

**T.C. KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK BİLİM DALI**

**RUS VE TÜRK HUKUKUNDA SÜRÜSTARYA SÜRESİ
VE SÜRÜSTARYA ÜCRETİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

NARGİZA BERDİMURATOVA

KOCAELİ 2016

**T.C. KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK BİLİM DALI**

**RUS VE TÜRK HUKUKUNDA SÜRÜSTARYA SÜRESİ
VE SÜRÜSTARYA ÜCRETİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAZIRLAYAN: Nargıza BERDIMURATOVA

TEZ DANIŞMANI: Yrd. Doç. Dr. İbrahim AĞSAKAL

KOCAELİ 2016

**T.C. KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK BİLİM DALI**

**RUS VE TÜRK HUKUKUNDA SÜRÜSTARYA SÜRESİ
VE SÜRÜSTARYA ÜCRETİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

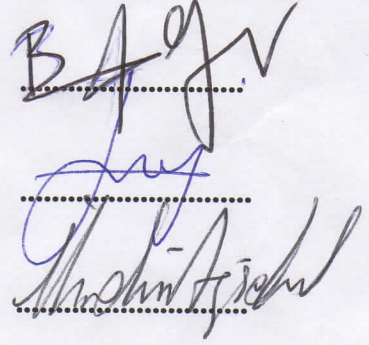
Tezi Hazırlayan: Nargıza BERDIMURATOVA

Tezin Kabul Edildiği Enstitü Yönetim Kurulu Karar ve No: 07.09.2016/16

Jüri Başkanı: Doç. Dr. Barış GÜNAY

Jüri Üyesi: Doç. Dr. Hakan ÇEBİ

Jüri Üyesi: Yrd. Doç. Dr. İbrahim AĞSAKAL



KOCAELİ 2016

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
KISALTMALAR LİSTESİ	vi
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM SÜRASTARYA KURUMU

1. SÜRASTARYA KURUMUNUN TANIMI	6
2. SÜRASTARYA KURUMUNUN AMACI VE FONKSİYONLARI	10
3. SÜRASTARYA KURUMUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ	13
3.1 Genel Olarak	13
3.2. Rus Hukukunda Cezai Şart Görüşü	13
3.3. Türk Hukukundaki Görüşler	17
3.3.1. Tazminat Görüşü.....	17
3.3.2. Ek Navlun Ücreti Görüşü.....	18
3.3.3. Akdi Ücret Görüşü.....	18
3.3.4 Alacaklının Temerrüdü Görüşü.....	19
3.4. Genel Değerlendirme	22

İKİNCİ BÖLÜM SÜRASTARYA SÜRESİ

1. RUS VE TÜRK HUKUKUNDA SÜRASTARYA SÜRESİNİN İŞLEMESİ	24
2. SÜRASTARYA SÜRESİNİN TESPİT ŞEKİLLERİ	25
2.1. Sürastarya Süresinin Belirlenmiş Olması	25
2.2. Sürastarya Süresinin Belirlenmemiş Olması	27
3. SÜRASTARYA SÜRESİNİN BAŞLANGICI	29
3.1. Taraflar Yükleme/Boşaltma Süresini Tayin Etmişlerse	29
3.2. Taraflar Yükleme/Boşaltma Süresini Tayin Etmemişlerse	31
4. SÜRASTARYA SÜRESİNİN DEVAMI	32
4.1. Sürastarya Süresinin Aralıksız Hesaplanması	32
4.2. Sürastarya Süresinin Hesabında Faaliyet Sahalarının Etkisi	35
5. SÜRASTARYA SÜRESİNİN SONA ERMESİ	37

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM SÜRASTARYA ÜCRETİ

1. RUS VE TÜRK HUKUKUNDA SÜRASTARYA ÜCRETİ	40
1.1. Sürastarya Ücretinin Kararlaştırılması	40
1.2. Sürastarya Ücretinin Kararlaştırılmaması	41
2. SÜRASTARYA ÜCRETİNİN TARAFLARI	42
2.1. Sürastarya Ücretinin Alacaklısı	42
2.1.1. Taşıyan	42
2.1.2. Taşıma İşleri Komisyoncusu	43
2.2. Sürastarya Ücretinin Borçlusu	44
2.2.1. Taşıtan	44
2.2.2. Gönderilen	45
2.2.2.1. Genel Olarak	45
2.2.2.2. Gönderilenin Yükü Teslim Almış Olması	47
2.2.2.3. Gönderilenin Yükü Teslim Almamış Olması	48
2.2.3. Taşıma İşleri Komisyoncusu	48
3. SÜRASTARYA ÜCRETİNİN MUACCELİYETİ	49
4. SÜRASTARYA ÜCRETİNE İLİŞKİN HAPİS HAKKI	50
4.1. Türk Hukukunda Hapis Hakkı	50
4.2. Rus Hukukunda Hapis Hakkı	52
4.3. Sözleşmeler Hukukunda Rehin Klozu	53
5. SÜRASTARYANIN ZAMANAŞIMI	54
SONUÇ	56
KAYNAKÇA	59
ÖZGEÇMİŞ	65

ÖNSÖZ

Türkiye'ye ilk kez 2008 yılında öğrenci değişim programı çerçevesinde geldiğimde Sakarya Üniversitesi tarafından ağırlandım ve bu ziyaret Türkiye'de yüksek lisans yapmaya teşvik etti. Yıllar sonra dileğim 2013'te gerçekleşti. İkinci yabancı dil olarak seçtiğim Türk dilini Rusya'da Astrahan bölgesinde Türk okutmanlar sayesinde öğrendim. Türkiye'ye geldikten sonra Türkçemi geliştirmeye devam ettim. Kocaeli Üniversitesinin Hukuk Fakültesinin yüksek lisans derslerine katıldım. Bu süreçte derslerine katıldığım, ufkumu genişleten ve hukuk bilgimi artmasına katkı sağlayan hocalarım Yrd. Doç. Dr. Nuray Barlas, Yrd. Doç. Dr. Muzaffer Eroğlu, Yrd. Doç. Dr. Eylem Apaydın, Prof. Dr. Pelin Güven, Doç. Dr. Sezer Çabri ve Doç. Dr. Hakan Çebi'ye Kocaeli Üniversitesi Dergisinde makale yayınlamama yardımcı olan Mehmet Şengül'e, ayrıca her türlü yardımlarıyla beni destekleyen hukuk fakültesi araştırma görevlisi hocalarım Ercan Geçgel ve Zeynep Arslan'a teşekkür ederim.

Tez danışmanım olan, tezimin her aşamasında bana maddi manevi destek veren hocam Yrd. Doç. Dr. İbrahim Ağsakal'a ayrıca teşekkür ederim.

Hayatımın her aşamasında olduğu gibi tez sürecinde de desteğimi esirgemeyen canım annem Guljamal'a minnettarım. Son olarak da bana bu süreçte yoldaş olan samimi dostlarıma ve yüksek lisans arkadaşlarıma teşekkür ederim.

ÖZET

Sürastarya hukuki kurum olarak navlun sözleşmelerinde düzenlenen bir şarttır. Sürastarya veya demoraj olarak adlandırılan bu kurum deniz ticaretinde yükleme veya boşaltma faaliyetlerinin geciktirilmesinden dolayı taraflara verilen bir ek bekleme süresidir. Bu ek bekleme süresine sürastarya süresi denir. Bunun karşılığında taşıyana sürastarya ücreti ödenir. Bu çalışmada sürastarya süresi ve sürastarya ücreti, Rus ve Türk hukuku açısından karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Sürastarya kurumunun hukuki niteliğine ilişkin birkaç ileri sürülen görüşler araştırılmıştır. Çalışmanın devamında sürastarya süresinin başlangıcı, işlemesi, sona ermesine ilişkin düzenlemeler incelenmiştir. Ayrıca sürastarya ücreti ile ilgili düzenlemelerinde sürastarya ücretinin tarafları, muacceliyeti ve hapis hakkı konuları da yer almıştır.

Anahtar kelimeler: Sürastarya Kurumu, Sürastarya Süresi, Sürastarya Ücreti, Demoraj

ABSTRACT

Demurrage is a condition of carriage of goods' contract in the maritime law. Demurrage as a legal institution of maritime law is an additional waiting time given for contracting parties for delay of loading or discharging operations. In exchange for delay demurrage is paid. Demurrage has been researched as a comparative study from the point of the Russian and Turkish law. The doctrinal opinions concerning the legal nature of the demurrage have also been taken into account. In the continuation of the thesis the beginning, running and ending of the strength of the demurrage have been researched. Regarding the rate of the demurrage there are topics which are considered such as responsible subjects who owe to pay the demurrage, payable time and right of retention.

Key words: Demurrage, Strength of Demurrage, Demurrage Rate

KISALTMALAR LİSTESİ

BIMCO	:	Baltık ve Uluslararası Deniz Hukuku Konferansı
bkz.	:	bakınız
E.	:	Esas
Eski TTK	:	Eski Türk Ticaret Kanunu
FIO	:	Free In and Out (Yükleme ve Boşaltma Giderleri Ödenmiş)
FIOS	:	Free In and Out and Stowed (Yükleme ve Boşaltma ve İstifleme Giderleri Ödenmiş)
FONASBA	:	Gemi Brokerleri ve Acenteleri Ulusal Birlikleri Federasyonu
GK RF	:	Rusya Federasyonu Medeni Kanunu
K.	:	Karar
KTM RF	:	Rusya Federasyonu Deniz Ticareti Kanunu
KTM SSSR	:	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği Deniz Ticareti Kanunu
md.	:	madde
MKAS	:	Rusya Federasyonu Uluslararası Ticaret Mahkemesi
SNK RSFSR	:	Rus Sovyet Federatif Sosyalist Cumhuriyeti'nin Milli Komiserlerin Hükümeti
SSCB	:	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TBK	:	Türk Borçlar Kanunu
TMK	:	Türk Medeni Kanunu
TTK	:	Türk Ticaret Kanunu
s.	:	sayfa
Voylayrules 1993	:	Voyage Charter Party Laytime Interpretation Rules 1993
vb.	:	ve benzeri
yy.	:	yüzyıl

GİRİŞ

Deniz ticareti hukukunda navlun sözleşmesi bir eşya taşıma sözleşmesi olarak belirtilmektedir. Bu sözleşmenin tarafları taşıyan ve taşıtandır. Navlun sözleşmesi tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir. Genel bir bakışta her iki tarafın amacı eşyanın bir noktadan diğer noktaya ulaşmasıdır. Taşıyana taşıma işi karşılığında taşıtan tarafından bir ücret ödenmektedir. Sözleşmenin gerçekleşmesi dört safhaya ayrılır: yolculuktan evvelki safhada gemi yükleme limanına getirilir ve yükleme işlemlerine hazır bulundurulur; yükleme faaliyetleri safhasında taşınacak olan eşyanın yükleme limanına ilgili şahıslar tarafından getirilir ve taşıyana teslim edilir; taşıma safhasında eşyanın fiziki taşınması gerçekleşir; son olarak, boşaltma faaliyetleri safhasında varna limanında eşya gönderilen tarafından kabul edilir. Taşıyan, birinci ve üçüncü safhaları tek başına yerine getirir, ikinci ve dördüncü safhalarda faaliyetlerin başlayabilmesi veya tamamlanabilmesi için yükle ilgili şahısların katılması gerekmektedir. Yükleme ve/veya boşaltma faaliyetleri zamanında veya gereği gibi yerine getirilmezse taşıtan veya gönderilen bu gecikmelerinin hukuki sonuçlarına katlanacaklardır. Navlun sözleşmesinin tarafları bu tür gecikmeler için kanunen öngörülen bekleme süresi dışında ek olarak sürastarya süresini de öngörebilirler. Geminin gereğinden fazla bekletilmesi halinde taşıyan için ek masraflar doğmaktadır. Bu yüzden taraflar navlun sözleşmesinde ek bekleme süresi için sürastarya ücretini kararlaştırmaktadır.

Sürastarya kurumu deniz ticaretinin eski kurumlarından birisidir. Eski devirlerde taşıtanın yükü zamanında getirmemesi veya geç getirmesi halinde, boşaltma limanına yüklerin geç ulaşmasının sonuçlarına taşıyan tek başına katlanmıştır. Günümüzde ise yükle ilgili şahısların eylemleri veya eylemsizliklerinden dolayı ortaya çıkan gecikmeleri için belirli bir ücret belirlenmektedir. Sürastarya ücreti sözleşmede bir şart olarak kararlaştırılır. Bu çalışmada, sürastarya süresi ve ücreti ile ilgili hukuki düzenlemeler Rus ve Türk deniz ticaret hukuku bakımından karşılaştırmalı olarak incelenecektir.

Öncelikle sürastarya konusuna girmeden Rus deniz ticaret hukukunun tarihine kısaca değinmek gerekmektedir. Rusya'yı dünyanın denizci ülkelerinden biri haline

getiren Rus İmparatorluğun kurucusu, İmparator Büyük Piotr'dur. 18. yüzyılın başında Tsar Piotr, İsveç ile savaşırken İngiltere ile Hollanda'dan gönderilen elemanların yardımı ile Rusya'nın Baltık denizinde daimi askeri filosunu oluşturmasına ve deniz sanayisinin gelişmesine dair ilk adımlar atmıştır. Rusya'nın askeri filosunun gelişmesi gemi inşaatına, deniz ticaretine, açık suların araştırılmasına yol açmıştır (Skaridov, 2016: s. 23). Rus ticaret gemileri her zaman Rusya'nın askeri filosunun rezervi olarak sayılırdı. 18. yüzyıla kadar deniz ticaret ilişkilerini düzenleyen bir kanun veya başka bir düzenleme söz konusu değildi. Rusya bütün deniz ticareti ilişkilerini kuzey noktasında yerleşen Arhangel'sk şehrinde yapmaktaydı. 18. yüzyıl içerisinde Rusya İmparatorluğu Baltık ve Kara denizlerde çıkış kazanarak 1781'de "Nehirlerde, İç Sularda ve Denizlerde Ticaret Taşımacılığına Dair Kanun" ile Rus İmparatorluğu'nun deniz ticaretini düzenleyen ilk kanunu ortaya çıkarmıştır. 1887 ve 1903'te bu Kanun yenilenmiştir, ancak 20. yüzyılda gerçekleşen endüstriyel devrimlere karşı yeterli bir düzenleme değildi. Bu Kanun üç kitaptan oluşmuştur. Deniz ticareti hükümleri ikinci kitapta yer almıştır. Bu kitap 10 kısımdan ibarettir: "suda yüzen ticaret gemileri", "deniz ticareti", "deniz öduncü", "avarya", "kurtarma ve yardım", "deniz sigortacılığı", "ticaret limanların yerel yönetimi", "resimlerin tahsilatı", "gemi maliklerin toplantıları", "ihtiyari filosu"dur¹.

1917 Ekim İhtilalinden sonra Rus İmparatorluğun malvarlığı kamulaştırılmıştır. Dış ticareti yürüten deniz ve nehir nakliye teşebbüsleri ve onlara ait olan bütün gemiler Sovyet Cumhuriyeti'nin malvarlığı olarak SNK RSFSR tarafından 26/I 1918 Yönetmeliği ile ilan edilmiştir (Sheptovitskiy, 1936: s. 20). Bundan sonra 1929 yılında SSCB'nin ilk deniz ticaret kanunu (ileride "KTM SSSR" olarak kullanılacaktır) kabul edilmiştir. Sovyet ideolojisinin yansıdığı bu kanuna göre, navlun sözleşmelerinin akdedilmesi ve onların ifa edilmesi devlet tarafından yapılmıştır. 1929 tarihli KTM SSSR 14 bölümden ibarettir: I. Giriş, II. Gemi, III. Gemi Adamları, IV. Yurtdışı ve Kabotaj Taşımaları, V. Navlun Sözleşmeleri, VII. Römorkaj Sözleşmesi, VIII. Müşterek ve Hususi Avarya, IX. Çatmadan Doğan

¹LANTSEVA, V. Y. (2014). "Formy Pravovogo Regulirovaniya Morskoy Torgovli v Rossiyskoy İmperii", Yevraziyskiy Yuridecheskiy Jurnal, №3 (70), s. 118-120. http://www.eurasialaw.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=5929%3A2014-04-23-07-40-56&catid=184%3A2010-12-13-11-50-40&limitstart=1/ erişim tarihi 08.07.2016.

Zararların Tazmini, X. Kurtarma Ücreti, XI. Gemi Maliklerin Sorumluluğunun Kapsamı, XII. İmtiyazlı Alacaklar, XIII. Deniz Sigortası Sözleşmesi, XIV. Gemilerin İhtiyati Haczi, Zamanaşımı. Sürastarya hükümleri de Kanunun 5. 'Navlun Sözleşmesi' bölümünde 90. maddesinde yer almıştır.

Sovyet deniz hukukunda sosyalist düzeninin değişmesi ile 1968 tarihli KTM SSSR kabul edilmiştir. 1968 tarihli KTM SSSR² 19 bölümden ibarettir: I. Genel Hükümler, II. Gemi, III. Gemi Adamları, IV. Liman, V. Devlet Deniz Kılavuzu, VI. Denizde Batmış Eşya, VII. Yük Taşıma Planı ve Organizasyonu, VIII. Navlun Sözleşmesi, IX. Yolcu Taşıma Sözleşmesi, X. Gemi Kiralama Sözleşmesi, XI. Römorkaj Sözleşmesi, XII. Deniz Sigortası Sözleşmesi, XIII. Müşterek Avarya, XIV. Çatmadan Doğan Zararlarının Tazmini, XV. Kurtarma Ücreti, XVI. Gemi Maliklerin Sorumluluğunun Kapsamı, XVII. İmtiyazlı Alacaklar, XVIII. Deniz Raporları, XIX. Şikayetler ve Dava Dilekçeleri. Bu kanun da sosyalist devletin ekonomisinin gelişmesini ve Sovyet gemi maliklerinin menfaatlerini korumaya amaçlamıştır. Bu nedenle bu kanuna yeni bir bölüm (Yük Taşıma Planı ve Organizasyonu) getirilmiştir. 1968 tarihli KTM SSSR'ın VII. 'Yük Taşıma Planı ve Organizasyonu' bölümü sosyalist tip teşebbüslerin arasındaki ilişkileri düzenlemeye yönelik iken, bu kanunun VIII. 'Navlun Sözleşmesi' bölümü kapitalist ülke ve şirketler ile yurt dışı taşımalar için bir düzenleme idi. Dolayısıyla bu kanunda aynı taşıma ilişkileri sujelerin sosyalist tipe ait olup olmaması kriterine bakılarak düzenleniyordu (Musin, Mirnov, Faddeeva, 1969: s. 55-56). Sürastarya ile ilgili hükümler VII. 'Yük Taşıma Planı ve Organizasyonu' bölümünde sosyalist teşebbüsler için 113. maddesinde yer almıştır. Yurt dışı taşımalarda kapitalist şirketler için uygulanan VIII. 'Navlun Sözleşmesi' bölümünde ise sürastarya hükümleri 135. maddesine yer almıştır.

Rusya Federasyonu'nun son Deniz Ticaret Kanunu 1999 yılında yeni Rus Medeni ve Borçlar hukukunun mevzuatı dikkate alınarak kabul edilmiştir. Ayrıca uluslararası konvansiyonlara da uyum sağlamıştır. 1999 tarihli Rusya Federasyonu

² 3095-VII sayılı Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği Deniz Ticareti Kanunu, 17.09.1968 yılında yürürlüğe girmiştir.

Deniz Ticaret Kanun'u (ileride 'KTM RF' olarak kullanılacaktır)³ açık pazar piyasası politikasını izleyen bir kanundur. Bu Kanun, 27 bölümden ibarettir. Bunlar: I. Genel Hükümler, II. Gemi, III. Gemilerin ve Gemi Üzerindeki Hakların Tescili, IV. Gemi Adamları. Kaptan, V. Devlet Liman Kontrolü, VI. Deniz Kılavuzu, VII. Batmış Eşya, VIII. Navlun Sözleşmesi, IX. Yolcu Taşıma Sözleşmesi, X. Zaman Üzerine Gemi Kiralama Sözleşmesi (Time Charter), XI. Çıplak Gemi Kiralama Sözleşmesi (Bare Boat Charter), XII. Römorkaj Sözleşmesi, XIII. Deniz Acenta Sözleşmesi, XIV. Deniz Aracılığı Sözleşmesi, XV. Deniz Sigortası Sözleşmesi, XVI. Müşterek Avarya, XVII. Çatmadan Doğan Zararların Tazmini, XVIII. Petrolün Kirletmesinden Doğan Sorumluluk, XIX. Tehlikeli ve Zararlı Yük Taşımadan Doğan Sorumluluk, XX. Gemi Yakıtın Kirletmesinden Doğan Sorumluluk, XXI. Gemi ve Diğer Eşya Kurtarma, XXII. Sorumluluğun Sınırlandırılması, XXIII. Gemi Alacaklısı Hakları. Gemi İpoteği. Gemi İnşaat İpoteği, XXIV. Geminin İhtiyati Haczi, XXV. Deniz Raporları, XXV. Şikayetler ve Dava Dilekçeleri. Zamanaşımı, XXVI. Uygulanacak Hukuk, XXVII. Sonuç Hükümleri. Sürastarya ile ilgili hükümler 131. ve 132. maddelerde yer almıştır.

