükün alıcısına teslim edileceğini ve taşıma sergüzeştisi zarfında karşılaşılabilecek durumlara hangi standart çözümlerin uygulanacağını üzerinde barındıran kıymetli evraktır. Taşıyan tarafından tek taraflı hazırlanıp genel işlem koşulları içerdiği için yüke, yükleme/boşaltma limanlarına, sözleşmenin taraflarına ve teslim şartlarına ilişkin detaylar dışında, bu evrak üzerindeki taşıma koşullarına (genelde) müdahale edilmez. Taşıtan, taşıyanın sunduğu pazarlığa açık olmayan bu şartları nadiren sözleşme dışı bırakma şansına sahiptir. Bu sıkı disiplin, yüklerin ölçüleri belli metal kutu (konteyner) içinde, taşıyan ve taşıtan taraf için sorunların “minimize” edildiği bir model çerçevesinde konteyner taşımacılığının yarım asır önce tahmin edemeyeceğimiz bir ölçüde gelişmesine sebep olmuştur. Lakin her yük metal kutuya (en azından) sığdırılmadığı gibi kimi taşıtanın da, taşıma ile alakalı zaruri ihtiyaçlarını giderebilmek adına matbu formatta dolaşımda olan konişmento dışında, daha detaylı taşıma sözleşmelerine ihtiyacı olur.

#### 1.1.2. Çarter Parti (Charter Party, C/P)

Bir yük gemisinin tamamına veya bir kısmına konteynerden öte yükleme yapıldığında, konişmento şartlarına ilave edilen detayların müzakere edilip sonunda mütabakata varılabildiği bir taşıma sözleşmesi, çarter parti olarak anılır. Kulağa hoş gelen bu isim tamlaması, Latince carta partita (bölünmüş senet) sözünden gelmektedir. (Çalık, İzveren & Franko, 1994).

Çarter Parti, matbu formatına ek olarak şartların ilave edilebildiği, tarafları taşıyan ve taşıtan olan bir sözleşmedir. Konişmento şartlarının genişletilmiş (bazı durumlarda özelleştirilmiş) hali olarak düşünülebilir.

#### 1.1.3. Hazırlık Bildirimi (Notice of Readiness)

Bir geminin başlamaya hazır olduğu *yük operasyonu* (yükleme/boşaltma) hangisi ise o operasyon için hazır olduğunun bildirilmesi, şekil şartı aranmayan bir ihbar ile yapılır. Gemi kaptanı, bu hazırlık bildirimini - genelde ulak vazifesini üstlenen gemi acentesi kanalı ile - yük ilgililerine iletilmesini sağlar.

Hazır olma anı kritiktir. Operasyon için mücade edilen serbest süre (laydays) hazırlık bildirimiminin yapıldığı an esas alınarak sözleşme şartları çerçevesinde azalmaya başlayacağı için, hazır olunan yer, zaman ve ne için hazır olunduğu (yükleme/boşaltma, yük ve miktarı) bilgisi, gemi isminin de yazılması ile ihbarın içeriğini oluşturur. Hazırlık bildirimiminin doğru yapılmadığı iddiası sık rastlanılan bir itiraz konusu olduğundan, kaptana şüphe ettiği hal karşısında daha önce yaptığı bildirimlere “halel getirmeksizin” ibaresini de içeren bir hazırlık bildirimini tekrarlayarak, yük ilgililerine iletmesi tavsiye edilir.

#### 1.1.4. Olaylar Çizelgesi (Statement of Facts)

Gemi acentesinin yük operasyonu altındaki gemiye refakat etmesindeki gayelerden biri de operasyon esnasında yaşanan olayların çetelesini tutmasıdır. Liman çalışma saatleri, operasyonun duraksadığı anlar, hava olayları, ve sergüzeştin bu safhasına etki edebilecek tüm yaşanan olayların kaydını gösteren bu tablolar ise Olaylar Çizelgesi olarak adlandırılır.

#### 1.1.5. Zaman Çizelgesi (Time Sheet)

Yük operasyonu için tanınan serbest süreden ne kadar tüketildiğini hesap etmek için Olaylar Çizelgesi bilgileri kullanılıp taşıma şartları göz önünde bulundurularak hazırlanan hesaplama ise Zaman Çizelgesi'dir. Sürastaryanın hesabının zaman cinsinden hesabını içerir.