Türk hukukunda ise ilk Deniz Ticaret Kanunu, "Kanunnamei Hümayun'u Ticareti Bahriye" adı altında 1864'te kabul edilmiştir. Bu kanunun bazı kısımları Fransız kanunundan, bazı kısımları ise Alman ve Belçika kanunlarından iktibas edilmiştir (Göknil, 1946: s. 22-23).

I. Dünya Savaşından sonra Cumhuriyet döneminde yeni deniz ticaret kanuna ihtiyaç duyulmuştur. 1897 tarihli Alman Ticaret Kanununun deniz ticareti hükümleri, 1929 tarihli Ticaret Kanununa ikinci kitap olarak dahil edilmiştir (İzveren, 1960: s. 31; Tekil, 2001: s. 36).

1956 yılında 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu (ileride 'Eski TTK' olarak kullanılacaktır)⁴ kabulü ile deniz ticareti hükümleri bu kanunun 4. kitabında yer almıştır. Sürastaryaya ilişkin hükümleri de 4. kitabın deniz ticaret mukaveleleri

³ 81 sayılı 'Rusya Federasyonu Deniz Ticareti Kanunu', 30.04.1999 yılında yürürlüğe girmiştir.

⁴ 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu, 29.07.1956 kabul tarihi.

bölümünün eşya taşıma mukaveleleri kısmının 1030-1036. maddelerinde düzenlenmiştir.

2011'de 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun (ileride 'TTK' olarak kullanılacaktır)⁵ 5. Kitabına ilişkin çalışmaların temeli uluslararası konvansiyonlara uyum sağlanması, hükümlerin sistematik hale getirilmesi, bazı hükümlerin çıkartılması, yeni hükümlerin getirilmesi, dilin güncelleştirilmesidir. Bunların yanında değişikliğe uğrayan maddelerin arasında sürastarya hükümleri de mevcuttur. Sürastarya hükümleri 1154-1156. maddeleri arasında düzenlenmektedir.

Çalışmanın birinci bölümünde, genel olarak sürastarya kurumu tanımlanacaktır. Sürastarya kurumunun tanımı uluslararası, Rus ve Türk deniz hukuku açısından incelenecektir. Ardından sürastarya kurumunun amacı ve fonksiyonları belirtilecektir. Sürastarya kurumunun hukuki niteliği Rus ve Türk hukuku bakımından incelenecek, farklı görüşler ele alınacak ve genel bir değerlendirme yapılacaktır.

İkinci bölümde, sürastarya süresi incelenecektir. Sürastarya süresinin Rus ve Türk hukukunda tespit şekilleri, karşılaştırılıp karşılaştırılmadığı haller araştırılacaktır. Sürastarya süresinin başlangıcı, devamı ve sona ermesi incelenecektir. Ayrıca sürastarya süresinin hesaplanmasına ilişkin genel kurallar ve istisnalar dikkate alınarak incelenecektir.

Üçüncü bölümde ise, konumuzun diğer önemli unsuru sürastarya ücreti incelenecektir. Sürastarya ücretinin sözleşmede karşılaştırılması veya karşılaştırılmaması durumları, muacceliyeti, ödeme sorumluluğu, hapis hakkı konularına değinecektir.

⁵ 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, 13.01.2011 kabul tarihi.

BİRİNCİ BÖLÜM

SÜRASTARYA KURUMU

1. SÜRASTARYA KURUMUNUN TANIMI

17. yüzyılda eski Fransız dilinden iktisap edilen “demorage” kelimesi Latince “demorari” filinden gelmektedir. “Demorari” filinin anlamı “gecikmek”tir (Baykova, 2013: s. 58). Bazı hukuk sistemlerinde tek kelime ile anlatılan bu terim, diğer bazı hukuk sistemlerinde ise iki terimle ifade edilmektedir. Genellikle Roma hukuk sistemine dahil olan hukuk sistemlerinde “sürastarya süresi” ve “sürastarya ücreti” iki ayrı terim olarak ortaya çıkmaktadır. Örneğin, Türk-Alman ve İskandinav Hukuklarında “sürastarya süresi” ve “sürastarya ücreti” – “das Überliegezeit und das Überliegegeld” olmak üzere ayrı ayrı terimler kullanılmaktadır (Ülgener, 1993: s. 2). Ayrıca yeni Türk Ticaret Kanun’un kabulü ile “sürastarya ücreti” terimi yerine “sürastarya parası” terimi kullanılmaktadır.

Rus Hukukunda da benzer şekilde “kontrstaliynoe vremya” (“контрсталийное время”) ve “plata za kontrstaliynoe vremya” (“плата за контрсталийное время”)⁶ şeklinde terimler kullanılmaktadır. 1999 tarihli Rusya Federasyonu Deniz Ticaret Kanununun 132. maddesinde Rusça “sürastarya ücreti” terimi ile birlikte parantez içinde “demoraj” (“демередж”) terimi de kullanılmıştır. Bu (“demurrage”) terim İngilizce’den gelmiş olmakla birlikte, zamanla fonetik değişikliklere uğramıştır (Baykova, 2013: s. 58).

Roma hukuk sistemine dahil olan Fransız ve Belçika Hukuklarında ise sürastarya kurumu tek terim ile “surastaries” olarak ifade edilmektedir. İtalyan Hukukunda “controstallie” ve Anglosakson Hukukundaki “demurrage” terimi hem süre hem ücret anlamına gelmektedir (Ülgener, 1993: s. 3).

Sürastarya kurumunun hem süre hem ücret kavramlarının tanımlanması gerekmektedir. Bu bağlamda milletlerarası boyutta getirilmiş sürastarya kurumuna

⁶ Rus dilinde “sürastarya süresi” ve “sürastarya ücreti” anlamındadır. Tezin ilerleyen sayfalarında metninde kavram kargaşasını önlemek amacıyla bu terimler Türkçe mealinde kullanılacaktır.

ilişkin tanımlara bakılmalıdır. Uluslararası toplum starya kavramına ilişkin çalışmalar yapmıştır. Bu çalışmalar sonucunda Charter Party Laytime Definitions 1980⁷, Voyage Charter Party Laytime Interpretation Rules 1993⁸, Baltic Code 2007⁹ ve son olarak Laytime Definitions for Charter Parties 2013 yayınlanmıştır¹⁰.

Charter Party Laytime Definitions 1980, çarterlerde kullanılan kavramları tanımlamıştır. Bu tanımlar 1980 yılında Baltık ve Uluslararası Deniz Hukuku Konferansı, Uluslararası Denizcilik Teşkilatı, FONASBA tarafından tasarlanmıştır. Starya süresine ilişkin tanımları yanında sürastarya ücreti (demoraj) tanımlanmıştır: “Sürastarya ücreti, taşıyanın sorumlu olmadığı sebeplerden dolayı yükleme ve/veya boşaltma faaliyetlerinin bunlara ait sürelerde bitirilmemesi sebebiyle kullanılan günler için taşıyana ödenen ücrettir”¹¹. Sonraki bir düzenleme ile Voyage Charter Party Laytime Interpretation Rules 1993 (Voyleyrules 1993) düzenleyici iki yeni tanım daha getirmiştir. Yukarıda getirilen demorajla ilgili tanımının yanına “sürastarya süresi, yükleme veya boşaltma süresinin sona erdiği ve yükleme ve boşaltma süreleri ile ilgili istisna kayıtlarının sürastarya süresinde uygulanmaz” tarifesi Voyleyrules 1993’e eklenmiştir. Laytime Definitions for Charter Parties 2013 Voyleyrules 1993’ün 20 yıl içinde tarifelerin uğrayan değişikliklerin yenilenmesini sağlamıştır¹². Sürastarya ücretine ilişkin tarifede Voyleyrules 93’ün “starya süresinin

⁷ SCHOFIELD, John (2011). Laytime and Demurrage. London: Informa, 6. ed, LLP, <https://i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=130700/> Çevrimiçi erişim tarihi 26.11.2015.

⁸ Voyage Charter Party Laytime Interpretation Rules 1993: “Demurrage” shall mean an agreed amount payable to the owner in respect of delay to the Vessel once the Laytime has expired, for which the owner is not responsible. Demurrage shall not be subject to Laytime exceptions /https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Sundry_Other_Forms/Sample_Copy_VOYLAYRULES_93.ashx/ erişim tarihi 23.11.2015.

⁹ Baltic Code 2007 Charterparty and Laytime Terminology And Abbreviations <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=130704/> erişim tarihi 19.12.2015.

¹⁰ Laytime Definitions for Charter Parties 2013: “Demurrage” shall mean an agreed amount payable to the owner in respect of delay to the Vessel once the Laytime has expired, for which the owner is not responsible. Demurrage shall not be subject to exceptions which apply to Laytime unless specifically stated in the Charter Party. https://www.bimco.org/en/Chartering/Clauses_and_Documents/Clauses/Laytime_Definitions_for_Charter_Parties_2013.aspx/ erişim tarihi 01.12.2015.

¹¹ Tsentralny Nauchno-İssledovatel'skiy i Proektno-Konstruktorskiy Institut Morskogo Flota (1995). Kommercheskiy Spravochnik Po Usloviyam Raboti Sudov v Zagranplavanii. Sankt-Petersburg: Tipografiya N2 Voenizdata, s. 96: Demurrage – means the money payable to the owner for delay for which the owner is not responsible in loading and/or discharging after the laytime is expired.

¹² Laytime Definitions for Charter Parties 2013 https://www.bimco.org/en/Chartering/Clauses_and_Documents/Clauses/Laytime_Definitions_for_Charter_Parties_2013.aspx/ erişim tarihi 01.12.2015.

kesintisi için uygulanan kurallar sürastaryaya dair uygulanmaz” kuralına “sözleşmede aksi öngörülmedikçe” ibaresi eklenmiştir.

Rus deniz hukukunda ise hükümlerinin çoğu Sovyet kanunlarından alınmıştır. Dobrin’e göre, Tsar Rusya devrindeki liman teamülleri, Sovyet rejimi geldikten sonra kökünden yok edilmiş ve Sovyet limanlarında liman teamülleri liman yönetmeliklerine dönüşmüştür (Dobrin, 1934: s. 256). 1929 tarihli KTM SSSR starya ve sürastaryaya ilişkin hükümler sözleşmenin taraflarına bırakılmış, sözleşme ile kararlaştırılmamış olunması halinde, limanın teamüllerine göre belirlenmiştir. (Sheptovitskiy, 1936: s. 88).

Sürastarya ile ilgili hükümler 1929 tarihli KTM SSSR’in 5. “Navlun Sözleşmesi” bölümünün 90. maddesinde yer almıştır. Bu maddede sürastarya hükümleri yanında hızlandırma primi hükümleri de düzenlenmiştir: “Taraflar sözleşmede yükleme süresi bitince ek bekleme süresini ve uygun ücreti kararlaştırabilirler, ayrıca taşıyan yükletene yükleme süresinde yükleme faaliyetlerinin erken bitirilmesi nedeniyle hızlandırma primi kararlaştırılabilir. Sürastarya süresi ve ücreti sözleşme ile kararlaştırılmamışsa, bunlar limanlarda uygulanan sürelerle ve ücretlere göre tayin olunur. Bu düzenlemelerin bulunmadığı durumda, sürastarya süresi ve ücreti gemi ve gemi adamlarının masrafları dikkate alınarak belirlenir”.

1968 tarihli KTM SSSR ise 20. yüzyılın sosyalist ve kapitalist ülkeleri arasındaki dış ticaret gereksinimlerine duyulan farklı düzenlemeler getirilmiştir. Söz konusu Kanunun çalışmamıza yönelik kısımları VII. (Yük Taşıma Planı ve Organizasyonu Bölümü) ve VIII. (Navlun Sözleşmesi) bölümleridir. Yük Taşıma Planı ve Organizasyonu Bölümü sosyalist teşebbüsler arasında uygulanması gereken kanun bölümüdür. Sürastarya ile ilgili maddede (113. md.) sürastarya yerine para cezası deyimi kullanılmıştır: “yükü getirmediği veya yükleme-boşaltma işlemlerini geciktirildiği halde yükleten veya gönderilen taşıyana para cezası ödemekle yükümlüdür. Buna göre bahse konu para cezası şu kriterlere göre belirlenmekteydi:

- 1) kabotaj taşımalarında belirlenen tarifeye göre;

2) yurt dışı taşımalarda oybirliği ile Sovyet Birliği Filosu Bakanlığı, Dış Ticaret Bakanlığı tarafından belirlenen ücrete göre”.

Bu ceza parası uzun süreli geciktirmelerde iki kata kadar yükseltilebilirdi.

1968 tarihli KTM SSSR’ın VIII. “Navlun Sözleşmesi” Bölümü sosyalist ve kapitalist teşebbüslerin arasındaki taşıma ilişkileri düzenlemekteydi. Bu bölümde ise sürastarya ile ilgili hükümler 1968 tarihli KTM SSSR’ın 135. maddesi 1929 tarihli KTM SSSR’ın 90. maddesinde düzenlendiği şekilde düzenlenmiştir. Böylece Sovyet deniz hukuku sosyalist ve kapitalist sisteminden kaynaklanan ilişkileri ayırmıştır.

Günümüzdeki Rus deniz ticareti hukukunun kaynağı 1999 tarihli Rusya Federasyonu Deniz Ticareti Kanunudur. 1999 tarihli KTM RF Sovyet kanunlarla kıyaslanırsa sürastarya hükümleri hızlandırma primi hükümlerinden ayrı düzenlemiş ve uluslararası deniz hukukunda yer alan gelişmelerine uyum sağlamaya çalışmıştır. Bu nedenle Sovyet Birliği 1991’de yıkılmasına rağmen, yeni deniz ticaret kanunu kabul edene dek eski 1968 tarihli KTM SSSR’ın hükümleri yeni düzene aykırı olmadığı kısmında 1999’a kadar yürürlükte kalmıştır. Yeni KTM RF’ 131.1. maddesi uyarınca, “Sürastarya süresi bittikten sonra ek bir bekleme süresi (sürastarya süresi) sözleşme taraflarınca tesis edilebilmektedir. Eğer taraflar tesis etmemişlerse, sürastarya süresi yükleme limanı nizamlarına göre belirlenecektir”. Sürastarya ücreti ise belirtilen Kanunun 132. maddesinde şu şekilde düzenlenmiştir: “Gemi, sürastarya süresine geçtiğinde sözleşmede belirtilen veya sözleşmede belirtilmemişse limanda kabul edilmiş tarifelere göre taşıyana bir meblağ para ödenecektir”.

Eski TTK’nın 1030-1036. maddelerinde starya ve sürastarya hükümleri yer almaktadır. Bu Kanunda starya ve sürastarya konuları aynı maddeler altında düzenlenmiştir. Örneğin, 1030. maddede: “Kararlaştırılmışsa taşıyan, eşyanın yükletilmesi için "yükleme müddeti"nden fazla beklemeye mecburdur. Bu fazla müddete "Sürastarya" müddeti denir. Aksi kararlaştırılmış olmadıkça yükleme müddeti için ayrıca bir para istenemez. Fakat taşıyan sürastarya müddeti için taşıyana sürastarya ücreti ödemekle mükelleftir”.

Yeni TTK'nın Deniz Ticaretine ilişkin 5. Kitabının 1154-1156. maddelerinde sürastarya hükümleri starya hükümlerinden ayrı düzenlenmiş ve Kanunda sürastarya ayrı düzenlemeye uğrayan konulardan birisi olmuştur. Eski Kanunda sürastarya süresi taraflarca kararlaştırılmadığı durumda starya süresinin yarısı iken yeni Kanunda kanun koyucu bu süreyi on gün ile sınırlandırmıştır. Bu yeniliklerin yanında sürastarya ücretinin hukuki niteliği değişikliğe uğramıştır. İlerideki alt bölümlerde sürastaryanın hukuki niteliği açığa kavuşturulacaktır. TTK, 1154. maddenin 1. bendinde “Sözleşmede kararlaştırılmışsa taşıyan, eşyanın yükletilmesi için yükleme süresinden fazla beklemek zorundadır. Fazladan beklenen bu süreye “sürastarya süresi”” ve TTK, 1155. maddenin 1. bendinde “sürastarya parası, sürastarya süresi için taşıyana ödenir” denmektedir.

Sözleşme hukuku açısından bakılırsa, starya ve sürastarya süreleri kırkambar sözleşmelerine uygulanmaz. Yükleme/boşaltma ve sürastarya sürelerini düzenleyen hükümler çarter sözleşmesi kapsamındadır (Karakadılar, 1986: s. 22), özellikle sefer çarterlerde yer almaktadır¹³. Zira sefer çarterlerinde belirli sayıda yapılacak seferlerin ne kadar süreceğinin belirlenmesi amacıyla sürastarya süreleri ve ücreti de kararlaştırılmaktadır (Ülgener, 1993: s. 7).

Hem Rus hukuku hem de Türk hukuku doktrinlerine gelince sürastarya ile ilgili tanımlar benzer şekilde düzenlenmektedir. Genel olarak yükleme veya boşaltma süresini takip eden sürastarya süresi için sözleşmede kararlaştırılan sürastarya ücreti ödenir.

2. SÜRASTARYA KURUMUNUN AMACI VE FONKSİYONLARI

Navlun sözleşmesinin ifasının önemli unsurlarından birisi yükün gemiye yüklenmesidir (Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, 2014: s. 163). Yükle ilgili şahısların kendi görevlerini yerine getirmeleri için onlara kanundan kaynaklanan yükleme ve boşaltma süreleri (starya süresi) verilmiştir (Force, 2013: p. 51). Dolayısıyla taşıyanın sefere tam zamanında koyulması için yükle ilgili şahısların yükü gemiye kadar teslim edip etmemeleri büyük önem taşımaktadır.

¹³ SCHOFIELD, 2011 <https://i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=130700/> Çevrimiçi erişim tarihi 15.12.2015.

Sürastaryanın hem taşıyanın hem de taşıtanın lehine olduğu ileri sürülmektedir (Ülgener, 1993: s. 98). Sürastarya taşıyan için bir navlun mukavelesinin icrasının hangi sürelerde bitirebileceği açısından önemlidir. Taşıyan başka seferler için akdedilmiş olan sözleşmelerinin ne şekilde gerçekleştirebileceği mevzusunda kendisini programlayabilecek ve her mukavelenin ifası için ortalama harcanacak zamanı hesaplayabilecektir (Demir-Araz, 2004: s. 87). Üstelik her türlü gecikmeler taşıyanın gemisinin devamlı çalışma donanımını etkileyerek onu limanda durduğu her gün zarara uğratacaktır.

Sürastarya taşıtanı da etkilemektedir. Gönderilecek herhangi bir malın üzerinde alım satım sözleşmesi yapılmış olmakta ve bu malların hızlı bir şekilde alıcıya ulaşabilmesi zaman almaktadır. Ayrıca doğru vakitte teslim edilmesi şarttır. Aksi takdirde erken teslim olan malı, varma limanında koruma stoklarında ücret karşılığı teslimine kadar bekletilecektir. Geç teslim olursa sürastarya ücretinin ödenmesi gerekebilir (Ülgener, 1993: s. 99). Zira taşıtanın öncelikli kaygısı mallarının boşaltma limanına varması ve teslim edilmesidir. Hem yükleme hem de boşaltma limanında sürastarya süresine başvurulmuşsa bu süre mümkün oldukça uygun, ne kısa ne uzun, olmalıdır. İki tarafın da hızlı hareket etmesini sağlamalıdır.

Sözleşmenin her iki tarafı kendi faaliyet sahalarında yürüttükleri işlemleri kontrol altında tutabilmelidir. Asıl borç taşıyanın eşyaları deniz yoluyla taşınmasıdır. Halbuki taşıyanın kontrolü dışında olan sözleşmenin tali edimlerinden birisi de yükle ilgili şahısların yükleri geciktirmeden yükleme yerine getirilmesidir. Bu nedenle taşıyanın bu tür risklerle karşılaşmaması için sürastarya müessesesi ortaya çıkmıştır (Demir-Araz, 2004: s. 91).

Sürastarya kurumu her hukuk sisteminde farklı hukuki fonksiyon taşımaktadır. Türk öğretisinde Ülgener, sürastarya kurumunun fonksiyonlarını şu şekilde sınıflandırmıştır (Ülgener, 1993: s. 101):

- tazmin fonksiyonu (reperativ);
- mevcut durumu koruma fonksiyonu (retentiv);
- ceza fonksiyonu (punitive);

- teşvik fonksiyonu (incentive).

Sürastarya kurumunun tazmin edici fonksiyonu İngiliz-Amerikan hukukundan kaynaklanmaktadır (Tekil, 2001: s. 298; Ülgener, 1993: s. 101). Tazmin fonksiyonu, sürastarya süresinin kullanılması nedeniyle akdin kuruluşunda belirlenen zararların tazminatı olarak ortaya çıkmaktadır¹⁴. Ancak Ülgener'e göre, taşıyanın tam masraf ve kayıpları karşılamayacağı için sürastarya kurumunun tazminat olarak nitelendirilmesi mümkün değildir. Zira sürastarya kurumunun amacı, taşıyanın uğrayacak zararların tazmini değil sözleşmeden doğan hakkın karşılığıdır (Ülgener, 1993: s. 105, 139).

Taşıyan ve taşıtan arasındaki denge sağlanması amacı varsa, bu durumda sürastarya kurumunun mevcut durumu koruma fonksiyonu vardır. Sürastaryanın mevcut durumu koruma fonksiyonu, yükleme ve boşaltma işlemlerini tamamlanmasını ve navlun sözleşmesinin bozulmamasını korumaktadır. Aksi takdirde taşıyanın starya süresi bitince hemen yolculuğa başlama hakkı doğardı veya taşıtan borcunu yerine getirmeyince taşıyan sözleşmeden dönme hakkına başvururdu. Dolayısıyla taşıtan sürastarya ücretini ödemekle ek bir zaman kazanmakta ve yükleme ve boşaltma işlemlerinin tamamlanabilmesini garanti altına almaktadır (Ülgener, 1993: s. 118). Böylece sözleşmenin gerçekleştirilmesi ve onun feshini önleyebilmesini sağlamaktadır.

Taşıtanın ve yükle ilgili şahısların zamanında borçlarını yerine getirememelerinden kaynaklıyor ise sürastarya ücreti onları cezalandırmaya yönelmekte ve bu durumda sürastarya kurumu ceza fonksiyonunu taşımaktadır. Sürastarya kurumunun ceza fonksiyonu Rus hukukunda kabul edilmiştir (İvanov, 2000: s. 112). Ceza fonksiyonu, yükle ilgili şahısları kendi kusurlarına bağlayarak onları cezalandırmaya amaçlamaktadır. Sözleşme sürelerinin tam ifa veya kısmen ifa edildiği durumlarda bir 'ceza' (Holopov, 2010: s. 68) çekileceği anlaşılmaktadır.

¹⁴ SCHOFIELD, 2011: <https://i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=130700> / Çevrimiçi erişim tarihi 16.12.2015.

Teşvik fonksiyonu, yükle ilgili şahısların zamanında görevlerini yerine getirmekle beraber, başka gemilerin zaman kayıplarını önlemeyi amaçlamaktadır. Teşvik fonksiyonu Türk-Alman ve Fransız hukuklarında benimsenmiştir. Bu fonksiyon, sürastarya ücretinin sözleşmede belirlenmesini, yükleme ve boşaltma faaliyetlerin zamanında bitirilmesini ve sürastarya süresine geçilmemesini hedeflemektedir (Ülgener, 1993: s. 103-104; 146-147).

3. SÜRASTARYA KURUMUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ

3.1. Genel Olarak

Genel olarak sürastarya kurumunun hukuki niteliğine ilişkin beş görüş tespit edilmiştir. Rus hukukunda sürastarya ile ilgili kabul edilen tek görüş vardır. Rus hukuku düzenlemelerinde ve doktrininde cezai şart görüşü savunulmaktadır (İvanov, 2000: s. 111). Türk hukukunda ise sürastarya ile ilgili birkaç görüş mevcuttur: tazminat (Göknıl, 1946; s. 240), ek navlun ücreti (Akıncı, 1961: s. 64-65), akdi ücret (İzveren, 1960: s. 126; Çağa, 2006: s. 48; Ülgener, 1993: s. 104, 114; Sözer, 2014: s. 383), alacaklının temerrüdü (Yeni TTK) görüşleridir. Çalışmamızın konusu Rus ve Türk hukukları bakımından incelenmesi amaçlandığından dolayı sürastarya kurumunun hukuki niteliği, Rus ve Türk hukuklarına yansımış görüşleri bu bölümün aşağıdaki alt kısımlarında incelenecektir.

3.2. Rus Hukukunda Cezai Şart Görüşü

Cezai şart, alacaklının ifayı elde edebilmek için borçluya karşı kullanabileceği bir baskı aracıdır (Günay, 2002: s. 4) veya sözleşmenin zamanında icra edilmemesinin müeyyidesidir (Hatemi/Gökyayla, 2015: s. 362).

Rusya Federasyonu Medeni Kanununun (ileride “GK RF” olarak kullanılacaktır) Genel Hükümleri Bölümünün 330. maddesinin 1. fıkrasında cezai şart hükümleri konmakta ve borcu temin etme araçlarından birisi olarak kabul edilmektedir: “Cezai şart (para cezası, vade farkı), borçlunun alıcıya borcunu gereği gibi ifa etmemesi veya kısmi ifa etmesi, özellikle de zamanında ifa etmemesi durumunda, kanun veya sözleşmede belirtilmiş bir miktar para olarak kabul edilmektedir”¹⁵.

¹⁵ 51 sayılı Rusya Federasyonu Medeni Kanunu, I. Kitap Genel Hükümler, 30.11.1994 yılında yürürlüğe girmiştir.

Rus borçlar hukuku doktrininde dört çeşit cezai şart vardır. Bunlar seçimlik cezai şart, ifaya eklenen cezai şart, ifa yerine cezai şart¹⁶ ve mahsup cezai şarttır (Suhanov, 2011: s. 33)¹⁷. Seçimlik cezai şart kararlaştırılmışsa, alacaklı ya ifayı ya da cezai şartı isteyebilir. İfaya eklenen cezai şartlarda, borçlu belirli yerde veya zamanında ifayı yerine getirmese, alacaklı gecikmiş ifanın yanında cezai şartın ödenmesini isteyebilir. Sözleşmede veya kanunda ifa yerine cezai şart öngörülmüşse, zararın oluşup oluşmamasına bakılmaksızın, sadece cezai şart istenebilir. Mahsup cezai şarta göre, alacaklı ceza tutarını aşan zararın tazminini da isteyebilir.

Sürastarya ücretinin cezai şart niteliğini benimseyen Rus deniz ticaret hukukunda geminin sürastarya süresine geçmesi durumu, taşıtanın taşıyana karşı akde aykırı davranışı olarak kabul edilmektedir (İvanov, 2000: s. 111). Gemi starya süresinden fazla bekletildiği halde taşıtandan tahsil edilen sürastarya ücretinin, ifa yerine cezai şart niteliğinde olduğu düşünülmektedir (Zalesskiy, 2001: s. 50)¹⁸. Rus hukukunda sürastaryanın cezai şart niteliğinde olmasının sebebi sürastaryanın hukuki niteliğinin Sovyet deniz ticaret kanunlarında belirlenmiş olması ve 1999 tarihli KTM RF’ta bunun gelenek olarak takip edilmesidir. 1930’lu yıllarda Rus hukuku doktrininde Avsov, Yegoryev ve Keylin ortak ‘SSCB’nın Deniz Hukuku’ adlı eserinde sürastaryanın bir cezai şart niteliğinde olduğu savunmuşlardır (Avsov, Yegoryev, Keylin, 1932: s. 38-39).

Simonenko ise, sürastarya ücretinin cezai şart niteliğinde olduğunu ispatlamak için üç nitelik getirmektedir (Simonenko, 2008: s. 113):

1. Taşıtan borcunu gereği gibi ifa edemediğinde sürastarya ücreti ödenir;
2. Sürastarya ücretinin miktarı önceden belirlenir (sözleşme taraflarınca veya belirli limanın tarifelerine göre);

¹⁶ Rus hukukunda ‘istisnai cezai şart’ olarak isimlendirilmektedir.

¹⁷ Cezai şart çeşitleri Rusya Federasyonu Medeni Kanunu tarafından kullanılmış olmayıp, doktrin tarafından ortaya atılmıştır.

¹⁸ Postanovlenie Plenuma Verhovnogo Suda Rossiyskoy Federatsii ot 24.03.2016 No 7 O Primenenii Sudami Nekotoryh Polojeniy Grajdanskogo Kodeksa Rossiyskoy Federatsii Ob Otvetstvennosti Za Narushenie Obiazatelstv http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=195783#utm_campaign=nw&utm_source=consultant&utm_medium=email&utm_content=body/ Çevrimiçi erişim tarihi 17.04.2016.

3. Sürastarya ücretinin ödenmesi zararın oluşup oluşmamasına ve miktarına bağlı olmaz.

Rus hukuku açısından sürastarya kurumu bir cezai şart çeşidi olarak kabul edildiği (Shihlyadarov, 2010: s. 69) bazı Rus Ticaret Mahkemesi Kararlarında tespit edilmektedir. 11.09.2007 tarihli 13. Yargıtay Ticaret Mahkemesi Kararında¹⁹ OOO “Arktikneft-Trading” (Satıcı) ve “Dinora Trading Ltd” (Alıcı) arasında 02.09.2002 yılında ham petrol teslimine yönelik bir sözleşme uyarınca yükleme limanında meydana gelen 66792 Dollar’ın “V.Kokkinaki” adlı gemi için sürastarya ücreti olduğu ve satıcı tarafından ödenmesi gerektiğine karar verilmiştir. Bu Yargıtay Kararında sürastarya ücreti sözleşmeden kaynaklanan ayrı bir cezai şart olarak değerlendirilmiştir.

Ayrıca Rus şirketlerinin yabancı şirketlere ödenen sürastarya ücretleri Rusya Federasyonu Vergi Kanunu açısından gelir kategorisinde bir meblağ olarak nitelendirilmekte (Kosse, 2012: s. 74-75)²⁰ ve bu tür vergilerin ödenmesi söz konusu olduğunda bazı mahkemeler kendi kararlarında sürastarya ücreti yerine ‘ceza yaptırımı’ deyimini kullanmaktadır. Örneğin, “Hermes” Limited Şirket (davacı) ve Sankt-Petersburg’un Federal Vergi Dairesi (davalı) arasındaki davanın açıklanmasında gelir vergilendirmede sürastarya ücreti, geminin geciktirilmesine dair ödenecek ceza yaptırımların meblağı olarak anılmaktadır²¹.

Shihlyadarov’un düşüncesine göre, sürastarya ücreti para cezası ile karıştırılmamalıdır. Zira para cezası aynı sonuçları kapsamamaktadır. “Para cezası bir ceza niteliğindedir, ekonomik bir kategori değildir” (Shihlyadarov, 2010: s. 70). Cezai şart özel hukuktan kaynaklanmakta; para cezası ise kamu hukukundan doğmaktadır. İlkinde cezanın ödenmemesi icraya müracaat hakkını verecek, ikincisinde ceza ödenmezse, para cezası hapse çevrilecektir (Günay, 2002: s. 31). Ancak Rus içtihadında sürastarya kurumuna bazı davalarda “para cezası” deyimini kullanılmıştır. Örneğin, Rusya Federasyonu Uluslararası Ticaret Mahkemesi

¹⁹ Rusya Federasyonu 13. Yargıtay Ticaret Mahkemesi Kararı - Dava N A42-1199/2007.

²⁰ 117 sayılı Rusya Federasyonu Vergi Kanunu 05.08.2000 yılında yürürlüğe girmiştir;

²¹ Kuzey-Batı Federal Ticaret Mahkemesi Kararı 06.04.2007/Dava №A56-36541/2006, <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ASZ;n=75930/> Çevrimiçi erişim tarihi 19.12.2015.

Kararının (ileride “MKAS” olarak kullanılacaktır) açıklamasında “para cezası” deyimini ve parantez içinde sürastarya ücreti deyimini kullanılmıştır²².

Nitekim cezai şartın hükümlerine bakılırsa sürastarya ücretine ilişkin bazı benzerlikleri bulunabilir.

1. İlk amaçlarından birisi borçluyu ifaya zorlamaktır (Günay, 2002: s. 74-75). Sürastarya ücreti taşıtanı ve yükle ilgili şahısları zamanında kendi yükümlülüklerini yerine getirmeye zorlamaktadır.
2. Cezai şart bir asıl borcun mevcut olmasını ve ayrı ve bağımsız bir edimin bulunmasını gerektirir (Günay, 2002: s. 23-27). Sürastarya ücretinde ise taşıtan ve taşıyan arasında asıl borç navlun sözleşmesinin ifasıdır; bu navlun sözleşmesinin yükleme ve boşaltma yükümlülükleri asıl sözleşmenin yan borcudur.
3. Cezai şart hukuki niteliği olarak ferî niteliktedir. Cezai şart asıl alacağın varlığına ve geçerliliğine bağlıdır. Sürastarya ücreti ise, navlun sözleşmesinin asıl taşıma borcuna bağlıdır.
4. Cezai şart asıl sözleşmede veya ayrı olarak kararlaştırılabilir (Hatemi/Gökyayla, 2015: s. 362-363). Sürastarya şartı da sözleşmede kararlaştırılır. İki kurum da sözleşmeden kaynaklanır.
5. Alacaklı cezai şartın ödemesini talep ettiğinde zarar görüp görmediğini ıspat etmek zorunda değildir. Cezai şart önceden belli bir tazminat tutarı olduğu için, alacaklı hiç bir zarara uğramamış olsa bile, cezai şartın ifasını isteyebilir (Abova, Kabalkina, 2002: s. 55). Taşıyan da hiç bir zarara uğramasa bile, sürastarya ücretine hak kazanır.

Buna karşılık sürastarya ve cezai şart arasındaki farklılıklar da dikkate alınmalıdır.

1. Cezai şart yapma, verme ve yapmama edimleri için bağlanabilir. Sürastarya ancak yükle ilgili şahısların yükleme ve boşaltma faaliyetlerine ilişkin gecikmelerinden dolayı, yapma veya verme edimlerinin yerine getirmemeleri sebebiyle uygulanır.

²² 03.09.2004 tarihli 127/2002 No Rusya Federasyonu Uluslararası Ticaret Mahkemesi Kararı, Konsultant Plus veritabanından alınmıştır.

2. Hem bir miktar para hem para dışında ekonomik değere sahip edimler de cezai şartın konusu olabilir. Navlun sözleşmesinde sürastarya olarak algılanan kurum sadece bir miktar para olarak kabul edilir.

3. Hakim gerekli durumlarda cezai aşan zarar bulunduğunda cezai şart miktarından ayrıca tazminat ödenmesine karar verebilir (Oğuzman, Öz, c. II, 2012: s. 519). Sürastarya ücretinin miktarı sözleşmede kararlaştırılır ve o miktarın ne azaltılabilmesi ne arttırılabilmesi mümkündür.

4. Cezai şartın muaccel olması için asıl borcun muaccel olması ve ihlali gerekir. Borçlunun kusuru aranır. Fakat sürastaryanın işleme için kusur aranmaz, bu herhangi bir tesadüfi sebepten de kaynaklanabilir.

3.3. Türk Hukukundaki Görüşler

3.3.1. Tazminat Görüşü

Tazminat görüşü, Türk hukuku doktrininde bir görüş olarak benimsenmiştir. Bu görüşün temeli, geminin sürastarya süresinde yüklenmemesi veya boşaltılmaması ve bu gecikmeden dolayı taşıyanın uğradığı zarar²³ ve ziyanın karşılığı olarak ödenen bir tazminat olduğu kabul edilmektedir. Göknil, sürastarya ücretini bir tazminat olarak nitелеmektedir: “Sürastarya günlerini aşan zamana: Sürastarya müddeti ve bunun için verilen para tazminatına Sürastarya teminatı denir” (Göknil, 1946: s. 240). Sürastarya ücretinin hukuki niteliği 21.01.1986 tarihli Yargıtay kararında şöyle belirlenmiştir: “Eski Ticaret Kanunu taşıma sözleşmesinin temelinde bir kira sözleşmesi bulmakla beraber sürastaryaya gelince "sürastarya tazminatından bahsetmektedir (md. 1113, 1119, 1122, 1175 vs), Yeni TK. ise "Sürastarya Ücreti"ndan söz etmektedir. (TTK'nun 1030, 1031, 1035, 1036, 1052, 1053, 1069 vs.)”²⁴. Bu kararın verildiği tarihine göre, eski TK olarak anılan kanun, 1929 tarihli TTK'dur ve yeni TK olarak anılan kanun, 1956 tarihli TTK'dur. 1929 tarihli TTK'nın hükümlerine göre, sürastarya kurumunun hukuki niteliği bir tazminat nitelikte olmuştur. Sonradan 1956 tarihli TTK kabulü ile “sürastarya tazminatı” deyiminden

²³ “Demoraj” terimi hem sürastarya süresi hem de sürastarya ücreti için kullanılmaktadır. İngiliz hukukunda sürastarya ücreti akdin kuruluşu sırasında belirlenen zarar niteliğindedir (Baatz, 2014: s. 171). Bu tazminat akdin kuruluşu sırasında belirlenen zarar (*liquidated damages*) ve akdin kuruluşu sırasında belirlenemeyen zarar (*unliquidated damages*) olarak ikiye ayrılmaktadır (Hill, 2003: s. 224).

²⁴ Y.11.HD. 1985/6156 E., 1986/60 K., legal bank veritabanından alınmıştır.

“sürastarya ücreti”ne geçilmiş ve dolayısıyla hukuki niteliği de mukaveleden doğan bir ücret hakkı olarak savunulmuştur.

3.3.2. Ek Navlun Ücreti Görüşü

Türk hukukunda ek navlun ücreti görüşü de mevcuttur. Bu görüşe göre “sürastarya ücreti, navlunun belirli bir oranı”²⁵ olarak öngörülmektedir. Akıncı’ya göre, sürastarya ücreti “akten talep olunan daha fazla beklemenin karşılığı olan bir ücrettir” (Akıncı, 1961: s. 64) Akıncı, sürastarya ücretine ilişkin talepler navlun gibi muamele gördüğünü ileri sürmektedir: taşıyanın yük üzerindeki rehin hakkı, gönderilenin sürastarya ücretine ilişkin sorumluluğu, donatanın sorumluluğu açısından deniz servetine dahil sayılması gibi haller (Akıncı, 1961: s. 65).

Navlun ve sürastarya ücreti arasındaki benzerlikler şunlardır:

1. Navlun ve sürastarya ücreti birlikte hesaplanır ve ödenebilir;
2. Hem navlun hem sürastarya ücreti rehin konusu olabilir;
3. Sürastarya ücretinin navlun gibi bir yıl zamanaşımına tabidir.

Navlun ve sürastarya ücreti arasındaki farklılıklar şunlardır:

1. Navluna benzer bir şekilde taşıyanın sürastarya ücretine dair talep hakkı doğsa bile, navlun ve sürastarya ücreti birbirinden bağımsızdır.
2. Navlun ücreti her navlun sözleşmede bulunması gereken bir sözleşme şartlarındandır, oysa sürastarya ücreti, şarta bağlı olarak sürastarya süresine geçilmesi durumunda ortaya çıkmaktadır.
3. Navlun toptan veya taşınan eşyanın tonu başına ve mesafeye göre hesap edilir. Sürastarya ücretinin tayininde bu faktörler rol oynamaz, taşınan eşyanın miktarı dikkate alınmadan gün, saat veya dakika üzerinden hesap edilir ve gemi ve gemi adamlarının masrafları göz önünde tutulur.

3.3.3. Akdi Ücret Görüşü

Diğer görüşlerden birisi de akdi ücret görüşüdür. Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, İzveren, Çağa, Ülgener ve Sözer’e göre, sürastarya ücreti, taşıtanın sözleşmeden

²⁵ Ek navlun ücreti görüşü esas olarak Fransız hukukunda (*supplement de fret*) baskın görüş halini almıştır (Çağa, 2006: s. 48; Ülgener, 1993: s. 144).

doğan bir hakkıdır. Bu nedenle de sürastarya ücreti, ne cezai şart, ne de bir tazminat olmayıp sözleşme ile ödenmesi gereken bir ücrettir (Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, 2014: s. 173; İzveren, 1960: s. 126; Çağa, 2006: s. 48; Ülgener, 1993: s. 104, 114; Sözer, 2014: s. 383).

Sürastarya süresi taşıtan lehine olarak öngörülmüş bir süredir (Sözer, 2014: s. 383). Geminin sürastarya süresine geçmesi sözleşmeye aykırı bir davranış sayılmaz. Bu süreyi kullanmak sözleşmede kararlaştırılan bir hakkın kullanılmasıdır (Çağa, 2006: s. 48; Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, 2014: s. 173)²⁶.

Sürastarya ücretinin ödenmesi için kusur veya temerrüt aranmaz. Taşıyanın zarar görmesi de şart değildir. Taşıyan zarara uğrasa da, uğramasa da, taşıtan sürastarya ücretini ödemek zorundadır (İzveren, 1960: s. 126; Sözer, 2014: s. 383; Sunal Erguvan, 2007: s. 87-88). Bu ücret, sadece limanda fazla bekleme nedeniyle ortaya çıkan masrafların karşılanması niteliğindedir; herhangi bir şekilde kar sağlamaktan uzaktır ve hatta taşıyanın masraflarının karşılanamaması da mümkündür (Çağa, 2006: s. 48; Ülgener, 1993: s. 104).

3.3.4. Alacaklının Temerrüdü Görüşü

“Alacaklının, ifaya katılmaktan ve özellikle borçlu tarafından kendisine gereği gibi, tam ve doğru olarak sunulan edimi kabulden veya edimin ifasına ilişkin hazırlık fiillerini yapmaktan haklı bir sebep olmaksızın kaçınmasına, alacaklı temerrüdü denir” (Eren, 2011: s. 968).

BK, 106. maddenin 1. fıkrasına göre, “yapma veya verme edimi gereği gibi kendisine önerilen alacaklı, haklı bir sebep olmaksızın onu kabulden veya borçlunun borcunu ifa edebilmesi için kendisi tarafından yapılması gereken hazırlık fiillerini yapmaktan kaçınırsa, temerrüde düşmüş olur”.