### 1. 2. Sürastarya Hesabı İçin Gerekli Tanımlar

#### 1.2.1. Gencon (Uniform General Charter, Bir örnek Genel Çarter) Çarter Parti

##### BIMCO

Yirminci yüzyıl başında daha hızlı ve daha ekonomik buharlı gemilerin ticarete dahil olması ile Avrupalı armatörler, hissettikleri rekabet karşısında aralarında bir birliktelik kurup Baltık Ülkeleri kereste ticaretinde bir minimum navlun seviyesi üzerinde anlaşarak koşulları değiştirilmeyecek “bir örnek” çarter parti metnini kullanma kararı alarak, kıyasıya navlun mücedesinin devam edecek olmasına da göze alarak bu konferansı kurmuşlardır.

Baltık ve Beyaz Deniz Konferansı (The Baltic and White Sea Conference – BIMCO) olarak kurulan bu konferans, büyüyük uluslararası bir kimlik kazanması üzerine bugünkü “Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi” (The Baltic and International Maritime Council – BIMCO) formunu almıştır.

Tahmin edilebileceği gibi kullanılan çarter parti metinleri zamanla çeşitlenip matbu evrak haline getirilmiş, çıkan problemleri çözmeye her daim özen gösteren konsey, standart denizcilik sözleşmelerinin netliği, tutarlılığı ve kesinliği ile dünya çapında tanınmıştır. ([www.bimco.org](http://www.bimco.org), 2019)

#### Gencon 1922 Çarter Parti <sup>3</sup>

BIMCO'nun kullandığı bir örnek çarter parti metinlerinden ilki olan Gencon 1922, sürastarya hesabı için az sayıda fakat kritik klozu üzerinde barındırır. Yükleme için kararlaştırılan serbest gün sayısı, hazırlık bildiriminin serbest süreyi nasıl etkileyeceği, yükleme için rıhtım beklendiği takdirde sürastaryanın nasıl etkileneceği, ve tahliye için tekrar edilen bu üç hususa ilave, (yükleme ve tahliye için) toplam on gün olarak belirlenen sürastarya süresi boyunca gün ve beher kısmı başına günbegün ödenecek paranın günlük miktarı da metinde yer alması için gerekli boşluk bırakılmıştır.

#### Gencon 1994 Çarter Parti

Her ne kadar yenisi (Gencon 2020) üzerinde çalışmalar devam etse de, taşıyan tarafından beğenilen 1976 senesinde revize edilen metin artık neredeyse hiç kullanılmazken, kuru yük gemileri ile çalışan hemen hemen her deniz işletme müteahhitinin vakıf olduğu temel yolculuk çarteri sözleşmesi olarak kabul edebileceğimiz Gencon 1994 formunun, Alman Ticaret Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu ile uyumlu hükümler içermesi denizciliğin doğası gereğidir.

Revize edilen hali ile Gencon 1994 formu, yükleme ve boşaltma yerleri için kararlaştırılan serbest gün sayısı, hazırlık bildiriminin serbest süreyi nasıl etkileyeceği, rıhtım beklendiği takdirde sürastarya

<sup>3</sup> Gencon 1922 çarter parti kopyası Bahadır Tonguç ve Ahmet Aytoğan tarafından sağlanmıştır.

durumu hususları, Gencon 1922 formu yapısına temelde sadık kalınarak kaleme alınmıştır.

### 1.2.2. Sefer Çarter Partisi Yükleme ve Boşaltma süreleri yorumlama kuralları 2013 ( Laytime Definitions of Charter Parties 2013 )

BIMCO ve ileri gelen uluslararası denizcilik kuruluşlarının ortak çalışması ile düzenlenen yorumlama kurallarının (Laytime Definitions 2013) 2020 senesinde revizyonu beklense de halihazırda 2013 senesinden beri 33 kural olarak çarter parti klozlarına açıklamalar getirdiği için sürastarya hesabının anlaşılmasına önemli katkı sağlar. Sürastarya hesabı yapma zorunluluğu bulunanlarının elinin altında olması gereken bu kuralların sürastarya ve sürastarya hesabı açısından önem arz eden kurallarına değinmek gerekir. Bu sayede kelimelerin ve terimlerin farklı yorumlanmasının önüne geçilerek daha doğru hesaplamalar yapmak mümkün olur.

Liman ve rıhtım, sadece ticari sınırları belli yükleme/boşaltma yapılan yerin ötesinde, o yerin mali ve idari alanlarını da içine alacak şekilde tanımlanmıştır. Bu yerin hem varışta, hem ayrılıştaki seferin bir sonraki safhasına mâni teşkil etmesinin kimin sorumluluğunda olduğu açıklanmış, hava koşullarının etkileri tanımlarla detaylandırılmış, gün kelimesinin çeşitli sıfatlarla zenginleştirildiğinde ne anlama geldiği kurallaştırılarak kaleme alınmış, hangi anlaşma şartlarının mücade edilen sürenin azalmasına sebep olduğu terimsel tanımlamaları sonrasında açıklanmıştır. Bütün olarak bakıldığında süregelen belirsizlikleri ortadan kaldırmak amaçlanmıştır.

#### Klozlar

Bir örnek çarter partilerde sıkça kullanılan ve Yorumlama Kuralları arasında da değinilen, sürastarya hesabına yakından etki eden bazı terimleri daha detaylı açıklamak bu çalışma açısından faydalı olacaktır.

**Hava Müsadelisi** (weather permitting, wp) : Hava şartlarının yük operasyonuna mücade ettiği ölçüde.

**Daha Erken Başlamadığı takdirde** (unless sooner commenced, usc) : Mücade edilen süre daha önce azalmaya başlamadı ise, belirtilen noktada azalmaya başlayacağını ifadesidir. Yani, sürenin azalmaya başlayacağı andan önce yük operasyonu ile ilgili çalışma başlamış ise, mücade edilen süre de azalmaya başlayacaktır. Aksi takdirde, başlangıç için üzerinde anlaşılan an beklenecektir.

**Eğer kullanılmadıysa** (unless used, uu) : Anlaşma şartlarında bazı zaman dilimleri için (hafta sonları, resmi tatiller gibi) kullanıldıkları takdirde sürastarya hesabında serbest süreyi azaltacak, kullanılmadıklarında ise herhangi bir azalma olmayacaktır. Şöyle ki, hafta sonlarında yük operasyonu yapıldıysa şayet genelde bu kloz ile kullanılan zaman serbest süreyi azaltan şekilde hesaba katılır. Nadiren de olsa, kullanılan bu gibi sürelerin yarısının hesaba katılması şeklinde bir anlaşma da yapılmış olabilir.

**Kullanılmış olsa dahi** (even if used, eiu): Anlaşma şartlarında bazı zaman dilimleri kullanılsa da kullanılmasa da tamamen sürastarya dışında bırakılır.

**Pazar günleri ve tail günleri dahil** (Sundays and holidays included, shinc): Serbest süre, pazar günleri ve tatil günleri boyunca da azalmaya devam eder.

**Pazar günleri ve tail günleri hariç** (Sundays and holidays excluded, shex): Serbest süre, pazar günleri ve tatil günleri boyunca azalmaz.

**Tersinir yükleme ve boşaltma süresi** (Reversible Laytime): Yük operasyonu için bir tarafta korunan serbest süre diğer tarafa geçirilebilir. Örneğin, yükleme esnasında az kullanılan zaman, kazanılmış zaman olarak tahliye esnasında kullanılacak serbest süreye eklenebilir.

**Rıhtım için beklenen süre zamandan sayar** (Time lost waiting for berth to count as loading or discharging time): Geminin yük operasyonu için üzerinde anlaşılan mevkiye ulaşması için kendisinden kaynaklanmayan bir sebeple beklemesi gerektiğinde, beklenen süre yük operasyonu için mücade edilen serbest süreyi azaltır. Lakin, bazı rıhtım bekleme durumlarında zaman saymaz şeklinde anlaşma yapılarak serbest sürenin azalması engellenebilir.