²⁶ Y.11.HD. 2014/12287 E., 2015/11462 K.: “Sürastarya parasının mahiyeti bir tazminat veya cezai şart değildir. Sürastarya borcunun doğması için sadece taşıtanın navlun sözleşmesinden doğan hakkını kullanılması yeterlidir... Sürastarya parası, taşıyanın gemiyi yükleme veya boşaltma limanında bir süre daha bekletmesinin karşılığı olan bir ücrettir” 24.07.2016 tarihinde hukukturk veritabanından alınmıştır.

Alacaklının temerrüdü hakkında söz edebilmek için üç şartın gerçekleşmesi gerekmektedir (Ayan, 2015: s. 370-371; Eren, 2011: s. 971-973; Koç, 1991; s. 6):

1. Borcun ifası uygun bir şekilde alacaklıya teklif edilmesi;

Borçlu “yapılacak veya verilecek şeyin miktar, nitelik, yer ve zaman açısından borca uygun bir şekilde alacaklıya sunmuş olmalıdır” (Reisoğlu, 2014: s. 336-337). Duruma göre borçlu ifayı fiilen veya sözle teklif edebilir.

2. Alacaklı teklif edilen edimi kabulden kaçınmış olmalıdır;

Alacaklının temerrüt duruma düşmesi için borçlu alacaklıyı hazırlık fiillerini yapmaya davet etmiş olmalıdır. Fakat bu fiilin veya fiillerin sözleşmede belirli zaman ve günde yapılması kararlaştırılmışsa, bu davetin yapılmasına gerek yoktur.

3. Alacaklının yapılan tekliften kaçınması haksız olmalıdır.

Kaçınma objektif sebeplere dayandırılmalıdır. Alacaklının kusurlu olup olmamasına bağlı değildir (Eren, 2011: s. 973).

Alacaklı temerrüdünün sonuçları şunlardır:

1. Alacaklının temerrüde düşmesi tazminat ödeme yükümlülüğüne sokmaz (Oğuzman, 2012: s. 361).
2. Alacaklının temerrüde düşmesi borçlunun borcunu sona erdirmez (Nomer, 2015: s. 303-305).
3. Borçlunun borcundan kurtulabilmesi için verme edimlerde malı tevdi ederek veya malı satarak bedelini yatırmak; yapma edimlerde ise sözleşmeden dönerek borcundan kurtulur (Reisoğlu, 2014: s. 339-341).
4. Borçlu temerrüt halindeyken alacaklıya ifa teklifi sunarsa, borçlu temerrüt halinden çıkar.

Yeni TTK'nın kabulü ile kanun tarafından sunulan görüşlerden birisi de sürastarya ücretinin alacaklının temerrüdü görüşünde olduğudur. TTK, 1155. maddesinin gerekçesinde “taşıtan, yükleten veya gönderilen tarafından yüklemenin veya boşaltmanın geciktirilmesi, alacaklının temerrüdü” niteliğinde olduğu ifade edilmiştir. Taşıtan veya gönderilen borcunu ifa edebilmesi için kendileri önceden yapılması gereken bir harekette bulunulmaları gerekmektedir: yüklerin ve yüklere ait belgelerin teslimi. Taşıtan veya gönderilen ifa hazırlıklarına katılmaktan kaçınırsa, bu durumda temerrüde düşmüş sayılır.

Ancak Türk deniz hukuku doktrinde sürastarya ücretinin, BK’da düzenlenen alacaklının temerrüdü sonuçları hükümlerine bağlanmadığı ve tazminat veya ücret ödenmesine yol açmadığı belirtilmiştir. Sürastarya ücreti, deniz ticareti hukukuna özgü bir kurumdur. Dolayısıyla, sürastarya ücretinin alacaklı temerrüdü sonuçları ile kıyaslanmasının uygun olmadığı belirtilmiştir (Çetingil, Kender, Ünan, Yazıcıoğlu, 2006: s. 137-138.). Ayrıca ücret teriminin ‘para’ terimine değiştirilmesi gereksiz olduğu düşünülmektedir.

Sürastarya kurumunun hukuki niteliğine ilişkin benzerlikler şunlardır:

1. Buna göre temerrüt söz konusu olmuşsa, bir gecikme var demektir. Sürastarya da yükleme veya boşaltmanın gecikmesinden ortaya çıkan bir kurumdur.
2. Temerrüt gerçekleşirken kusur aranmaz. Sürastarya süresine geçilmişse, sürastarya ücreti de kusuru olup olmamasına bakılmaksızın ödenecektir.
3. Alacaklı, haklı bir sebebi olmadan borçlunun ifasının kabulünden kaçınırsa veya reddederse, temerrüde düşer. Taşıtanın yükleme limanında veya gönderilenin boşaltma limanında yükle ilgili işlemleri geciktirmeleri halinde taşıtan/gönderilen alacaklının temerrüdüne düşmektedir.

Sürastarya ve alacaklı temerrüdünün birbirinden ayrıldığı noktalar şunlardır:

1. Alacaklı temerrüdünün sonuçlarının birisi alacaklı haklı sebep olmadan borçlunun ifa teklifini kabul etmekten kaçınırsa, bu durumda alacaklı borçluya tazminat ödeme yükümlüğüne düşmez. Sürastarya ile ilgili getirilen yeni TTK düzenlemeleri bunun aksini belirtmektedir.
2. Temerrüdün ispatında zararın mevcut olması gerekmektedir. Sürastarya sözleşmede kararlaştırılmış bir ücret olduğu için sürastarya süresine geçmesi yeterlidir ve taşıyanın zarara uğrayıp uğramadığının ispatına gerek yoktur. Çünkü taşıyan “sözleşmede belirlenen miktarı aşan bir istemde bulunamaz” (TTK, md. 1155/2).
3. Tam iki tarafa borç yükleyen hukuki işlemlerde alacaklının borçluya hak dışında bir borcu varsa ve bu durumda ifayı kabulden kaçınırsa, karşı taraf isterse alacaklı temerrüdü hükümlerine, isterse borca aykırılık hükümlerine dayanabilir.

Navlun sözleşmesi karşılıklı borçlandırıcı bir sözleşme olduğu için taşıyan belirtilen hükümlerden faydalanabilir.

4. Alacaklının ifa fiiline katılmasının bir borç olmadığı, bir külfet olduğu durumunda yine borçlu tazminat talebinde bulunamaz. “Külfet, bir kişinin bir hakkı kazanması veya kaybetmesinin şartı haline getirilen bir fiil olup, söz konusu kişi böyle bir fiilde bulunduğu zaman, anılan hakkı kazanır, aksi takdirde kaybeder” (Eren, 2011: s. 970). Bu külfet alacaklı ihlal ettiği durumda borçluya tazminat talebi doğurmaz. Taşıtanın veya gönderilenin yükleme ve boşaltma faaliyetleri zamanında yerine getirmek borç değilse, külfetse, bu durum taşıyanın tazminat talebi hakkını doğmaz duruma getirmektedir. Sürastarya ücretini, taşıyan isteyemez duruma düşmektedir. Halbuki, “once on demurrage always on demurrage” prensibine göre sürastarya ücreti doğmuşsa, o ücreti karşı taraf kazanmış demektir.

3.4. Genel Değerlendirme

Sürastarya ücretinin hukuki niteliğine ilişkin ileri sürülen görüşlerinden ilki olarak ele aldığımız cezai şart görüşü Rus hukukunda Sovyet hukukundan gelmektedir. Hem doktrinde, hem içtihatla aynı görüş savunulmaktadır. Bazı kanunlarda ve mahkeme kararlarında cezai şart terimi yerine para cezası terimi bile kullanılmaktadır. Sürastarya süresine geçmek, borcun ifa edilmemesi veya gereği gibi ifa edilmemesi anlamına gelmez ve taşıyanı da zarara uğratmaz. Bu yüzden sürastaryayı bir cezai şart nitelikte kabul etmek mümkün değildir.

Türk hukukunda ise sürastarya ücretinin hukuki niteliğine ait tazminat, ek navlun ücreti, akdi ücret ve alacaklının temerrüdü görüşleri ileri sürülmüştür. Tazminat görüşüne göre, sürastarya ücreti, taşıyanın fazla beklemeden doğan zararlarının tazminatıdır. Geminin sürastarya süresine geçilmesi sözleşmeye aykırılık oluşturmamaktadır. Ayrıca sürastarya ücretinin ödenmesi, taşıyanın bir zarara uğrayıp uğramadığına bağlı değildir. Tazminatta ise zararın oluşması mutlaktır. Taşıyanın hiç bir şekilde zarar görmemesi halinde kusurun varlığı dahi aranmaksızın taşıtan bu ödemeği yapmak zorundadır. Ayrıca ek navlun ücreti görüşü de dikkate alınmıştır, ancak sürastarya bir çok örneklerde navlun gibi muamele görse de, navlun taahhüt edilen bir hizmetin karşılığında ödenen bir ücrettir. Sürastarya ücreti ise

yapılan bir hizmetin karşılığında değil, beklemek zorunda olduğu için ödenen bir ücrettir. Türk hukuku doktrininin savunduğu görüşlerinden birisi sözleşmeden doğan bir ücret görüşüdür. Bu görüşe göre, sürastarya süresine geçilmesi, taşıtanın sadece sözleşmede kararlaştırılan hakkın kullanılmasıdır. Fakat Yeni TTK'ya sürastaryanın hukuki niteliği konusunda başka bir görüş yansımıştır. Yeni TTK'da sürastarya ücretinin hukuki niteliği konusunda düzenlenen alacaklının temerrüdü görüşü Türk hukuku doktrininde eleştirilmiştir. BK'da öngörülen alacaklının temerrüdü sonuçları ile deniz hukukuna özgü olan sürastarya kurumunun hükümleri farklı düzenlemelerdir ve aynı hukuki sonuçları oluşturmaz.

Kanaatimize göre, sürastarya sözleşmede öngörülmüş bir haktır. Türk hukukunda kabul edilen akdi ücret görüşüne katılmaktayız. Taşıtan kanunen verilmiş zaman içerisinde (starya süresi) yükleme veya boşaltmayı tamamlayıp tamamlamayacağı konusunda gecikme ihtimalini de göz önüne alarak sözleşmede taşıyanla ek bekleme süresi konusunda anlaşabilir. Dolayısıyla bekleme süreleri taşıtanın lehine olan sürelerdir. Taşıtan isterse starya süresi işlemeye başladıktan sonra veya isterse sürastarya süresi başladıktan sonra yükleri getirebilir. Sözleşmeden doğan bir hak olduğu için taşıtan bekleme sürelerini istediği gibi değerlendirebilir. Taşıtan navlun ve sürastarya ücretlerini karşıladığı sürece, sözleşmeye bir aykırılık söz konusu olmayacaktır.

İKİNCİ BÖLÜM

SÜRASTARYA SÜRESİ

1. RUS VE TÜRK HUKUKUNDA SÜRASTARYA SÜRESİNİN İŞLEMESİ

Bu bölümde esas olarak sürastarya süresi ile ilgili mevzular açıklanacaktır. Sürastarya süresi ek bir bekleme süresidir. Bekleme süreleri, starya süresi ve kararlaştırılmışsa sürastarya süresinden ibarettir. Bu sürenin navlun sözleşmesinin türleri açısından değerlendirilmesi gerekmektedir.

Navlun sözleşmeleri kırkambar ve çarter sözleşmeleri olarak ikiye ayrılmaktadır. Kırkambar sözleşmelerinde geminin kalkış tarihi ve saati önceden belli olduğu için tarafların bekleme sürelerin ayrı kararlaştırmalarına gerek yoktur²⁷. Çarter sözleşmesi açısından bakılırsa, sürastarya süresi ve ücreti her çarter sözleşme tipinde bulunmamaktadır. Çarter sözleşmesi, yolculuk çarteri ve zaman çarteri olarak ikiye ayrılmaktadır. Zaman çarter sözleşmelerinde, bu tür sözleşmeler geminin zaman üzerine tahsis edildiği için sürastarya süresi öngörülmez. Yolculuk çarter sözleşmelerinde gemi bir veya birkaç sefer için tahsis edilir. Dolayısıyla her seferinde yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin ne kadar süreceğini belirtmek için bekleme süreleri önem taşımaktadır (Ülgener, 1993: s. 7).

“Yükleme veya boşaltma müddeti (starya süresi), aksi kararlaştırılmadıkça taşıyanın navlundan ayrı bir para talebine hakkı olmaksızın yükün yükletilmesi veya boşaltılması için kaptanın beklemeye mecbur olduğu müddettir” (Karakadılar, 1986: s. 22). Ayrıca geminin kanunen beklemekle yükümlü olduğu süredir. Bu sürenin masrafları navlunun hesabında dikkate alınmıştır (Demir-Araz, 2004: s. 88). Sürastarya süresi, geminin beklemeye mecbur olduğu akdi bir süredir (Saraç, 1968: s. 671; Sözer, 2014: s. 382) ve bu süre ancak starya süresi bitiminde söz konusu olacaktır. Sürastarya süresinde de taşıyanın gemiyi yükü almaya hazır vaziyette

²⁷ İVANOVA, T.N. (2012), “Osnovniye Usloviya Dogovora Morskoy Perevozki Gruzov v Lineynom Soobşenii i Praktika İh Primeneniya”, Yurist, №9, <http://www.center-bereg.ru/b3670.html/> erişim tarihi 20.04.2016.

bulundurma borcu devam eder (Saraç, 1968: s. 671).

KTM RF'ta sürastarya süresine ilişkin tek bir madde vardır. Kanununun 131.1. maddesi uyarınca “Taraflar starya süresi bittikten sonra ek bir bekleme süresini (sürastarya süresi) kararlaştırabilirler. Eğer sürastarya süresi sözleşmede kararlaştırılmamışsa, yükleme limanının nizamına göre belirlenecektir”.

TTK'nın 1154. maddesi uyarınca, sürastarya süresi (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”. Sürastarya süresi Eski TTK'nın 1030-1032. maddelerinde düzenlenmişti. Bu düzenlemelere göre yeni TTK'dan farklı olan durum “sürastarya müddeti tayin edilmemiş ise, bu müddet yükleme müddetinin yarısından ibaret olmasıdır”. Eski TTK'da sürastarya süresi starya süresinin yarısı iken, yeni TTK'da kanun koyucu sürastarya süresini kararlaştırılmamış olması durumunda on gün olarak belirlemiştir.

Nitekim doktrinde verilen bir tanıma göre, “Sürastarya süresi: Kararlaştırılmadığı takdirde, yükleme veya boşaltma süresinin sona ermesini takiben işlemeye başlayan, ne kadar devam edeceği bazı durumlarda navlun mukavelesinin taraflarınca tespit edilen, bazen de bu konuda bir belirleme yapılmayan, taşıyanın bu sürede yükleme veya boşaltma faaliyetleri için mukaveledeki şart gereği taşıtan veya gönderilenin kontrolüne, gün veya saat başına belirli bir ücret (sürastarya ücreti) karşılığı gemiyi bırakmakla yükümlü olduğu süredir” (Ülgener, 1993: s. 6).

2. SÜRASTARYA SÜRESİNİN TESPİT ŞEKİLLERİ

2.1. Sürastarya Süresinin Belirlenmiş Olması

Sürastarya süresi sözleşmede kararlaştırılabilir. Eğer bu süre kararlaştırılmışsa, taşıyan bu süre dolmadan yolculuğa başlayamaz. Rus hukukunda KTM RF'nın 131. maddenin 1. fıkrası gereğince sürastarya süresi şöyle düzenlenmekte: “Taraflar starya süresi bittikten sonra ek bir bekleme süresini (sürastarya süresi) kararlaştırabilirler”.

TTK'nın 1154. maddenin 1. fıkrasında da, "sürastarya süresi sözleşmede kararlaştırılmışsa taşıyan, eşyanın yükletilmesi için yükleme süresinden fazla beklemek zorunda" olarak düzenlenmektedir.

Günümüzde navlun sözleşmesi kurulduğunda taraflar işlemlerin ne zaman sona ereceğini kesin bilemedikleri için sözleşmede nadiren sürastarya süresi yazılmaktadır. Ancak sürastarya süresini içeren charterler de mevcuttur (Ülgener, 1993: s. 162-163). Gutsulyak, charterlerde taraflar genel olarak sürastarya süresi için 5-10 gün ayırt etmekte ve bundan sonraki süre kontrstarya süresi işlemeye başlamakta olduğunu ifade etmektedir (Gutsulyak, 2000: s. 108).

Örneğin, Zernecon charterinde sürastarya süresi 15 gün olarak belirlenmektedir, "Taşıtan ve/veya yükletene yükleme limanında/limanlarında gün başına 30 sterling veya pro rata olmak üzere 15 günlük sürastarya süresi tanınmıştır"²⁸.

Ayrıca bu charterpartie göre, belirlenmiş sürastarya süresinin geçmesinden sonra sürastarya ücreti belirli sayıda artabileceği öngörülmüştür.

"Sürastarya süresi olarak 15 günün geçmesinden sonra ücret %15 oranında artar"²⁹.

Parça eşya taşımalarında kullanılan Gencon 76'nın 7. sürastarya klozunda:

"Taşıtanlara gün başına ... veya günün belirli bir kısmı için pro rata olarak yükleme ve boşaltma limanlarında yükleme ve boşaltma için 10 günlük sürastarya süresi tanınmıştır"³⁰.

Fakat Gencon 94'te bu kloz değişikliğe uğramıştır. 10 günlük sürastarya süresi kaldırılmıştır. Hiç süre göstermeksizin sürastarya ücreti taşıyandan gelen faturada kesin yükleme veya boşaltmada bekletilen günler için ödenmektedir³¹. Ayrıca

²⁸ Sovyet Rusya Karadeniz + Azoff Charterpartisi, Zernecon (13): "15 running days on demurrage at the rate of 30 Sterling per day or pro rata to be allowed merchants and/or shippers, at port or ports of loading". bkz. ÜLGNER, 1993: s. 163.

²⁹ Zernecon (13): "After the 15 running days for demurrage the rate of demurrage to be increased 15%". bkz. ÜLGNER, 1993: s. 164.

³⁰ Gencon 76 (7): "Ten running days on demurrage at the rate stated in Boks 18 per day or pro rata for a part of a day, payable day by day, to be allowed Merchants altogether at ports of loading and discharging". bkz. Ülgener F. 'Sürastarya Süresi ve Sürastarya Ücreti', s. 165.

³¹ Explanatory Notes To Gencon 94, https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Documents/Voyage_Charter_Parties/GENCON94/Explanatory_Notes_GENCON94.aspx/ erişim tarihi 20.01.2016.

Gencon 94 7. klozu uyarınca, ücret çıkarıldıktan sonra ertesi günü ödenmelidir. Ödenmemişse, taşıyan, taşıtana 96 saat içinde sürastarya ücretini ödemesi gerektiğine ilişkin bir bildirim yapar. Bu zaman içerisinde de ödeme yapılmazsa taşıyan navlun sözleşmeyi feshetme ve taşıtana karşı tazminat talebi için dava açma hakkını kazanır.

Kağıt Kerestesi Taşımaları için Alman Kağıt ve Kereste Endüstrisi kullanılmakta olan Papierholzcharter’inde belirlenmiş sürastarya süresinin geçmesiyle taraflar yeniden sürastarya süresini kararlaştırabilirler³²:

“Sürastarya süresi olarak on günün geçmesinden sonra, donatanın, geminin yüklemesi tamamlanmamış olsa dahi yolculuğu başlatmak veya donatan ile taşıtan arasında belirlenecek yeni bir süre için tekrar sürastarya ücretini tespit ettirmek hakkı vardır”.

Dünya uygulamasında sürastarya süresinin charterlerde belirlenmemiş haliyle karşılaşılmaktadır. Fakat bazı devletlerin kanuni düzenlemeleri bu boşluğu doldurabilmektedir.

2.2. Sürastarya Süresinin Belirlenmemiş Olması

Kural olarak, taşıyan starya süresi sona erdikten sonra beklemek mecbur değildir. Türk hukukunda sürastarya süresi sözleşmede belirgin olmadığı halde bu süre kanun tarafından belirlenir. TTK 1154. maddesinin 2. fıkrası uyarınca, “sözleşmede sürastaryadan veya sürastarya parasından söz edilmiş olup da sürastarya süresi belirtilmemişse bu süre on gündür”.

Rus hukukunda sürastarya süresi kararlaştırılmadığı takdirde kanun koyucu süreyi, Türk hukukundaki gibi belli bir süre ile sınırlandırmamaktadır. “Sürastarya süresi belirlenmemişse, taraflar bu süreyi liman nizamlarına göre belirleyeceklerdir” (KTM RF, md. 131/1).

Kural olarak sürastarya süresinin sözleşmelerde önceden belirlenmesi

³² Papierholzcharter: “Nach Ablauf der 10 Überliege tage hat die Reederei das Recht den Dampfer entweder so gleich, ohne er vollbeladen ist abzuberufen ... oder zu einem zwischen Abladern und Rederei veerinbarenden Überliegegeld und für eine erneuert festzustehende Zeit liegenzullassen”. bkz. ÜLGNER, 1993: s. 164.

durumuna pek rastlanmaz. Yükleme veya boşaltma starya süresinden geçilmişse, gemi bundan sonraki bütün süre sürastaryaya geçmiş olacaktır. Bazı durumlarda yükleme bitmemişse, yükleme karşısında gemi bekleyebilir ve taşıtan da yüklemeye devam eder. Böylece tarafların sürastarya konusunda örtülü olarak anlaşmaları sonucuna varılır (Tekil, 2001: s. 294).