**Rıhtımda yanaşık bulunsun ya da bulunmasın** (Whether in Berth or Not, WIBON): Geminin hazırlık bildirimini yapabilmesi için rıhtıma yanaşık bulunması şartı aranan durumların aksini tarif eden, rıhtımda yanaşık bulunmayı bir eşik olarak kabul etmeyeceğimiz, rıhtımda bulunsun da bulunmasın da varış ihbarında bulunabileceği durumlar için kullanılır.

**Gemi serbest pratikadan geçmiş olsun ya da olmasın** (Vessel being in free pratique): Bir karantinanın gerekmediği sıhate sahip olan gemi personeli sağlık sıhhiye görevlileri tarafından da kontrol edilir. Bu kontrolü bir eşik olarak kabul etmeyeceğimiz, gemi sağlık kontrolünden geçse de geçmese de varış ihbarında bulunabileceği durumlar için kullanılır.

**Gemi varış gümrük kontrolünden geçmiş olsun ya da olmasın** (Vessel being customs cleared or not): Gemi varışında gümrük muhafaza memurları tarafından gümrük kontrolüne tâbi tutulur. Bu kontrol varış ihbarında bulunmaya engel teşkil etmeyecektir.

### 1.3. Sürastarya Hesabına Etki Eden Taraflar

Şüphesiz sürastarya hesabı taşıyanı, dolayısıyla gemi kaptanını, yük operasyonunun selameti için çalışan gemi acentesini, limanı, liman başkanlığını, liman görevlilerini, liman işçilerini ve yükleme/boşaltma müteahhitlerini (stevedore'ları) (Çalık, İzveren, Franko, 1994) kapsamakla birlikte, taşıyanı, yükleyiciyi, gönderileni, alıcıyı, satıcıyı, yük sahibini de ilgilendirir. Bu taraflardan her birinin değişik zamanlarda yerine getirmeleri gereken değişik görevleri vardır. Kaptanın doğru yer ve doğru zamanda hazırlık bildiriminde bulunması, ya da bulunmaması, yükleyicinin müsaade edilen süre zarfında yükleme operasyonunu tamamlamasına etki eden bir durum teşkil edecektir.

#### 1.3.1. Sürastarya ve Hesabı

Taşıma sözleşmesinde kayıt altına alınan yükleme ve boşaltma süresi'nin (serbest sürenin) dışına taşmaya *sürastarya*, ne süre ile bu taşmaya müsaade edildiğine ise *sürastarya süresi* denir.

Serbest sürenin taşıyan tarafında yarattığı maliyetin parasal karşılığı, yapılacak navlun ödemesine dahil edilerek anlaşmaya varılır. Anlaşılan serbest süre aşıldığında ise gene sözleşmede kararlaştırılan sürastarya süresi boyunca, (örneğin Gencon 1922 çerçevesinde on gün sürastarya süresi) gün ve beher kısmı başına günbegün ödenecek paranın günlük miktarı anlaşmada zaten belirlendiği için, günlük miktar kullanılan ilave zaman (ve beher kısmı) ile çarpılıp taşıyana sürastarya ödemesi yapılır.

Kimi zaman kararlaştırıldan daha kısa sürede yük operasyonu tamamlanır. Bu hallerde, taşıyanın kazanılan zaman için taşıyana (veya sürastarya hesabı ile sorumlu tarafa) kararlaştırılan günlük miktar ve beher kısmı – genelde sürastarya için kararlaştırılanın yarısı – üzerinden hızlandırma primi (dispeç parası) ödemesi gerekir.

Bazı zamanlarda ise, sürastarya olarak tanımlayamadığımız, olağan işlemin dışına çıkılarak taşıyanın, taşıtan (veya emrindekiler veya kontrolündekiler) sebebiyle gemisinin bekletildiği zamanlar (detention, ditensin) için tazminat (detensin tazminatı, damages for detention) ödenmesi gerekir (Schofield, 2005). Bu ödemelerin rayici genelde, sürastarya parasının günlük miktarının birbuçuk ilâ iki katı seviyesindedir.

#### 1.3.2. Sergüzeştin Safhaları

Sergüzeştin safhalarına (Schofield, 2005) baktığımızda,

- ilki, geminin mümkün olan çabuklukta yükleme yerine kavuşturulması safhası,
- ikincisi, yükleme safhası,
- üçüncüsü, geminin mümkün olan çabuklukta boşaltma yerine kavuşturulması safhası,
- dördüncüsü, boşaltma safhası,
- beşincisi, geminin boşaltma işlemini tamamlaması ile boşaltma yerinden ayrılması safhası'dır.