Sürastarya süresinin sözleşmede her türlü ayrıntılarıyla düzenlenmiş olması aranmaz. Taraflar sözleşmede sadece sürastaryadan bahsetmiş veya sürastarya ücretini tespit etmişlerse bu yeterli sayılacaktır³³. Örneğin, Rus Kereste Çarterinde (RUSWOOD 1995) sürastarya şöyle düzenlemiştir:

“Gemi starya süresini aşmışsa, sürastarya ücreti, Box 19’da gösterilen miktar için her metre küp veya başka ölçü Box 27’de öngörülmemişse, her kesintisiz gün veya o günün dilimi için taşıtan tarafından ödenir. Eğer Box 27 doldurulmamışsa, sürastarya ücreti Birleşik Krallık’ın Kereste Ticareti Gemi Maliklerinin Birliğinin Rehberine göre her metre küp kesintisiz gün olarak hesaplanır”³⁴.

Dolayısıyla taraflar sürastaryanın sözleşmede öngörmemişlerse, ücreti belirlenebilir rehberine başvurabilirler.

SYNACOMEX 2000 Çarterpartinin 9. klotunda³⁵:

“Sürastarya Box 16’da belirlenmiş ücrete göre her gün 24 kesintisiz saat veya pro rata taşıtan tarafından ödenmelidir”.

Aynı şekilde Bimchemvoy 2008 Çarterpartide 12. klotunda sürastarya süresine

³³ Y.11.HD. 2014/12287 E., 2015/11462 K.: Sürastaryadan bahsedebilmek için tarafların en azından sözleşmede sürastarya ücretini kararlaştırmaları gerekmektedir. Buna karşılık sözleşmede sürastarya hiç söz edilmemişse, bu tarafların aralarında starya süresinden sonra beklemelerini bitirdikleri anlamına gelmektedir; 21.07.2016 tarihinde hukukturk veritabanından alınmıştır.

³⁴ RUSWOOD 1995 (6.5.): Demurrage clause: *“If the Vessel is detained beyond her laytime, demurrage shall be paid by the Charterers to the Owners on the quantity stated in the Box 19 at the rate per cubic metre, or such other rate stated in the Box 27, per running day detained and pro rata for any part of a day. Where Box 27 is not completed, the demurrage rate calculated per cubic metre per running day from the Schedule of the United Kingdom Timber Trade Shipowners’ Mutual Association Ltd. current at the time of signing the Charter Party shall be deemed to have been inserted in Box 27”.* https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Sample_Copy_RUSWOOD.ashx/ erişim tarihi 22.04.2016.

³⁵ SYNACOMEX 2000, (9): *“Demurrage is payable by charterers at the rate stated in Box 16 per day of 24 consecutive hours or pro rata”.* https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Documents/Voyage_Charter_Parties/SYNACOMEX_2000/Explanatory_Notes_SYNACOMEX_2000.aspx/ erişim tarihi 27.04.2016.

ilişkin bir düzenleme yoktur. Klotda sürastarya ücreti hakkında bahsedilmiştir³⁶:

“Taşıtanlar her gün veya pro rata sürastarya ücretini Box 22’de belirlenmiş ücreti Box 21 (i)’de belirlenmiş starya süresinin aşması durumunda bütün yükleme ve boşaltma süresinden aşmış zaman için ödemelidirler”.

3. SÜRASTARYA SÜRESİNİN BAŞLANGIÇI

3.1. Taraflar Yükleme/Boşaltma Süresini Tayin Etmişlerse

Taşıtanın veya gönderilenin borçlarının yerine getirebilmeleri için belirli bir süreye ihtiyacı vardır. Limanların teamülleri, geminin ve yükün özellikleri ve başka hususlar dikkate alınarak yüklerin yükleme limanında ne kadar yükleyebileceği ve boşaltma limanında ne kadar boşaltabileceği konusunda taraflar tahmin olarak starya süresini kararlaştırmaktadır³⁷.

Starya süresi kesin olarak belirlenmişse, bu sürenin sona ermesi iki şekilde gerçekleşmektedir: 1. Taraflar belirlediği günler içinde kesintisiz olarak tamamlayabilmişler; 2. Starya süresi tesadüfi sebeplerden dolayı kesilmiş, gemi bu günlerde faaliyette bulunamamış ve taraflar önceden belirlenmiş starya günleri için durdurulan gün sayısını eklemekle yükleme/boşaltmayı tamamlayabilmişler ve böylece starya süresi sona ermiştir (Ülgener, 1993: s. 95).

Taşıtan veya yükle ilgili şahıs navlun sözleşmesi kurulduğu sırada yükleme veya boşaltma süresini belirlemişse sürastarya süresi, adı geçen sürenin sona erdiği an işlemeye başlamalıdır (Ülgener, 1993: s. 169). Nitekim Rus hukukunda sürastarya süresi taşıtana bildirim yapılmaksızın starya süresini takip ederek başlar. Keza TTK’da 1154. maddenin 3. fıkrasında “sürastarya süresi, yükleme süresi bitince, herhangi bir bildirim gerek kalmaksızın başlar”.

³⁶ BIMCHEMVOY 2008, (12): “Demurrage (a) The charterers shall pay demurrage per day or pro rata thereof at the rate specified in Box 22 after the expiry of the laytime specified in Box 21(i) for all time by which the loading and discharging time and all time otherwise allowed as laytime exceeds the allowed laytime as specified in Box 21(i)”. https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Explanatory_Notes_BIMCHEMVOY_2008.ashx/ erişim tarihi 27.04.2016.

³⁷ İngiliz hukukundan kaynaklanan sabit yükleme ve boşaltma süresi sistemi (*fixed laytime*) veya sabit olmayan yükleme ve boşaltma süresi sistemi (*unfixed laytime*) sözleşme kurulurken taraflarca belirlenir. Sabit Süre Sistemine göre, taraflar çarterde yükleme/boşaltma sürelerini sözleşme kurulduğu an tespit ederler.

Görüldüğü üzere hem Türk hukukunda hem Rus hukukunda sürastarya süresi, yükleme ve/veya boşaltma süresinin bitimini takiben işlemeye başlar. Yükleme süresi gün olarak hesap edilmişse sürastarya süresi de yükleme süresinin bittiği günü veya saat olarak hesap edilmişse yükleme süresinin bittiği saati takiben başlayacaktır.

Bazı durumlarda taşıtan yükü getirmekle gecikebilir ve starya süresi bu esnada tükenebilir. Starya süresi aştığı anda sürastarya süresi işlemeye başlar. Diğer bir örnekte, taşıtan akreditifi açamamış ve yüklerini limana getirememişse, bu tür gecikmeler için de sürastarya ücreti ödenir³⁸.

Navlun sözleşmelerinde yükleme ve boşaltma faaliyetleri için toplam bir süre verilebilir. Bu durumda “transportable” süresi söz konusu olur. Transportable süresi, geminin birkaç limana uğrayacak olması halinde, bu seferlere ait süreler bir bütün olarak hesaplanılmaktadır. Örneğin, “yükleme ve boşaltma faaliyetleri için toplam 15 gün” diye bir kayıt konabilir.

Özellikle çarterlerde kullanılan “reversible” kaydı, tarafların yükleme ve boşaltma sürelerin birleştirme hakkıdır. 1980 tarihli Çarterparti Bekleme Süreleri Tarifelerinde “reversible” kaydının anlamı şöyle tanımlanmıştır: “yükle ilgiliye yükleme ve boşaltma için verilmiş olan süreleri birbirine ekleme hakkıdır ve bu hak her iki faaliyet için toplam bir süre verilmesi ile aynı tesiri haizdir”. Reversible kaydı starya ve sürastarya sürelerinin hesaplanmasında değişiklikler getirmektedir. Çarterlerde reversible kaydı üç methodla starya ve sürastarya sürelerini düzenler: 1. bekleme süreleri bir bütün olarak kullanılır; 2. süre yüklemeye fazla kullanılmışsa, bu boşaltmadan indirilir; 3. her liman için ayrı hesaplanır ve yükleme ve boşaltmadaki günler birbirinden mahsup edilir (Ülgener, 1993: s. 70-71).

Averaging starya sistemi, yükleme ve boşaltma starya sürelerinin birbirinden bağımsız olarak kullanılmasıdır. Bu sistemde amaç, bir limanda kullanılan süre ile diğer limanda kullanılan süreyi mahsup etmektir. Örneğin, “yükleme limanında sürastarya süresine geçilmiş, boşaltma limanında ise starya süresinden tasarruf

³⁸ COOKE, YOUNG, KIMBALL, LAMBERT, TAYLOR, MARTOWSKI, 2014, <https://i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=130579/> Çevrimiçi erişim tarihi 23.04.2016.

edilmişse, bu günler birbirini karşılıklı olarak sileceklerdir” (Ülgener, 1997: s. 9-10).

Diğer “time lost” isimli kayıp süre klozu, geminin rıhtım bulamaması nedeniyle beklediği bütün durumlarda uygulanan ve hazırlık ihbarı verilmeksizin starya süresinin işlenmesini sağlayan klozdur. Bu kloz yalnız rıhtım beklerken bekleme sürelerini etkilemektedir. Rıhtım bulununca, taşıyan hazırlık ihbarını yükle ilgililere bildirmek zorundadır. Bu durumda daha önce rıhtımı beklediği süre geçerliliğini devam ettirmekte ve hazırlık ihbarı verildikten sonra süre başlar başlamaz yeni süreye dahil edilmektedir. Böylece sürastarya süresine girilebilmektedir (Ülgener, 2000: s. 27-29).

Bu kayıtlar starya süresinden sürastarya süresine geçişini ve hesaplanmasını farklı olarak düzenlemektedir. Ayrıca bu tür kayıtlar navlun sözleşmesinin taraflarına sunulan starya süresinin belirlenmesi ile ilgili ayrı bir düzenleme şeklindedir. Bazı durumlarda yukarıda belirtilen metodlara göre sürastarya süresi söz konusu olmayabilir veya yüklemeye fazla starya süresinden kullanıp boşaltmada tamamen sürastarya süresine geçmiş olabilir.

3.2. Taraflar Yükleme/Boşaltma Süresini Tayin Etmemişlerse

Rus hukukunda starya süresinin başlangıcı, devamı ve bitişi sözleşmede belirlenmediği durumda *liman nizamlarına göre belirlenecektir* (KTM RF, md. 130/1)³⁹.

Türk hukukunda ise yükleme süresi sözleşme ile belirlenmemişse, yüklemenin yirmidört saatlik kesintisiz çalışma ile yapılması halinde 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 (TTK, md. 1153/2). Bu ihtiyaç duyulacak süre bitince, sürastarya süresi herhangi bir bildirim

³⁹ Sabit olmayan yükleme veya boşaltma süresi sistemine göre, sözleşme kuruluşunda starya süresi tayin edilmemektedir. Taşıtan veya gönderilen makul bir zaman (*reasonable time*) içinde yüklerin yüklenilmesini veya boşaltılmasını gayret etmelidir. Bu makul zaman parçası kavramı yükün çeşidine, geminin özelliklerine, limanın şartlarına göre değişebilmektedir. Sabit olmayan yükleme veya boşaltma süresi sistemi sözleşmede kabul edilmişse, Fac (fast as can) –mümkün olduğu kadar çabuk- veya ‘with customary quick despatch’ – normal bir hızla- klozları çarterpartide konulur.

gerek kalmaksızın başlar.

Starya süresi sözleşmede belirlenmediği halde taşıyan kendi isteğiyle starya süresini sona erdiremez, bu sürenin kanunen bitmiş olması gerekir (Saraç, 1968: s. 672), aksi takdirde sürastarya süresi de işlemeye başlamaz⁴⁰. Eski TTK'nın 1032. maddesi uyarınca, “yüklemenin ne kadar süreceği veya hangi gün biteceği mukavele ile tayin edilmiş ise sürastarya müddeti yükleme müddetinin bitmesiyle başlar. Mukavelede böyle bir hüküm yoksa taşıyan, yükleme müddetinin bitmiş olduğunu taşıyana bildirmedikçe sürastarya müddeti işlemeye başlamaz. Taşıyan yükleme müddeti içinde bile, hangi gün bu müddeti bitmiş sayacağını taşıyana bilderebilir; bu halde yükleme müddetinin bitmesi ve sürastaryanın başlaması için taşıyanın yeni bir ihbarına lüzum yoktur”.

4. SÜRASTARYA SÜRESİNİN DEVAMI

4.1. Sürastarya Süresinin Aralıksız Hesaplanması

Genel olarak sürastarya süresi işlemeye başladıktan sonra bu süre aralıksız hesaplanır (Ülgener, 1993: s. 172). Bu bağlantıda “**once on demurrage, always on demurrage**” ibarenin açıklanması gerekmektedir. Çarterparti Bekleme Süreleri Tarifelerinde açıklandığı gibi “sürastarya süresi, yükleme veya boşaltma süresinin sona erdiği ve çarterpartide aksine hüküm konmadıkça yükleme ve boşaltma süreleri ile ilgili istisna kayıtlarının sürastarya süresinde uygulanmayacağı anlamına gelir”⁴¹. Adı geçen kayıt İngiliz hukukundan kaynaklanmaktadır. Taşıtanın yükleme süresi ve gönderilenin boşaltma süresini aşır sürastarya süresine girmekle akde aykırı davrandıkları, yükleme ve boşaltma süresinde yararlandıkları istisna kayıtlarından faydalanamayacakları ifade edilmektedir (Ülgener, 1993: s. 174). Laytime Definitions for Charter Parties 2013'te bu hüküm düşmüştür. Bu tarifelerde

⁴⁰ Y.11.HD. 1.12.1994, E. 94/5243 K. 94/9177 bkz. TEKİL, 2001: s. 337: “davacı gönderdiği 20.6.1991 tarihte acil teleksle geminin boşaltma limanına 5.6.1991 günü vardığını hatırlatarak, derhal yanaşmanın sağlanmasını, tahliyenin başlatılmasını, geminin bekletilmesinden dolayı uğrayacağı zararları talep etme hakkını saklı tuttuğunu ihbarla bildirmiştir. Her ne kadar zararlar deyimi kullanılmış ise de sözleşmede: a) yükleme ve boşaltmada sürastaryanın kabul edilmiş olması; b) navlun sözleşmesinde tazminatın çizilmesi; c) taraflar arasında sürastaryadan başka sonuç doğuracak hukuki ilişki bulunmaması sebebiyle 20.6.1991 tarihli teleksin sürastaryanın işlemeye başlamasını bağlayan bir bildirim olduğu kabul edilmiştir”.

⁴¹ Charter Party Laytime Definitions 1980: 28. “ON DEMURRAGE” means, that the laytime expired, unless the charterparty expressly provides to the contrary the time on demurrage will not be subject to the laytime exceptions.

uyuşmazlıkları önlemek amacıyla çoğu çarterpartilerde öngörülen “sürastarya süresi, starya süresinin istisnalarından faydalanamaz” hükmüne “çarterpartide özel hüküm bulunmadıkça”⁴² ibaresi eklenmiştir.

Rus hukuku uygulamasında “once on demurrage, always on demurrage” kuralı kabul edilmiştir. KTM RF’nin 131. maddesinin 2. ve 3. fıkralarında sürastarya süresinin hesaplanmasına ilişkin hükümler düzenlenmiştir: “Sürastarya süresi starya süresi bittikten sonra gün, saat ve dakika olarak hesaplanır. Sürastarya süresine, limanda tatil günleri olarak ilan edilmiş Pazar ve bayram günleri, mucbir sebep veya meteorolojik durumdan dolayı yüklemeye ara verilen, yüke zarar verebilecek veya yükün sağlam yüklenmesine engel olan günler dahildir. Taşıyan yüzünden yükün yüklenilmediği günler sürastarya süresinin işlenmesinde dikkate alınmaz”⁴³. Rus hukuku doktrininde tarafların sözleşmede sürastarya süresinin işlenmesini kesecek “özel çekince” koyabildikleri ileri sürülmektedir (Shihlyadarov, 2010: s. 70). Diğer bir ifadeyle, sürastarya süresi ile ilgili çarterpartide özel hüküm konulmadıkça aralıksız hesaplanır.

Türk hukukunda da sürastarya süresi işlemeye başladıktan sonra aralıksız hesaplanır (TTK, 1156/6). Kanun koyucu TTK’nın 1156. maddenin 2. ve 5. fıkralarında sürastarya süresinin hangi durumlarda kesintiye uğrayıp uğramayacağını faaliyet sahası prensibine göre sınıflandırmıştır.

⁴² Laytime Definitions for Charter Parties 2013: 30. “DEMURRAGE in order to avoid conflict with the position in many charter parties, the Voylayrules provision that “Demurrage shall not be subject to laytime exceptions” has been qualified by ‘unless specifically stated in the charter party’”.

⁴³ MKAS’ta görülen davaya göre, Rus şirketi (davacı) ve Kıbrıs Şirketi (davalı) arasında 29.01.2002’de eşya taşıma sözleşmesi akdedilmiştir. Sözleşmede taraflar boşaltma için hem starya süresini hem sürastarya süresini tayin etmişler. Boşaltma limanında davalı starya süresini aşmış ve zamanında borcunu ödememiştir. Davacı KTM RF’nin 132. maddesine ve 29.01.2002 tarihli sözleşmenin hükümlerine dayanarak sürastarya ücretinin hesaplanmasında beklemeye etkileyen bazı durumların dikkate alınmadığını savunmuştur. Bu durumlar starya süresini kesecek kayıtların arasında limanın verdiği teknik aralar, yükleme yerine yanaşmak için zorunlu bekleme ve kötü hava durumudur. KTM RF’nin 130. maddesi uyarınca, taşıyana bağlı sebeplerden veya mucbir sebep, meteorolojik hava durumu veya yükün sağlam bir şekilde yüklenilmesini engelleyecek durumlardan dolayı starya süresinde yapılamadığı yükleme staryaya dahil olmaz. Limanın verdiği teknik aralar, yükleme yerine yanaşmak için zorunlu bekleme süresi starya süresinin işlenmesini kesmez. Meteorolojik durumu ile ilgili mahkeme davalı tarafından sunulan mektubun yetkili bir kurumdan kaynaklanmadığını, sürastarya ücretinin tahsil etmesi gerektiği süre gösterilen süreden farklı zaman gerçekleştiğini ve sonuç olarak davacının uğradığı zararlarını tam olarak tazminine karar verilmiştir. 20.04.2004 tarihli 150/2003 No MKAS Kararı Konsultant Plus veritabanından alınmıştır.

Yukarıda açıklandığı gibi, genel kural olarak starya süresinin Pazar ve bayram günleri, kötü hava durumu, mucbir sebep gibi istisna kayıtları sürastarya süresinin işlemlerini kesmez. Ancak uygulamada sözleşmenin tarafları aksisini kararlaştırabilmektedir. Bunun sebebi de sözleşmeler hukukunda charterpartilerde özel çekincelerin konulabilmesidir⁴⁴. Aşağıda charterpartilerde sürastarya süresini kesecek istisnaların açık bir şekilde düzenlendiği gösterilmektedir.

Zernecon 13:

“Geminin tamire girmesi, motorlarının, vinçleri ile yükleme veya boşaltma teçhizatının bozulması, buharın yetersizliği sebebi ile yükleme veya boşaltma faaliyetleri engellenmiş, durmuş veya kesintiye uğramışsa, bu süre yükleme ve boşaltma süresinden sayılmayacağı gibi, sürastarya süresine de dahil sayılmaz ve gecikme sebebiyle tazminata konu teşkil etmez”⁴⁵.

Asbatankvoy 8:

“Taşıtan sürastarya ücretini, her kesintisiz saat veya pro rata charterin birinci parçasında belirlenen ücrete göre bütün yükleme ve boşaltma ve kullanılan starya süresi için ödemelidir.... Eğer sürastarya süresinde yükleme veya boşaltma limanında yangın, patlama, fırtına veya grev, lokavt, kesinti veya işçi yetersizliği, makinelerin arızası, taşıtanın, yükletenin veya gönderilenin alanında gerçekleşmişse, birinci parçada belirlenen miktarın her saat başına veya pro rata sürastarya ücretinin yarısına kadar azaltılmalıdır”⁴⁶.

⁴⁴ Y.11.HD. 2001/8811 E., 2002/755 K.: Sürastarya ücretine ilişkin bir davada davacılar (hem taşıyan hem donatan) davalı ile Doğkar-1 gemisiyle İtalya'dan Arnavutluk'a çimento yükü taşıması konusunda anlaşmışlardır. Davacı, taşıtanın 7 gün 15 saat ve 15 dk tutan sürastarya alacağı 1.689.58 ABD Dolar'ını ödemediğini ve bu alacağın temerrüt faizi ile birlikte davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir. Davalı, sürastarya süresinin hesaplanmasına ilişkin itiraz etmiştir. Navlun sözleşmesinde taraflar SHEX kaydını bulundurmışlar. Sürastarya süresinin hesaplanmasında her iki yükleme ve boşaltma limanları için Pazar ve bayram günlerin zamandan sayılmayacağına ilişkin kayıt derc edilmiştir. 20.04.2016 tarihinde hukukturk veritabanından alınmıştır.