#### Geminin mümkün olan çabuklukta yükleme yerine kavuşturulması safhası

Bu safha, taşıyan kontrolündeki geminin deniz yolculuğunu tamamlanması ile son bulur. Bu anın tespiti, geminin yükleme için hazır olduğunun ihbarı (hazırlık bildirim) ile yapılır. Anlaşmada varır varmaz hazırlık bildirim yapılması hususu mevcut ise ihbar hemen yükleyicilere ulaştırılabilir.

Kimi zaman ihbarın sadece ofis saatleri içinde, hafta sonu tatilleri gözetilerek yapılması hususunda anlaşılabilir. O şartlar altında ise, ancak doğru zamanda yapılan ihbar ile yükleme için tanınan serbest sürenin azalmasına sebep olacak zaman saati çalıştırılmış olacaktır. Şayet ihbar bildirimini bir Cuma günü mesai saati sonuna yakın bir zamanda yapabilecek durumda olan kaptan, ihmal sebebiyle yapamadığında, Pazartesi sabahı mesai başlangıcına kadar taşıyanı zarara uğratmış olacaktır.

Yükleme yapılsın yapılsın, serbest sürenin azalması hususu anlaşmada tarif edilmiş olabilir.

Örneğin, ihbar yapıldıktan yirmi dört saat sonra zaman saymaya başlar denilmiş ise, bu süre anlaşma şartları içinde olduğundan önceden hesaplanan navluna dahil edilmiş süre olacaktır.

### **Yükleme safhası**

Hazırlık bildirimini yapılmış, geminin yüklemeye hazır olduğunu öğrenen taraf yükleme operasyonuna başlamasına rağmen serbest sürenin azalması anlaşmadaki bir kloz sebebiyle henüz azalmaya başlamamış olabilir. Hava şartları yüklemeye müsaade etmeyebilir. Bazen yükleme, rıhtımın dolu olması sebebiyle gecikmiş olabilir. Tüm bu ihtimaller, yukarıda örnekleri verilen Yorumlama Kurulları ve anlaşma klozları ile beraber değerlendirilip zamanın ne derece efektif kullanılabileceğinin örneklerini teşkil edecektir. Ve bu kullanım sürastarya hesabı sonunda ortaya çıkacak sürastarya süresi karşılığı ödenecek paranın miktarında etkili olacaktır.

### **Geminin mümkün olan çabuklukta tahliye yerine kavuşturulması safhası**

Bu safha taşıyanın kontrolünde, sürastarya ve/veya serbest süre ile alakası olmayan deniz yolculuğu safhasıdır.

### **Boşaltma safhası**

Yükleme safhasındakilere benzer, serbest sürenin azalması bakımından çeşitli olasılıklar mevcuttur. Örneğin hazırlık bildirimini yapılmamış olmasına rağmen, gemi boşaltma operasyonuna başlamış ise, serbest sürenin operasyon başlangıç anından azalmaya başladığı hususunu yadırgamamak lazım. Yük ilgilisi bakımından hazırlık bildirimini yapılmadığı için serbest sürenin azalmadığı düşüncesi ile işlerin ağırdan alınması, taşıyan bakımından artan sürastarya olabilir. Yükleme safhasında kullanılmayan zamanın, tersinir süre klozu sayesinde boşaltma zamanında ilave süre olarak kullanılma olanağı, taşıyanın dikkatinden kaçmış ise sürastarya, taşıyan hesabı dahilinde olabilir.

### **Geminin boşaltma işlemini tamamlaması ile boşaltma yerinden ayrılması**

Bu son safha, şayet yük ilgilileri ile alakalı bir durum sebebiyle geminin beklemesi (ditenşin) söz konusu olur ise, taşıma sözleşmesi üzerinden olmasa bile durumun gereği olarak bir tazminat yükümlülüğü doğuracak safhadır.