⁴⁵ Zernecon, (13): *“Time lost owing to steamers undergoing repairs, breaking down of engines, winches or loading and/or discharging gear, insufficiency of steam, where by work of loading and discharging is hindered, stopped or prevented not to count as laydays or time for discharging and as time on demurrage detention”.*

⁴⁶ Asbatankvoy, (8): *“Charterer shall pay demurrage per running hour and pro rata for a part thereof at the rate specified in Part I for all time that loading and discharging and used laytime as elsewhere herein provided exceeds the allowed laytime elsewhere herein specified. If, however, demurrage shall be incurred at ports of loading and/or discharge by reason of fire, explosion, storm or by a strike, lockout, stoppage or restraint of labor or by breakdown of machinery or equipment in or about the plant of charterer, shipper or consignee of the cargo, the rate of demurrage shall be reduced one –*

Intertankvoy 76, Bölüm II, 9/4:

“Gemi zaten sürastarya süresinde bulunsa dahi, aşağıdaki sebeplerden ileri gelen zaman kayıpları yükleme veya boşaltma ya da sürastarya süresinden sayılmazlar:

(a) Kılavuz, römorkör için bekleme veya demirleme yerinden yükleme veya boşaltma yerine gidiş süresi;

(b) Tankların temizlenmesi, safra suyunun veya artıkların boşaltılması veya yıkanması süresi;

(c) Gemiye verilen emirlerdeki kesintiler veya geminin hareket edememesi veya yetersizliği veya taşıyanın veya acentasının tarafındaki kusurlar ile taşıyanın tarafındaki görevler”⁴⁷.

4.2. Sürastarya Süresinin Hesabında Faaliyet Sahalarının Etkisi

Türk hukukunda bekleme süresinin başlaması ve işlemlerini engelleyen hallerde hangi tarafın katlanacağını sebebiyet prensibi ile faaliyet sahası prensibi kanunda belirlenmektedir (Ülgener, 2000: s. 31). Sebebiyet prensibine göre, tarafların her birinin engelin gerçekleşmesine sebebiyet veren bir harekette bulunmuşsa, o taraf bunun sonuçlarına katlanmak zorundadır. Faaliyet sahası prensibine göre, tarafların yerine getirmeye yükümlü olduğu görevlerinin ifası sırasında yükleme veya boşaltma faaliyetlerinin gecikmesi kimin sahasında gerçekleşirse, bundan meydana gelen zararlarına o taraf katlanacaktır. Faaliyet sahası prensibi, Kıta Avrupa hukuk sisteminde kabul edilen bir düzenlemedir (Ülgener, 1993: s. 92). Sebebiyet prensibi ile faaliyet sahası prensibi çatışması halinde sonuç sebebiyet prensibine göre tayin edilir.

TTK'nın 1156. maddesinin 1. ve 6. fıkraları uyarınca, yükleme süresi takvime göre aralıksız hesaplanır; sürastarya süresi ise kesintisiz olarak hesaplanır. Maddenin 2-4. fıkraları uyarınca, yükleme veya boşaltmayı engelleyen haller tarafların faaliyet

half of the amount stated in Part I per running hour or pro rata for part of an hour for demurrage incurred”. <https://shippingforum.files.wordpress.com/2012/08/asbatankvoy.pdf/> erişim tarihi 27.04.2016.

⁴⁷ Intertankvoy (76), Part II, 9/4: *“Time lost by any of the following causes shall not count for laytime or demurrage even if vessel is already on demurrage: (a) waiting for pilot or tugs or while moving from anchorage to place of loading or discharge; (b) cleaning for tanks, discharging of ballast water, residues or washings; (c) stoppages on the vessels orders or breakdown or insufficiency of the vessel or neglect or default on the part of the owners or their agents or a strike of the owner”.*

sahalarına göre sınıflandırılmıştır. Buna göre sözleşmede öngörülmedikçe, kural olarak tarafların faaliyet sahalarında gerçekleşen engellerin bekleme sürelerine etkisi şöyledir:

1) Taşıtanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiye teslimi mümkün olmayan günler de yükleme hesabında dikkate alınır. Sürastarya süresi de bundan etkilenmeksizin kesintisiz olarak hesaplanır⁴⁸. Örneğin, demiryollarındaki gecikme sebebiyle yüklerin vaktinde yükleme limanına gelmemesi halinde bekleme süresi kesintiye uğramaz ve taşıtanın aleyhine işler.

2) Taşıyanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiye alınması mümkün olmayan günler ise bu sürenin hesabında dikkate alınmaz. Örneğin, vinç arızası, gemi adamlarının grevi⁴⁹.

3) Her iki tarafın faaliyet alanını ilgilendiren tesadüfi sebepler dolayısıyla (fırtına, buz istilası veya seferberlik) eşyanın gemiye teslim edilmesi ve alınması imkanı bulunmayan günler yükleme süresine eklenir; yükleme süresi içinde olmasına rağmen taşıtan bu günler için taşıyana sürastarya parası ödemekle yükümlüdür.

⁴⁸ Taşıtanın faaliyet sahasında gerçekleşen bir örnekte, Singapur şirketi (davacı) ve Rus şirketi (davalı) arasında MKAS'ta dava açılmıştır. Taraflar limanda yükün yüklenmesi ile ilgili bir sözleşme yapmışlardır. Davacının iddiasına göre, davalı yükleme işlemlerini zamanında gereği gibi ifa edemediği için davacı zarara uğramış ve bundan dolayı mahkemeden bütün zararlarının tazminini talep etmiştir. Bu zararlar içinde zamanında tankerlere yükün yüklenilmemesi yüzünden tankerlerin gecikme ücreti, geminin beklediği sürastarya süresi için taşıyana ödenecek sürastarya ücreti ve pişmanlık navlunu vardır. 1000 ton yükün yükleme işlemi başlatıldığı sırada davacı yükün içinde başka maddelerin mevcut olduğu tespit etmiş ve denetleme uzmanı raporuna başvurmuştur. Denetleme uzmanı yükün içinde başka maddelerin mevcut olduğunu onaylamış ancak bunun yükleme işlemine bir engel teşkil etmeyeceği sonuca varmıştır. Davacı buna rağmen yüklemeyi durdurarak yüklenen yükleri başka kalıplara dökmüştür. Geminin kamaralarındaki teçhizatını temizleyip gemiyi eksik yükle sefere göndermiştir. Buna karşılık davalı, sözleşmede geminin limana yaklaşmasının bildirmesi gerektiğini ve geminin rıhtıma zamanında yanaşması davacıya ait olan yükümlülükler olduğunu savunmaktadır. Gemi zamanında rıhtıma yanaşmadığından dolayı genel sırada boş rıhtımı beklemeye mecbur kalmış ve hazırlık ihbarını geç vermiştir. Dolayısıyla davalı, davacının zararları ile eylemleri arasında illiyet bağı olmadığını, geminin yükü kabul etmeye hazır bulunmadığını, yükün bir kısmını yükledikten sonra boşaltma emri kaptan tarafından verildiğini (davacının emri), sürastarya ücreti konusunda davacı ve davalı sözleşmede anlaşmadıklarını ifade etmiş ve davayı itiraz etmiştir. Mahkemede geminin limanda gerekli bütün sağlık, gümrük ve sınır kontrollerini geçmesi için davacı tarafından halledilmesi gerektiğini ifade edilmiştir. Yükleme işleminin yükün başka maddelerle karışması nedeniyle kaptan tarafından, yani davacı emri ile, durdurulduğu fakat sonra konişmentoda bu durumun bildirilmediği ve temiz konişmento çıkarıldığı tespit edilmiştir. Davalının tankerlerde gelen yükün kalitesi ile alakası olmadığını, bu tür şikayetlerin satıcıya yönlendirilmesini gerektiğini, denetleme işlemlerinden dolayı geminin sürastarya süresine girdiğini ve bu denetimin davacının emri ile yapıldığı için uğradığı zararlara kendisi katlanacağına hükmederek red kararı vermiştir.

⁴⁹ Lord Reid Spalmatori davasında sürastarya süresinin kesintiye uğratıp uğratmayan sebeplerden birisi şu şekilde açıklanmıştır: "...centrocon strike klozu bağlamında eğer grev starya süresi öncesi gerçekleşmişse, hiç bir taraf bundan sorumlu olamaz. Fakat eğer grev sürastarya süresine girince gerçekleşmişse, taşıtan yükümlülüğünü zamanında ifa etseydi, taşıyan grevden etkilenmeden yola çıkmış sayılırdı..." COOKE, YOUNG, KİMBALL, LAMBERT, TAYLOR, MARTOWSKİ, 2014, <https://i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=130579/> Çevrimiçi erişim tarihi 24.04.2016.

Yukarıda engelin gerçekleşmesi neticesinde tarafların kendi sahalarında yükümlü olduğu faaliyetleri belirlemek gerekmektedir. TTK, 1143. madde uyarınca, sözleşme, yükleme limanı düzenlemeleri ve bunlar yoksa yerel teamül ile aksi öngörülmemiş olmadıkça, eşyanın gemiye kadar taşıma gideri taşıtana, yükleme gideri ise taşıyana aittir. Ancak bazen taraflar sözleşmede kendi faaliyet sahalarını genişletebilir veya daraltabilirler. Bu FIO, FIOS klotlar sayesinde gerçekleşebilmektedir. FIO ve FIOS şartlar taşıtanın faaliyet sahasını genişleten şartlardır. Artık taşıtan taşıyanın yüklendiği vazifeleri üstlenmektedir. Bu genişletilmiş faaliyet sahasında taşıyan tarafından sebebiyet verilmiş engellere taşıtan katlanacaktır.

Rus hukukunda Türk hukukundaki gibi geniş bir şekilde faaliyet sahaları konusu yalnız starya süresine ilişkin hükümlerinde açıklanmaktadır. Sürastarya süresine ilişkin düzenlemede kanun sadece taşıyanın faaliyet sahasında gerçekleşen engel hakkında bahsetmektedir: ‘Taşıyanın fiili, yüklemenin engellenmesine sebep olmuşsa, sürastarya süresi işlemez’ (KTM RF, md. 131/3).

Nitekim sürastarya süresinin kesintisiz işlemesinin tek istisnası taşıyanın faaliyet sahasında tesadüfi sebepten veya kusurundan dolayı gerçekleşen bir gecikmedir (Tekil, 2001: s. 295).

5. SÜRASTARYA SÜRESİNİN SONA ERMESİ

Starya ve sürastarya süreleri bitmişse taşıyan fazla beklemek zorunda olmayıp yola çıkabilir. Rus hukukunda KTM RF’nin 134.1. maddesi uyarınca, “taşıyana bağlı olmayan sebeplerden dolayı gemiye eksik yükleme yapılmışsa, taşıyan, sürastarya süresi bittince yolculuğa çıkma hakkı vardır. Tam navlun hakkı saklıdır”. Aynı maddenin diğer fıkrasında, “eğer taşıtana tam çartere göre bütün gemi tahsis edilmişse, taraflar starya ve sürastarya sürelerini kararlaştırmışlarsa, yükleme ve istif işlemleri gemiyi geciktirdiği takdirde bile, taşıyan bu sürelerin bittimine kadar gelen yükü kabul etmek zorundadır” (KTM RF, md. 134/2). Ayrıca eğer taşıtana geminin bir kısmı tahsis olunmuşsa, taşıyan sözleşmede kararlaştırılan starya ve sürastarya sürelerinin bittiminden sonra, tam navlun hakkı saklı kalarak, yükü almayı

reddedebilir (KTM RF, md. 134/3).

Taşıyan, geminin kısımlarını farklı taşıtanlara tahsis ettiği durumda sürastarya süresi her biri için ayrı ayrı işlemektedir. Örneğin, Rus ticaret mahkemeleri deniz ticareti kanununun uygulama⁵⁰ derlemesinde görülmüş bir dava örneğine göre, taşıyan navlun sözleşmesi uyarınca taşıtana karşı boşaltma limanında vuku bulan sürastarya ücretinin tahsili konusunda dava açmıştır. Dava sırasında geminin dört ambarından birisinin davalıya ve diğer üçünün başka taşıtanlara tahsis edildiği tespit edilmiştir. Charterde yükleme ve boşaltma limanlarında starya süresi ve sürastarya ücreti şartları kararlaştırılmıştır. Davalı starya süresi içinde yükü boşaltmak için tedbir almamış ve sürastarya süresine geçmiştir. Halbuki davalının starya süresi bittiği zaman diğer taşıtanların yükleri henüz diğer gönderilenler tarafından boşaltılmamıştır. Mahkeme, davacı lehine karar vermiş ve sürastarya süresinin her taşıtan için ayrı işlediğini belirtmiştir.

Türk hukukunda da taşıyan, sürastarya süresi bitmesi ile yolculuğa çıkabilir. TTK'nın 1159. maddesinin 1. fıkrasına göre yükleme süresi ve kararlaştırılmışsa sürastarya süresi bittiği halde yükleme henüz başlamamışsa taşıyan sözleşmeyi feshedilmiş sayabilir veya beklemeye devam edebilir.

Diğer ihtimal ise taşıyanın yükleme tamamlanmadan yola çıkmasıdır. Taşıyan, yükün tamamı yüklenilmemesine rağmen, taşıtanın talebi üzerine yola çıkmak zorundadır. Bu durumda taşıyan; a) sözleşmede kararlaştırılmış olan navlunun tamamını, b) doğmuş sürastarya ücretini, c) eksik yükleme sebebiyle yapmak zorunda kaldığı giderleri ve uğradığı zararları, d) alacakları, kısmen veya tamamen teminatsız kalmışsa, kendisine ek bir teminat isteyebilir (TTK, md. 1160/2).

Lipavskiy'e göre, sürastarya süresi, kontrstarya süresine geçilmesi ile de sona ermektedir (Lipavskiy, 2004: s. 19-25). Gecikme zararları kontrstarya süresinde meydana gelmektedir (Tekil, 2001: s. 299). KTM RF'nin 135. maddesi uyarınca, "sürastarya süresinden fazla gemi bekletiliyorsa, taşıyana bağlı olmayan sebeplerden

⁵⁰ İnformatsionnoye pismo Prezidiuma VAS RF ot 13.08.2004 N 81 "Obzor praktiki primeneniya arbitrajnımi sudami Kodeksa torgovogo moreplavaniya Rossiyskoy Federatsii". Bu dava Rusya Federasyonu Deniz Ticareti Kanununun Şerhinden alınmıştır. bkz. SİMONENKO, s. 124.

dolayı taşıtan taşıyanın bütün zararlarını tazmin etmekle yükümlüdür. Ancak geminin kontrstarya süresinde bekletilebilmesi için taşıtan geminin bütünü tahsis etmesi gerekmektedir” (Lipavskiy, 2004: s. 24).

Taşıyanın yükü üçüncü şahıstan alması gerekiyorsa ve yükü almaya hazır olduğunu ilan etmesine rağmen, yükleten bulunamamış veya yükü teslim etmekten kaçınmışsa, taşıyan bu durumu en kısa zamanda taşıtana bildirmek zorundadır. Taşıyan bu durumda starya süresinin sonuna kadar beklemek zorundadır, fakat sürastarya süresi kararlaştırılmamışsa fazla beklemek zorunda değildir. Taşıyan, starya süresi içinde taşıtandan veya temsilcisinden bekleme talimatı almışsa, bu halde sürastarya süresi dahil beklemek mecburdur (Saraç, 1968: s. 674).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SÜRASTARYA ÜCRETİ

1. RUS VE TÜRK HUKUKUNDA SÜRASTARYA ÜCRETİ

1.1. Sürastarya Ücretinin Kararlaştırılması

Yükleme veya boşaltma faaliyetleri geciktirilmişse sürastarya süresi için sürastarya ücreti ödenir. Rus hukukunda KTM RF 132. maddesi uyarınca “taşıyana ödenen sürastarya ücretinin miktarı sözleşmede taraflarca belirlenir”. TTK, md. 1155/1’de, “taşıyana olağanüstü süre beklemek zorunda kaldığı için sürastarya parası ödenir”. Türk hukukunda “sürastarya parasının miktarı sözleşme ile kararlaştırılmışsa, taşıyan, sözleşmede belirlenen miktarı aşan bir istemde bulunamaz” (TTK, 1155/2)⁵¹.

Uygulamada sürastarya ücretinin miktarı sözleşmede tespit edilmektedir. Deniz eşya taşıma alanında sözleşmeler charter şeklinde yapılmaktadır. Sürastarya ücretinin miktarı sözleşmenin ilk sayfasındaki kutularda öngörülmektedir. Açıklayıcı notlar sözleşmenin arka tarafındaki klozlar içinde yer almaktadır.

Ferticon 2007 Charterpartisinin 11. klozunda sürastarya⁵²:

“Gemi yükleme ve/veya boşaltma süresinden fazla bekletilmişse, sürastarya ücreti Box 22’de belirlenen miktarı günlük veya pro rata taşıtanlar tarafından taşıyanlara ödenmelidir”.

⁵¹ Y.11.HD. 2015/2904 E., 2015/11599 K.: davacı ve davalı arasında 28.06.2011 tarihinde Varna/Bulgaristan limanından Nikolayev/Ukrayna limanına cam taşınması (1.050.500 Mts.) için anlaşma yapılmıştır. Davacı, boşaltma limanında oluşan 31 gün 8 saat 25 dk sürastarya süresi için 62.701, 97 USD sürastarya ücreti yanında diğer tüm masraflar ile birlikte 180.074,31 USD zararın tahsiline dava etmiştir. Ancak davalı sürastarya ücreti tutarını ödemediğini ve davanın reddini istemiştir. Taşıma sözleşmesinde sürastarya süresinin kararlaştırılmadığına rağmen, davalının sürastarya bedeli ile liman masraflarının ödendiği taraflar arasında karşılıklı beyanları ile tespit edilmiştir. Ancak mahkeme diğer kalan zarar kısmına sürastarya içerisinde taşıyanın daha fazla zararının tazmininin talepte bulunmasının yerinde olmadığı, taşıyanın daha fazla zarara uğrasa bile yalnız sürastarya ücretinin isteyebileceği gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir.

⁵² Fertiliser Voyage Charter Party, (11): *“If the Vessel is detained longer than the time allowed for loading and/or discharging , demurrage shall be paid by the charterers to the owners at the rate stated in Box 22 per day or pro rata for any part of a day”.* https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Sample_Co_py_FERTICON_2007.ashx/ erişim tarihi 28.04.2016.

NORGRAIN 89 Çarterpartinin 20. klotunda⁵³:

“Sürastarya ücreti tespit edilen miktara göre günlük yükleme limanında taşıtan tarafından ve boşaltma limanında gönderilen tarafından ödenmelidir”.

Bazı çarterlerde sürastarya ücreti sözleşmede gösterilen miktarından daha azını öngörülebilir. Örneğin, Asbatankvoy Çartipartisinin 8. klotunda⁵⁴:

“Eğer sürastarya süresinde yükleme veya boşaltma limanında yangın, patlama, fırtına veya grev, lokavt, kesinti veya işçi yetersizliği, makinelerin arızası, taşıtanın, yükletenin veya gönderilenin alanında gerçekleşmişse, birinci parçada belirlenen miktarın her saat başına veya pro rata sürastarya ücretinin yarısına kadar azaltılmalıdır”.

Aynı şekilde diğer Exxonvoy 84 çarterinde Asbatankvoy’da listelenen sebeplerden dolayı sürastarya ücretinin yarısı taraflarca öngörülmektedir. Sürastarya süresine girilmişse, bütün yükleme ve boşaltma işlemleri bitene dek sürastarya ücreti o harcanan zaman için hesaplanılacaktır. Schofield, akdin kuruluşunda belirlenen zararlar dışında taşıtanın çartere aykırı hareketi varsa ve başka uğramış zararlarını ispat ederse taşıyan bu zararları tazmin edebileceğini ifade etmiştir⁵⁵.

1.2. Sürastarya Ücretinin Kararlaştırılmaması

Rus hukukunda KTM RF’ın 132. maddesi uyarınca, “sürastarya ücretinin miktarı sözleşmede taraflarca kararlaştırılmadığı durumda, bu ücret liman

⁵³ North American Grain CharterParty 1973, (20): *“Demurrage at loading or at discharging ports is to be paid at the rate of day and shall be paid by charterers in respect of loading port(s) and by charterers/receivers at discharging port(s)”.* https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Voyage_Charter_Parties/Sample_Co_py_NORGRAIN_89.ashx/ erişim tarihi 28.04.2016.

⁵⁴ Asbatankvoy, (8): *“Charterer shall pay demurrage per running hour and pro rata for a part thereof at the rate specified in Part I for all time that loading and discharging and used laytime as elsewhere herein provided exceeds the allowed laytime elsewhere herein specified. If, however, demurrage shall be incurred at ports of loading and/or discharge by reason of fire, explosion, storm or by a strike, lockout, stoppage or restraint of labor or by breakdown of machinery or equipment in or about the plant of charterer, shipper or consignee of the cargo, the rate of demurrage shall be reduced one – half of the amount stated in Part I per running hour or pro rata for part of an hour for demurrage incurred”.* <https://shippingforum.files.wordpress.com/2012/08/asbatankvoy.pdf/> erişim tarihi 27.04.2016.

⁵⁵ SCHOFIELD, 2011: <https://i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=130709#LDE:6:6.182/> Çevrimiçi erişim tarihi 18.04.2016.

nizamlarına göre belirlenecektir. Böyle tarifelerin olmadığı durumda, geminin ve gemi adamlarının masrafları ile sürastarya ücretinin miktarı belirlenecektir”.

Türk hukukunda “sözleşmede miktarı kararlaştırılmamışsa, sürastarya parası olarak yükleme süresini aşan bekleme nedeniyle, *taşıyanın yaptığı zorunlu ve yararlı giderler istenebilir*” (TTK, md. 1155/3). TTK’nın 1155. maddesinin 3. fıkrasına ilişkin gerekçesinde, sürastarya parasının miktarının sözleşmede belirlenmemiş olması durumunda sadece zorunlu giderler ile yararlı giderlerin istenebilmesinin hakkaniyete uygun düşmediği ifade edilmektedir. Ayrıca ‘zorunlu giderlerin’ maksadının belirsiz olduğu belirtilmektedir (Çetingil, Kender, Ünan, Yazıcıoğlu, 2006: s. 138). İlâveten taşıyan, sürastarya süresi bittikten sonra sürastarya ücreti ödenmeden veya yeterli teminat gösterilmeden yola çıkmak mecbur değildir. Taşıyanın sürastarya süresi içinde yaptığı masraflar ve maruz kaldığı zararlar taşıtandan istenebilir (Sözer, 2014: s. 383).

II. bölümde ifade edildiği üzere sürastarya süresi örtülü belirtilebileceği gibi sürastarya ücretinin de örtülü belirtilebilmesi mümkündür. Sürastarya ücretin ödenmesi için sözleşmede mutlaka kararlaştırılması gerekmez⁵⁶ (Saraç, 1968: s. 674). Taraflar, sürastarya ücretini sürastarya süresi başladıktan sonra dahi kararlaştırabilirler (Sözer, 2014: s. 382-383).

2. SÜRASTARYA ÜCRETİNİN TARAFLARI

2.1. Sürastarya Ücretinin Alacaklısı

2.1.1. Taşıyan

Genel olarak taşıyan, deniz yolu ile yük taşımayı taahhüt eden kimsedir. Taşıyan, navlun sözleşmesinin doğrudan doğruya aktif tarafıdır (Sözer, 2014: s. 318).

Rus hukukunda KTM RF, 115. maddesinin 1. fıkrası uyarınca, “Taşıyan, navlun sözleşmesi gereğince yükleten tarafından getirilen yükü varma limanına kadar taşıma borcunu yerine getirerek gönderilene teslim etmekle yükümlüdür; taşıtan ise taşıma taahhüdü karşılığında bir ücret ödemekle yükümlüdür”.

⁵⁶ Y.Tic.D. 6.4.1967 E.65/1374 K.1401: “Geminin sürastaryada kaldığı günler için ücret, sözleşmede öngörülmemiş olsa bile, hakkaniyete göre istenebilir” bkz. TEKİL, 2001: s.336-337.

Türk hukukunda ise TTK, 1138. maddesinin 1. fıkrası uyarınca, “Taşıyan, navlun karşılığında; a) yolculuk çarteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek denizde taşımayı üstlenir”.

İki hukuka göre de, sürastarya ücreti navlun sözleşmesinden kaynaklanan bir alacaktır. Sürastarya alacağı taşıyana aittir. Zira yükleme veya boşaltma sürelerinden fazla geminin bekletilmesinden etkilenen taşıyandır (Ülgener, 1993: s. 185).

Tekil, sürastarya ücretinin alacaklısı donatanın da olabileceği belirtmektedir (Tekil, 2001: s. 296). TTK, 1061. maddesinin 1. fıkrası uyarınca, “Donatan, gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikine denir. KTM RF, 8. maddesi uyarınca, “Donatan, gemi maliki olup olmamasına bağlı olmadan kendi adına gemiyi işleten kimsedir”. Taşıyanın aynı zamanda donatan olması halinde, donatanın yaptığı navlun sözleşmeleri, eşya taşıma borcunu maliki olduğu gemi aracılığıyla yerine getirdiği anlamına gelmektedir (Ağsakal, 2011: s. 178-179). Donatanın aynı zamanda taşıyan olması durumunda navlun sözleşmesinden kaynaklanan sürastarya ücreti diğer alacaklar gibi saklıdır.

2.1.2. Taşıma İşleri Komisyoncusu

Türk Hukukunda TTK, 917. maddesinin 1. fıkrası uyarınca, “Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi ile komisyoncu eşya taşımayı üstlenir”. Taşıma işleri komisyoncusu eşyanın taşınması için gereken taşıma, ardiye ve taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmeleri yapmakla yükümlüdür (TTK, md. 918/1/b). Ücret olarak taşıma giderlerini de içeren tek bedel kararlaştırılmışsa, taşıma işleri komisyoncusu, taşımaya ilişkin olarak, taşıyıcının veya taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olur (TTK, md. 921). Diğer ifadeyle, taşıma işleri komisyoncusu, taşıyanın alacaklarını talep etme hakkı vardır. Üstelik TTK, 926. maddesi uyarınca, “Taşıma işleri komisyoncusu, eşyanın taşınmasını bizzat üstlenebilir. Bu hakkını kullanırsa, taşımadan doğan haklar ve yükümlülükler yönünden taşıyıcı veya taşıyan sayılır”. Bu durumda komisyoncu, taşıtana karşı,

taşıyan sıfatını iktisap eder ve taşıyanın hak ve borçlarına sahip olur (Sözer, 2014: s. 318). Dolayısıyla taşıyanın yerine geçerek sürastarya alacaklısı da sayılır. Ayrıca komisyoncu, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan bütün alacakları için eşya üzerinde hapis hakkına sahiptir (TTK, md. 923).

Rus Hukukunda “deniz komisyoncusu” terimi kullanılmaktadır. Deniz komisyoncusu hükümleri KTM RF’ın 14. Deniz Aracılığı Sözleşmesi bölümünde yer almıştır. KTM RF, 240. maddesi uyarınca, “Deniz komisyoncusu, müvekkil adına ve onun hesabına alım satım, gemi kiralama, römorkaj ve sigorta sözleşmeleri yapmak için aracılık hizmetlerini sunmakla yükümlüdür”. Deniz komisyoncusu, müvekkil adına navlunla ilgili alacakları talep etme hakkına sahiptir (İvanov, 2000: s. 199). Dolayısıyla, müvekkilin sürastarya alacağı doğduğunda, deniz komisyoncusu, müvekkil adına talep eder.

2.2. Sürastarya Ücretinin Borçlusu

2.2.1. Taşıtan

Sürastarya ücretinin borçlusu yükle ilgililerdir ve bunlar yükleme ve boşaltma limanına göre farklılık göstermektedir. Genel olarak taşıtan taşıyanla navlun sözleşmesi ilişkisine giren sözleşmenin tarafı olduğu için sürastaryanın asıl borçlusu sayılır (Ülgener, 1993: s. 186.).

Türk hukukunda hem yükleme hem boşaltma limanında sürastarya parasının borçlusu taşıtandır. TTK’da bu husus açıkça hükme bağlanmıştır: “Yükleme limanında doğan sürastarya parasının borçlusu taşıtan olup, sürastarya parası ödenmeden veya yeterli teminat verilmeden, taşıyan gemiyi yola çıkarmak zorunda değildir” (TTK, md. 1155/4). Bu kuralın gereksiz gecikmelere ve üçüncü kişilerin bu nedenle yükle ilgili menfaatlerinin zedelenmesine yol açacağı ifade edilmiştir. Bu yüzden yükleme limanının sürastarya ücretini taşıyanın hapis hakkını kullanarak boşaltma limanında gönderilenden talep etmesi daha uygun olduğu düşünülmektedir (Çetingil, Kender, Ünan, Yazıcıoğlu, 2006: s. 138-139).

Rus hukukunda ise kanun doğrudan sürastarya boçlusunu belirtmemektedir.

Fakat yükleme limanında gerçekleşen sürastarya alacağıının gönderilen tarafından konişmentoda veya başka bir belgede ödeyeceğine dair bir kayıt bulunmuşsa, sürastarya ücretini gönderilen ödemekle yükümlüdür (KTM RF, md. 160/1)⁵⁷.

2.2.2. Gönderilen

2.2.2.1. Genel Olarak

Gönderilen, boşaltma limanında yükü adına teslim almaya yetkili olan kişidir (Sözer, 2014: s. 321). Türk hukukunda boşaltma limanında doğan sürastarya parasının borçlusu taşıtan olarak belirtilmiştir (TTK, md. 1171/4)⁵⁸. Ancak boşaltma limanındaki sürastarya ücretinin borçlusu gönderilen de olabilmektedir (Tekil, 2001: s. 296-297). Gönderilenin borçlu sıfatı TTK 1203. maddede düzenleme altına alınmıştır, “eşya, taşıtandan başka bir kişiye teslim edilecekse, bu kişi, navlun sözleşmesi veya konişmento ya da diğer bir denizde taşıma senedi uyarınca eşyanın teslimini istediğinde, bu istemin dayandığı sözleşmenin veya konişmentonun yahut diğer bir denizde taşıma senedinin hükümlerine göre ödemeye yetkili kılındığı bütün alacaklar ödemekle, kendi hesabına gümrük resmi ödenmiş ve başka giderler yapılmış ise bunları da vermekle ve üstüne düşen diğer bütün borçları yerine getirmekle yükümlü olur”⁵⁹. Diğer ifadeyle, yükü boşaltma limanında navlun sözleşmesi, konişmento veya başka taşıma senedine dayanarak teslim alacak kişi gönderilendir.

KTM RF’ın 160. maddenin 1. fıkrası uyarınca, “yükün teslim anında taşıyan tarafından yapılan masraflar, boşaltma limanında gerçekleşen sürastarya ücreti, navlun ve konişmentoda veya başka bir belgede öngörülmüşse yükleme limanında

⁵⁷ İVANOVA, T.N. (2008), “Lineynoye i Trampovoe Sudohodstvo Kak Organizatsionniye Formı Torgovogo Moreplavaniya”, Yuridicheskiy mir, №2, <http://www.center-bereg.ru/k2030.html/> erişim tarihi 20.04.2016.

⁵⁸ ÜLGENER, 1998), s. 24: Gencon 94’ün önemli değişikliklerinden birisi, sürastarya klozunun gerek yükleme limanında, gerek boşaltma limanında gerçekleşen sürastarya ücretinin borçlusu olarak tanınan şahıs taşıtandır.

⁵⁹ Bazı hukuklarda gönderilenin taşıma sözleşmesinin tarafı olup olmaması konusunda tartışılmaktadır. Anglo-sakson hukuk sistemi üçüncü şahısların yararına yapılan sözleşmeleri kabul etse de, gönderilenin taşıma sözleşmesinin tarafı olarak kabul etmemektedir. Buna karşılık Fransız ve Alman hukuklarında durum farklıdır. Üçüncü şahısların yararına yapılan sözleşmeleri kabulünden kaynaklanan görüştür. Ancak Fransız içtihatında bazı durumlarda gönderilenin yükü teslimi anından itibaren sözleşme tarafı olduğuna ve bazı durumlarda taşıma sözleşmesinde en baştan üç taraf mevcut olduğunu vurgulamaktadır. Hukuki anlamda konişmentoda gösterilen gönderilen sözleşme tarafı ise, taşıyana karşı dava açabilmektedir’.

gerçekleşen sürastarya ücreti gönderilen tazmin etmekle yükümlüdür”. Bununla birlikte bu borçların gönderilen tarafından ödenmesi için o kişinin gönderilen vasfını kazanabilmesi gerekmektedir (Kokin, 2012: s. 128). Bunu kazanabilmesi için de aşağıdaki şartların birlikte gerçekleşmesi gereki:

1. Navlun sözleşmesine konu teşkil eden yükün teslim edilmesi ve gönderilenin iradesi ile yük üzerindeki zilyetliği ele geçirmiş olması;
2. Yükün teslimi bizzat gönderilene veya kendi adına hareket etmekte olan bir temsilciye gerçekleştirilmesi;
3. Yükün teslimi konişmento uyarınca şeklen hak sahibi olarak görünen gönderilen veya yetkili temsilcisi tarafından yerine getirilmelidir.

Kural olarak, gönderilen konişmento hamilisi olarak yükü teslim alır. Yükü kendisine teslimini talep etme hakkı navlun sözleşmesinden bağımsız olarak hamili olduğu konişmentoya dayanır. Konişmento bir kişinin namına yazılmış olabilir. Bu durumda gönderilen sıfatını konişmentoda ismi yazılan kişiye ait olacaktır. Uygulamada en sık rastlanan bir kişinin emrine yazıldığı konişmentoda senedin üzerinde ismi yazılan olan veya düzenli ciro silsesine dayanarak senet kendisine ciro ve teslim edilen kişi gönderilen sıfatına sahip olacaktır (Ağsakal, 2011: s. 194-195).

Konşimentoda çarterparti hükümlerine bir yollama varsa⁶⁰ (“Konşimentoda navlun ve sair şartlar çarter partiye göredir”), çarterparti hükümleri konşimentoya dahil olmuş sayılmaktadır (Tekil, 2001: s. 257-258; Ülgener, 1993: s. 187)⁶¹. Böylece gönderilen sürastarya borcunu taşıtan yerine ödemekle sorumlu olur. Ancak navlun sözleşmesinin kurulduğu anda taşıyan ve taşıtan navlun ve sürastarya borcunun gönderilen tarafından ödeneceğine dair bir kayıt koymamışlarsa,

⁶⁰ Y.11.HD 2014/6165 E., 2014/12052 K.: buğday taşıması için Rusya'nın T. limanından İzmir' e kadar navlun sözleşmesi yapılmıştır. Boşaltma faaliyeti sırasında gönderilen yükün eksik olduğu için tahliyeyi durdurup mahkemeden seferden men isteminde bulunmuştur. Taşıyan ile gönderilen arasındaki hukuki ilişkilerde konşimento esas tutulacaktır. Bu taşıma için verilen konşimentoda 30.01.2008 tarihli Charter Party'e atıf yapılmıştır, Charter Party hükümlerine göre yapılan ölçümlere göre eksik mal teslim edilmediğini, eksik çıktığı iddia edilen miktarın yüke oranının %1,89 olup, kabul edilen %2 fire oranından dahi az olduğunu, açıklanan nedenlerle seferden men kararının haksız olduğunu mahkemece ileri sürülmüştür.

⁶¹ Çarter parti varken konşimentonun düzenlenmesi iki amaçla yapılır. İlk amaç, konşimentonun çarter parti tarafları arasında yalnız bir tesellüm belgesi olarak düzenlenmesi ve donatan ile taşıtan dışına çıkmayan bir hukuki ilişki söz konusudur. Diğer amaç ise, konşimentonun tesellüm belgesi kimliği ile gönderilen ve taşıyan arasındaki hukuki ilişkiyi düzenlenmesidir.

gönderilen söz konusu olan borçlardan sorumlu değildir⁶².

2.2.2.2. Gönderilenin Yükü Teslim Almış Olması

Yükün gönderilene teslimi taşıyanın fiili ile gerçekleşmektedir. Türk hukukunda TTK, 1205. maddesi uyarınca, “Eşyayı gönderilene teslim etmiş olan taşıyan, 1203. maddeye göre gönderilenden istenebilecek olan alacakların ödenmesini taşıtandan isteyemez. Ancak, taşıtanın, taşıyanın zararına olarak sebepsiz zenginleştiği oranda, taşıyan taşıtana rücu edebilir”.

Yükün teslimiyeti ile birlikte gönderilene yük üzerindeki zilyetlik de geçmektedir. Gönderilen yükün zilyetliğini karada veya gemide ele geçirmiş olabilir. Yükü gönderilen bizzat alması şart değildir. Taşıyan yükü gönderilenin temsilcisine teslim edebilir (Ağsaka, 2011: s. 197).

Rus hukukunda yükün teslimi KTM RF, 158. ‘Yükü teslim almaya yetkili olan kimse’ madde altında düzenlenmiştir: “(1) Konişmentoya dayalı bir taşımada taşıyan varma limanında yükü konişmentonun orijinalinin gösterildiği an:

- nama yazılı konişmentoda – ismi yazılan gönderilene;
 - emre yazılı konişmentoda – bir kişinin emrine yazıldığına;
 - konişmentonun hamiline
- teslim edecektir”.

⁶² Y.11.HD. 2015/980 E., 2015/7006 K.: “...kural olarak sürastarya ücretinin borçlusu taşıtandır. Gönderilenin taşınan mal nedeniyle oluşan sürastaryadan sorumlu tutulabilmesi için bu konunun navlun sözleşmesinde veya konişmentoda açıkça öngörülmüş olması gerektiği gibi, konişmentoda çarterpartiyeye yapılan atfın da sürastarya ücretini kapsayacak nitelikte geniş olması gerekmektedir”. 22.07.2016 tarihinde hukukturk veritabanından alınmıştır.

A56-44645/2005 No’lu davada Rus Tahkim mahkemesine Arjantin Şirketi (davacı) Rus Şirketinden (davalı) bütün zararlarının tazminatını: navlun, sürastarya ücreti, ek acentalık masrafları, faizi, liman resimlerinin ödenmesini talep etmiştir. Davacı kendi ‘Amata’ adlı gemisinde Arjantin’den Rusya’ya Sankt-Petersburg limanına yük taşımaya taahhüt etmiştir. Davalı, konişmentoya gönderilen olarak yükü kabul etmiştir. Davacı, konişmentolara dayanarak navlunun gönderilen tarafından ödenmesi gerektiğini iddia etmiştir. Davalı itiraz etmiştir. Mahkemece, konişmentonun hiç birisinde navlunun gönderilen tarafından ödenmesi gerektiren bir kayıt bulunmamıştır. Konişmentoda navlun çarterpartiyeye göre ödenmesi gerekmiştir. Konişmentoda ‘by delivery’ kaydının navlunun ve saire ödenmesi gereken bir yerin değil, zamanın gösterildiğinin sonucuna varılmıştır. Sonuç olarak davacının hiç bir delil göstermediğini, konişmentoda gönderilene bir yollama bulunmadığından dolayı talep eden zararlarının tazminine ret kararı vermiştir, bkz. MARYANKOVA, 2015: s. 6; ÜLGNER, 1993: s. 188.

2.2.2.3. Gönderilenin Yükü Teslim Almamış Olması

Türk hukukunda TTK 1207. maddesi uyarınca, “Gönderilenin eşyayı teslim almaması halinde (1) Gönderilen, eşyanın teslimini isteme hakkını kullanmazsa, taşıtan, navlun sözleşmesi gereğince navlunu ve diğer alacakları taşıyana ödemekle yükümlüdür⁶³. (2) Eşyanın taşıtan tarafından teslim alınmasında boşaltmayla ilgili hükümler, gönderilen yerine taşıtan geçmek suretiyle uygulanır”.

Rus hukukunda yükün teslim alınmaması durumu KTM RF, 159. maddesinde düzenlemiştir: “(1) Geminin kısmi tahsis edildiği durumda gönderilen varma limanında yükü teslim almamış veya yükten vazgeçmiş veya öyle geciktirmişse, taşıyan yükü bir ambara tevdi etmekle yetkilidir. Bu durumu taşıyan, yükletene veya taşıtana bildirmek zorundadır, gönderileni de tanıyorsa gönderileni haberdar etmelidir. (2) Geminin bütünü tahsis edilmişse, taşıyan, starya ve sürastarya sürelerin bitmesi ile yükleten veya taşıtandan veya başka kişiden talimat gelmemişse yükü ambara tevdi etmekle yükümlüdür. (3) Geminin boşaltma limanına geldiği günden itibaren iki ay içinde tevdi edilmiş yük istenilmezse ve yükleten veya taşıtan veya başka yetkili kişi tarafından taşıyanın bu taşıma ile ilgili ortaya çıkan masrafları ödenmezse, taşıyan yükü satma hakkına sahiptir. (4) yükün satılmasından gelen paranın miktarı taşıma ve satılanın saklama ve koruma masraflarını temin etmemişse, taşıyan gereken masraflarının tazminini yükleten veya taşıtandan isteyebilecektir”.

2.2.3. Taşıma İşleri Komisyoncusu

Türk hukukunda yukarıda belirtmiş olduğumuz taşıma işleri komisyoncusunun eşyanın taşınması için taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olduğu gibi (TTK, md. 921), TTK, 918. maddesinin 3. ve 4. fıkraları uyarınca, taşıma işleri komisyoncusu, gerekli sözleşmeleri kendi veya böyle bir yetki almış olması şartıyla, gönderen adına da yaptığı ve edimlerini yerine getirirken, gönderenin menfaatlerini gözetmekle yükümlü olduğu ifade edilmiştir. Nitekim, taşıma işleri komisyoncusu iki taraf adına işlem yapmaya yetkilendirilebilir. Gönderen, komisyoncunun kendi adına

⁶³ Y.11.HD. 2014/9906 E., 2014/20194 K.: davacı (taşıyan) sürastarya ücretini davalı (taşıtandan) istemiştir. Bu yönden davalı bu borçtan kurtulabilmesi için malın alıcıya teslim edildiğini ve bu sebeple bu borçtan sorumlu olmadığını ispat etmelidir. 22.07.2016 tarihinde hukukturk veritabanından alınmıştır.

ve onun hesabına yaptığı sözleşmelerden doğan alacaklarını, komisyoncu tarafından kendisine devredildikten sonra ileri sürülebilir (TTK, md. 922). “Gönderen” terimi kara taşımalarda uygulanırsa, deniz taşımalarda gönderen yerine yükleten veya taşıtan terimi kullanılır. Dolayısıyla taşıma işleri komisyoncusunun gönderen adına yaptığı işlemler kıyas yoluyla yükleten veya taşıtan adına yapılabilir. “Komisyoncu, navlun sözleşmesini, taşıtan adına yapar, fakat kendi adına yapacak olursa, taşıyana karşı kendisi taşıtan durumuna girer” (Sözer, 2014: s. 318). Bu durumda komisyoncu taşıtan gibi sürastarya borcundan sorumlu olur.