## **2. TÜRK TİCARET KANUNU BAKIMINDAN SÜRASTARYA**

Demirleme yeri, yükleme/boşaltma limanı/bölgesi, hazırlık bildirimini, yükleme/boşaltma süresi, sürastarya süresi, sürastarya parası, hızlandırma primi kavramları sürastarya hesabı ile alakalı kaleme alınmış kanun maddeleridir. Bu maddeler, mehz kanuna paralel şekilde hem yükleme safhası hem boşaltma safhası için kaleme alınmıştır. Ne var ki, gösterdikleri benzerlik sebebiyle sadece yükleme safhası kanun maddelerine değinmek yeterli olacaktır. Gelişen deniz ticareti teamülleri ve yukarıda bahsi geçen Yorumlama Kurulları ve taşıma sözleşmesi klozlarını da beraber düşünerek kanun maddelerini okumak gerekir.

Demirleme Yeri (Türk Ticaret Kanunu, TTK §1142)<sup>4</sup>, hazırlık bildirimini yapılabilmesi açısından kritik bir noktadır.

Hazırlık Bildirimi (TTK §1152)<sup>4</sup>, kaptanın bu demirleme yerine varınca yük ilgililerine yaptığı bir bildirimdir. Serbest süre, anlaşma şartları ile belirlenmiş ise, bu hazırlık bildirimini yapıldığı zamana bağlı olarak azalmaya başlayacaktır.

Yükleme Süresi (TTK §1153)<sup>4</sup> şayet anlaşma ile belirlenmedi ise, kanunda vaz'olunduğu şekil ile hesaplanacaktır. Kanunun hazırlık bildirimini muhataba ulaşmasını izleyen ilk takvim günü ve eğer yüklemeye fiilen başlanmışsa, o andan itibaren işlemeye başlar demesi, Yorumlama Kurullarına da paralel düşmektedir.

Sürastarya Süresi (TTK §1154)<sup>5</sup> anlaşma ile kararlaştırılmış değil ise, Gencon 1922'de olduğu gibi on gün olarak belirlenmiştir.

Sürastarya Parası (TTK §1155)<sup>5</sup> belirlenmedi ise, zorunlu ve yararlı giderlerin isteniyor olması uygulaması pek kalmasa da, kanun maddesinin içeriğindedir.

<sup>4</sup> <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6102.pdf>

<sup>5</sup> <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6102.pdf>

Yükleme ve Sürastarya Sürelerinin Hesabı (TTK §1156)<sup>5</sup> takvime göre aralıksız yapılırken, doğa olaylarının engellemesi sebebiyle kaybedilen günlerin yükleme süresine eklenmesi bugün de yürürlükte olan bir yöntemdir.

Hızlandırma Primi (TTK §1157)<sup>5</sup> Yorumlama Kurallarına paralel bir anlamda kanuna alınmış lakin miktarı bakımından tarafların arasında yaptığı anlaşmayı hedef göstermiştir.

### 2.1. Yeni Alman Ticaret Kanunu Bakımından Sürastarya

Alman Ticaret Kanununa 2013 senesinde temel değişiklikler getirilmiş, Yeni Alman Ticaret Kanunu<sup>6</sup> yolculuk çarteri sözleşmelerini ele alırken çok sade bir dil kullanılmış, yükleme/boşaltma limanı/bölgesi, hazırlık bildirim, yükleme süresi, sürastarya süresi, sürastarya parası, hızlandırma primi kavramları ile sürastarya hesabına değinilmiştir. Güncellenen haliyle olayların akışını daha net adımlarla kurgulayarak kanun maddelerine değişik çarter sözleşme tipleri dahil edilse de, bir bakıma Gencon 94 klozlarına yakınlığını korumuş, yolculuk çarteri sözleşmesini ön planda tutmaya devam edilmiş, bu sayede kanunun ruhundaki işlevselliğin aslında yolculuk çarteri temelinden kaynaklandığını gösterilmiştir.

### 3. DEĞERLENDIRMELER

Deniz ticaret hayatının amaçlarına etkin hizmet eden Gencon 94 formu ile kanunumuz arasında daha yakından bir paralellik sağlanabilirse, yeni Alman Ticaret Kanunu'nun işlevselliği Türk Ticaret Kanunu Yükleme ve Boşaltma başlığı için de düşünülebilir. Kanunun lafzındaki güncellemeler ile vücut bulacak bu işlevsellik, Gencon 94 klozlarının yönlendirdiği şekilde yapılan bir sürastarya hesabı ile Türk Ticaret Kanunu maddeleri kullanılarak yapılan hesabın yakın rakamlarda buluşmasını sağlayabilecektir.

Kanundan bir Gencon çarter parti hassasiyeti ile tüm olasılıkları ele almasını bekleyemeyiz. Ancak şu var ki, kritik noktaları ele aldığımızda, örneğin aksine bir anlaşma şartı olmadıkça, hazırlık bildirimini sadece ofis saatleri içinde yapılacağı detayını kanuna ilave etmek, hazırlık bildirim anındaki belirsizlik sebebi ile tahkim yolu seçmek durumunda kalan tarafların kanunun lafzı marifetiyle çözüme ulaşmasını kolaylaştırabilir ve belki de arabulucuya yönlendirip daha çabuk ve ekonomik bir çözüm elde etmelerine imkan sağlamış olacaktır.

Günümüzde taşımacılık gayet organize şekillerde yapılmaktadır. Sadece liman bölgesi, demir yeri isimleri değil rıhtım numaralarına kadar verilen detaylar sözleşmelerde karşımıza çıkıyor. Gelişen teknoloji sebebiyle kanunların sözleşmelerin detaycılığına yetişemediğini gözlemliyoruz.

Konvansiyonlar üzerinde yüzen dünya denizciliğinin kanunlarla zaptedilemeyecek karakterde olduğunu kabul eden denizci uluslarla kıyasıya yarışabilmemiz için kanunlarımızı ya daha sık güncellemeliyiz ya da konvansiyonların ve yönetmeliklerin uygulamadaki güçlerini artırmalıyız.

### 4. SONUÇ

Rekabet sebebiyle kurulan konferansın başlattığı iş birliği, bir örnek çarter parti formu üzerinden işlev kazanmış ve çıkan sorunlara zaman içerisinde teklif edilen çözümlerin kabul görüp benimsenmesiyle, çarter parti taraflarının uyum içinde çalışabildiğini bize göstermiştir.

Sözleşmeler Hukuku penceresinden bakmadıkça çarter parti kayıtlarına (klozlarına) gereken önemi verememiş oluruz. Denizciliğin problemlerini mahkeme hakimlerinden çok tahkim kurulu hakemlerinin çözdüğü global dünyamızda, uluslararası bir faaliyet olan denizciliği ancak sözleşmeler hukukuna yaklaşan ulusal kanunlarımız ile daha kolay anlayabiliriz. Bu anlayışın getireceği çözümlere arabuluculuk müessesesinin katkısı tahminimizden fazla olacaktır.

Çıkan anlaşmazlıklara genelde İngiliz kanunlarını uygulayan tahkim kurullarının pahalı ve fakat esnek önerileri çözüm oluşturduğundan yola çıkarak, yararlı bakış açısı ile, Türk Ticaret Kanunu, Deniz Ticareti Kitabı, "Yükleme ve Boşaltma" ayırımında revizyona ihtiyaç vardır. Revizyon ile arabuluculuk kurumunun sorunların çözümüne ekonomik katkılar sağlaması da hedeflenmelidir.

<sup>6</sup> <https://www.gesetze-im-internet.de/hgb/BJNR002190897.html>

## KAYNAKÇA

Atamer, K. (2017). Deniz Ticareti Hukuk Cilt 1 İstanbul : On İki Levha, 213-222.

BIMCO. <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/about-us> Erişim Tarihi: 14.04.2020

BIMCO. Gencon 76 form. <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts> Erişim Tarihi : 14.04.2020

BIMCO. Gencon 94 form. <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts> Erişim Tarihi : 14.04.2020

BIMCO. Laytime Definitions. <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts> Erişim Tarihi : 14.04.2020

Çalık, A., İzveren, A. ve Franko N. (1994). *Deniz Ticaret Hukuku*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Yeni Alman Ticaret Kanunu. <https://www.gesetze-im-internet.de/hgb/BJNR002190897.html> Erişim Tarihi : 14.04.2020

Schofield, J. (2005). *Laytime and Demurrage*. Fifth Edition. London: LLP

Türk Ticaret Kanunu. <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6102.pdf> Erişim Tarihi 14.04.2020