Rus hukukunda ise deniz komisyoncusunun KTM RF’ta iki taraf adına hareket edebildiği belirtilmiştir. Bunun için her iki tarafın deniz komisyoncusunu yetkilendirmesi ve her iki tarafın da yine bu durumdan haberdar olması gerekmektedir (KTM RF, md. 243). Deniz komisyoncusu, alıcı, satıcı, gemi maliki, taşıtan, gemi kiracı, sigortalı, sigortacı vs. adına hukuki işlemler yapabilir (Simonenko, 2008: s. 181). Taşıtan adına yapılan hukuki işlemler arasında sürastarya borcunu ödeme de vardır. Deniz komisyoncusu, taşıtan adına ve hesabına hareket ettiği için bu borçtan sorumlu olmayacaktır.

3. SÜRASTARYA ÜCRETİNİN MUACCELİYETİ

TTK sürastarya ücretinin muacceliyet konusunu da ayrıca düzenlemiştir. Buna göre “Yükleme veya boşaltma limanında doğan sürastarya parası, sürastarya süresinin hesabında esas alınan zaman biriminin sonunda muaccel olur. Kullanılmayan zaman birimi için sürastarya parası istenemez” (md. 1155/5, 1171/5). Türk hukukunda zaman birimi genellikle günlük olarak saptanır. Sürastarya ücreti sözleşmede belirlenen tarihte muaccel olur. Sözleşmede bir süre belirlenmemişse, sürastarya ücreti, geminin beklediği her günün sonunda doğar (Ağsakal, 2011: s. 171; Ülgener, 1993: s. 185). TTK, 1156. maddesinin gerekçesinde, günlük zaman biriminin kullanılması eleştirilmiştir. Zira bütün dünyada sürastarya süresinin hesabını dakika esasında gerçekleştirildiği belirtilmiştir. TTK’nın da 1156. maddenin ikinci, üçüncü ve dördüncü fıkralarında gün esas ve aynı maddenin beşinci fıkrasında an esas kullanılmıştır. Halbuki, maddenin her fıkrasında an esasının kullanılması ve gün esasının terk edilmesinin doğru olacağı ifade edilmiştir (Çetingil, Kender, Ünan, Yazıcıoğlu, 2006: s. 139-140).

Rus hukukunda sürastarya ücretinin muacceliyeti KTM RF'nın 131. maddesinin 3. fıkrasına dayanmaktadır: “Sürastarya süresi starya süresi bittikten sonra gün, saat ve dakika olarak hesaplanır”. Fakat uygulamada yükle ilgili şahısların yükün gemiye tamamen yüklenilmesi veya boşaltılmasına dek ve seferle ilgili bütün masraflarının hesaplamalarını yapmadıkça sürastarya ücreti ödenmediği belirtilmektedir (Shihlyadarov, 2010: s. 70).

Sözleşme hukukunun irade serbestisi ilkesine dayanarak emredici hüküm bulunmadıkça taraflar sözleşmede sürastarya ücretinin ne zaman ödeneceğini kararlaştırabilirler. Gencon 1994 çarterin 7. klotunda bu gibi düzenlemeler mevcuttur (“pro rata for any part of a day”). Eğer bu konu taraflarca öngörülmemişse, kural olarak taşıyan sürastarya ücretini günlük ücret olarak kabul edilecektir⁶⁴.

4. SÜRASTARYA ÜCRETİNE İLİŞKİN HAPİS HAKKI

4.1. Türk Hukukunda Hapis Hakkı

Hapis hakkı, kanundan doğan bir rehin hakkıdır. Hapis hakkı, “kanunun aradığı şartların gerçekleşmesiyle alacaklıya zilyetliğinde bulunan ve geri verilmesi gerekli olan borçluya ait taşınır mallar ve kıymetli evrakı geri vermeyerek alacağının teminatı olarak alıkoyma ve paraya çevirme yetkisi veren bir aynı haktır” (Oğuzman, Seliçi, Oktay-Özdemir, 2011: s. 830).

Türk Medeni Kanununun 950. maddesinde hapis hakkının koşulları öngörülmüştür: “Alacaklı, borçluya ait olup onun rızasıyla zilyedi bulunduğu taşınırı veya kıymetli evrakı, borcun muaccel olması ve niteliği itibariyle bu eşyanın alacak ile bağlantısı bulunması halinde, borç ödeninceye kadar hapsedebilir”.

Hapis hakkının koşulları şunlardır (Oğuzman, Seliçi, Oktay-Özdemir, 2011: s. 831-835):

⁶⁴ SCHOFIELD, 2011: <https://i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=130709#LDE:6:6.182/> Çevrimiçi erişim tarihi 18.04.2016.

1. Borçlunun rızasıyla taşınır malın veya kıymetli evrakın alacaklının zilyetliğinde bulunması;
2. Alacaklının alacak hakkının muaccel olması;
3. Hapis hakkının ve taşınır malın veya kıymetli evrakın arasında bir bağlantı bulunması;
4. Zilyetlik ve alacak ticari ilişkiden doğmuşsa, tacirler arasında bu bağlantı var sayılır;
5. Hapis hakkının kullanılması kanun veya sözleşme ile engellenmemiş olmasıdır.

Yukarıda belirtilen şartların gerçekleşmesiyle hapis hakkı tescile gerek kalmadan kendiliğinden doğar. Teslime bağlı rehinden ayrılan nokta, hapis hakkının bir irade beyanı ile kurulmamasıdır. Ayrıca taraflar arasında bir sözleşmenin yapılmasına gerek yoktur.

Taşıyanın hapis hakkı yükün taşıyana teslim edildiği anda başlar ve gönderilene teslim edildiği anda biter. TTK'da 1201. maddenin 1. fıkrası uyarınca, “(1) taşıyan, navlun sözleşmesinden doğan bütün alacakları için TMK'nin 950 ila 953 üncü maddeleri uyarınca eşya üzerinde hapis hakkına sahiptir. Hapis hakkı, eşya, taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu sürece devam eder, teslimden sonra dahi, otuz gün içinde mahkemeye müracaat edilmek ve eşya henüz gönderilenin zilyetliğinde bulunmak şartıyla, hapis hakkından doğan yetkilerin kullanılması mümkündür”. Hapis hakkının teslimden sonra devamı konusunda iki durum ortaya çıkmaktadır: 1. Yük bizzat gönderilene veya boşaltmayı yapan kuruma verildiği ana kadar devam eder. Gönderilenin yükün teslim tarihini bilmesine rağmen gecikme meydana gelmişse, taşıyan yükü “umumi bir ambara veya emniyetli bir yere tevdi eder”. 2. Yük teslim edildikten sonra dahi 30 gün devam eder. Fakat kanun iki şartın bir araya gelmesini aramıştır. Taşıyan 30 gün içinde mahkemeye başvurmalı ve yük hala gönderilenin zilyetliğinde bulunmalıdır (Ağsaka, 2011: s. 57)⁶⁵. Aksi takdirde yükün üçüncü kişiye geçilmesi durumunda hapis hakkı sona ermiş olur.

⁶⁵ Eski TTK'nın 1077. maddesinde düzenlenen rehin hakkı yerine taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan alacaklar için hapis hakkı uygulanması kabul edilmiştir.

4.2. Rus Hukukunda Hapis Hakkı

Rus hukukunda hapis hakkı Rus Medeni Kanununda teminat teşkil eden ferî aynı hakları bölümünde yer almıştır. GK RF'nin 359. maddesinde hapis hakkının gerekçeleri getirilmiştir: "1. Alacaklı elinde bulunan borçluya ait eşyayı borçlunun borcunun zamanında ödenmemesi veya o borçla ilgili masrafları tazmin edilmemesi halinde borçlunun bu borcu ifa edene kadar eşyayı hapsedme hakkı vardır. Hapis hakkı, taşınır malları ödeme veya onunla ilgili masrafları ile alakalı olmayan fakat tacirlerin aynı borç ilişkisinden doğan diğer alacak hakları için uygulanabilir. 2. Alacaklı zilyetliğinde bulunan eşyanın üçüncü kişi tarafından edinmesi ile bu eşyayı hapiste tutmaya devam edebilir". Eşyaya el koyduktan sonra borç hala ödenmiyorsa alacaklının o eşyayı paraya çevirme yetkisi mevcuttur. Bu durumda el konan eşyanın paraya çevirilmesi rehinle ilgili hükümlere tabidir (Suhanov, 2011: s. 55).

Rus hukukunda KTM RF'nin 160. maddenin 2. fıkrası uyarınca, "taşıyanın ücretleri ödenmedikçe veya alacaklarına karşı teminat verilmedikçe yük üzerinde hapis hakkını kullanma yetkisi vardır". Alacakları arasında navlun, boşaltma limanındaki sürastarya ücreti, konişmento veya başka bir belgede öngörülmüşse yükleme limanındaki sürastarya ücreti, müşterek avaryada avarya ücreti ve başka yapılan masraflardır ve bunlar yük teslim edildiğinde gönderilen tarafından tazmin edilmelidir (KTM RF, md. 160/1). Bazı durumlarda gönderilen teslim almamışsa veya bulanamamışsa, taşıyan yükü müstakil bir ambara teslim eder ve alacakları ödene dek hapis hakkını kullanır (KTM RF, md. 160/2). Gönderilen veya taşıyan taşıyanın alacaklarını ödemezse, taşıyan yükü satarak paraya çevirebilir. Taşıyan bu elde eden paradan kendi alacaklarını temin eder, kalan kısmı varsa, gönderilene iade eder (KTM RF, md. 160/4). Taşıyan elde eden paradan alacaklarını temin edemezse, temin edemeyen oranını yükleten veya taşıyandan talep eder (KTM RF, md. 160/5). Taşıyan, yükü gönderilene teslim ettikten sonra hapis hakkını kullanma yetkisini kaybeder ve yükleten ve taşıyandan temin edemeyen alacaklarını isteyemez (KTM RF, md. 160/3).

4.3. Sözleşmeler Hukukunda Rehin Klozu

Rehin, alacaklının alacağını garanti altına almak için belli bir mal veya hak üzerinde tesis edilen sınırlı bir ayni haktır (Doğrucu, 1997: s. 1; Oğuzman, Seliçi, Oktay-Özdemir, 2011: s. 820). Rehin hakkının hapis hakkından farkı şu şekilde açıklanabilir: rehin hakkı alacaklının alacağı muaccel olmadan önce temin edilir, bazen ileride doğacak bir alacak için de rehin kurulabilir; hapis hakkı ise borçlunun borcu muaccel olduktan sonra ve bu ödemenin yapılmaması sonucunda ortaya çıkmaktadır.

Rehin ilişkileri hem kanundan hem sözleşmeden kaynaklanabilir (Suhanov, 2011: s. 48). Kanuni rehin yanında, taraflarca sözleşmede kurulan akdi rehin de mevcuttur (Ülgener, 1993: s. 197). Çarter partilerde ve konişmentoda kullanılan 'lien' akdi bir rehindir. Lien klozunun kökeni İngiliz hukukundan kaynaklanmaktadır. Taşıyanın, sürastarya (lien for demurrage) borcunun ödenmediği halde, yükü teslimden imtina ve onu rehnetme hakkı vardır (Ülgener, 1993: s. 198, 206). Gencon 94'un 8. maddesinde Lien klozu şöyle düzenlenmiştir: "Donatan, charter parti'den doğacak, yüke ilişkin olarak ödenmesi gereken navlunlar, navlun benzeri alacaklar (sub-freights), ölü navlun, sürastarya, zarar-ziyandan doğan alacaklar ve bu alacakların tahsili masrafları dahi olmak üzere, tüm diğer miktarlar için, yük üzerinde hapis hakkını haizdir" (Tekil, 2001: s. 284; Ertan, 2000: s. 195-199)⁶⁶.

İngiliz hukukunda Lien klozu yalnız eşyayı hapsedme hakkı ve eşya üzerinde zilyetlik hakkı verir. Sürastaya ücretini tazmin etmek için eşyayı satma hakkı vermez⁶⁷. Bunun ticari sonucu ödeme yapmaya zorlamak ve ödeme gerçekleşince hapsedilen eşyayı serbest bırakmaktır. Bunun sebebi İngiliz hukukunda hapis hakkının hukuki niteliği bir defa niteliğinde olmasıdır. Halbuki, Türk ve Rus hukukunda hapis hakkı, eşyayı geri vermekten kaçınma hakkı ve paraya çevirme hakkı sağlamaktadır. Bunun nedeni de Türk ve Rus hukukunda hapis hakkının bir

⁶⁶ Gencon 94, (8): "The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this charter party including costs of recovering same".

⁶⁷ SCHOFIELD, 2011: <https://i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=130709#LDE:6:6.182/> Çevrimiçi erişim tarihi 02.05.2016.

aynı hak niteliğini taşımasıdır⁶⁸. Türk hukukunda bu TMK, 953.1. madde uyarınca, “Borç yerine getirilmez ve yeterli güvence de gösterilmezse alacaklı, borçluya daha önce bildirimde bulunarak, hapsettiği şeylerin teslimine bağlı rehin hükümleri uyarınca paraya çevrilmesini isteyebilir”. Rus Hukukunda ise aynı hüküm GK RF’ın 360. maddede öngörülmüştür.

5. SÜRASTARYANIN ZAMANAŞIMI

Türk hukukunda olduğu gibi Rus hukukunda da kural olarak, kanunda belirli talepler için özel bir zamanaşımı süresi kanunen öngörülmedikçe genel nitelikli zamanaşımı uygulanır (Rozenberg, 1999: s. 17). Nitekim navlun sözleşmelerinden kaynaklanan talepler için özel nitelikli zamanaşımı düzenlenmiştir (İvanov, 2000: s. 338). Buna göre KTM RF’ın 408. maddesi uyarınca, “(1) Navlun sözleşmelerinden kaynaklanan taleplere karşı bir yıllık zamanaşımı uygulanır⁶⁹. (2) Bu süre, geminin zamanında yükleme yerine gelmemesi veya gecikmesi veya geminin sürastarya süresine girmesi ile veya dispeçin ödenmemesinden dolayı meydana gelen zararların tazminat talebi, yükün taşınmış veya taşınmış olması gereken ayının bitmesinden yeni ayın son gününden itibaren işlemeye başlar”. Mahkemede sürastarya ile ilgili talepte bulunmadan ve dava açmadan önce taşıma mevzuatının usulüne göre öncelikle talepte bulunan kişi şikayetini taşıyana yazılı şekilde bildirmelidir. Buna

⁶⁸ Rus hukuku doktrininde hapis hakkının hukuki niteliği konusunda tek taraflı hukuki işlem olduğunu ileri süren görüşler mevcuttur. Sarbash S.V., Yujanin N.V, Yakunin L.N. yazarlar bu görüşün takipçileridir. Buna karşılık hapis hakkı edimin subjektif hakkı olarak kabul edilen görüş te vardır. Torkin D.A, Truba A.N. yazarları bu görüşün takipçileridir. bkz. STROKACH, K.E. (2014). “Osushestvlenie Prava Uderjania Kak Grajdansko-Pravovaya Sdelka”, Problemy Sovremennoy Nauki i Obrazovaniya, N 12 (30).

⁶⁹ 20.04.2004 tarihli 150/2003 No MKAS Kararı: Rus şirketi (davacı) ve Kıbrıs Şirketi (davalı) arasında 29.01.2002’de navlun sözleşmesi akdedilmiştir. Sözleşmede sürastarya ücretinin kararlaştırılmıştır. Ödeme şartı – hazırlık bildirim ihbarın, time sheetin kopyalarını faks aracılığıyla aldıktan sonra beş banka günü içerisinde ödenmesi gerektiği şartı ile, ancak bu süre içinde ödenmezse, hizmet verildiği andan itibaren 90 takvim günü geçmeyecek şekilde düzenlenmiştir. Varma limanında davalı starya süresinde boşaltmayı biterememiş ve davacı tarafından sürastarya ücreti ödenmesine ilişkin iki invoice çıkarılmıştır. Davacı sürastarya ücretinin tahsilini talep etmiştir. Davalı ise KTM RF, madde 408’e dayanarak davacının taleplerinin bir yıllık zamanaşımı uğramasından dolayı ret kararını istemiştir. Mahkeme öncelikle uygulanacak hukukun Rus hukuku olduğunu tespit etmiştir. Sözleşmede uygulanacak hukuk kararlaştırılmamışsa, taşıyanın faaliyet gösteren yerin hukuku olarak belirlenir. Bu davada taşıyan Rusya’da faaliyet gösterdiği için Rus hukuku uygulanacak ve zamanaşımı hükümleri de Rus hukukuna göre belirlenecektir. Sözleşmeye göre, geminin yüklemeye hazır olma zamanı 07.02.2002 tarihidir. Böylece sürastaryaya ilişkin zamanaşımı 31.03.2002 ve 31.03.2003 arasındadır. 20.03.2003’te davalı kendi borcunu itiraf etmiş ve davacı bunu mektupla ispat etmiştir. Bu durumda zamanaşımı yeniden işlemeye başlıyor - 21.03.2003 ve 21.03.2004. Davacı, 16.09.2003 tarihte dava açarken zamanaşımını kaçırmamıştır. Konsultant Plus veritabanından alınmıştır.

karşılık, taşıyan otuz gün içerisinde yazılı şekilde cevap vermelidir (KTM RF, md. 402-407).

Benzer şekilde TTK'da da sürastarya süresine ilişkin zamanaşımı 1246. maddede düzenlenmiştir: Buna göre “(1) 1188. madde hükmü saklı kalmak kaydıyla, gemi kira sözleşmeleri ile zaman çarteri ve navlun sözleşmelerinden veya konişmentodan veya onun düzenlenmesinden doğan bütün alacaklar bir yılda zamanaşımında uğrar. (2) Bu süre, alacağın muaccel olmasıyla işlemeye başlar”.



SONUÇ

Bu çalışma kapsamında, sürastarya süresi ve sürastarya ücreti Rusya Federasyonu Deniz Ticareti Kanunu ve Türk Ticareti Kanunu açısından incelenmiştir. Sürastarya kurumunun yükleme veya boşaltma faaliyetlerinin gecikmesi ile ortaya çıkan bir kurum olduğu ve tanımlanması ile ilgili adımlar ilk defa 1980 yılında Çarterparti Bekleme Süreleri Tarifelerinde yapılmış, ardından da Voylayrules 1993 ve Laytime Definitions for Charter Parties 2013 BIMCO çalışmaları uluslararası boyut kazanarak bekleme süreleri konusunda yeknesaklık getirmiştir. Son 30 yıl bu çalışmaların içinde sürastaryaya ilişkin kuralların değiştiğini görülmektedir.

Rus deniz ticareti hukuku Sovyet hukukundan sonra yeni dönemi yaşamaktadır. Sovyet döneminde deniz ticareti hukukuna çok önem verilmiş ve bu bırakılmış miras sayesinde bugünkü Rus deniz hukuku katkı sağlayarak devam etmektedir. Ulusal mevzuata gelince Rus hukukundaki sürastarya hükümleri eski Sovyet deniz ticareti kanunlarından modifeye edilerek 1999 tarihli Rusya Federasyonu Deniz Ticareti Kanununa dahil edilmiştir. Türk hukukunda ise eski TTK'da bekleme süreleri aynı maddelerde düzenlenmiştir. Yeni TTK starya ve sürastarya hükümlerini ayırmıştır.

Sürastaryanın amacı, fonksiyonu ve hukuki niteliği farklı hukuk sistemlerde farklı şekilde yorumlanmaktadır. Rus hukukunda sürastaryanın amacı yükle ilgili şahsın yükümlülüğünü gereği gibi ifa etmemesi veya hiç ifa etmemesi durumunda, sürastarya ücretini ödemek bir cezai şart olarak nitelendirilmektedir. Bundan dolayı Rus hukukunda sürastarya kurumu ceza fonksiyonu taşımaktadır. Sürastaryanın cezai şart niteliği Sovyet hukukundan kaynaklanmış ve doktrinde bu görüş hala devam etmektedir. Türk hukukunda sürastaryanın niteliğine ilişkin birkaç görüş mevcuttur: tazminat, ek navlun ücreti, akdi ücret ve alacaklının temerrüdü görüşleridir. Eski TTK'ya göre sürastarya sözleşmeden doğan bir edim olarak kabul edilmiştir. Dolayısıyla sürastaryanın amacı ve fonksiyonu, taşıyan ve taşıtan arasındaki dengeyi sağlamak olarak belirlenmiştir. Yeni TTK kabulü ile sürastaryanın hukuki niteliğinin alacaklının temerrüdü olduğu ifade edilmiştir. Ancak Türk öğretisinde bu görüş

eleştirilmiştir. Ek navlun ücreti ve tazminat görüşleri de Türk hukukunda savunulmuştur.

Sürastarya süresi çalışmamızın diğer ikinci bölümüdür. Sürastarya süresinin işlemesine ilişkin gerek kanuni, gerekse uygulamadaki sözleşmesel düzenlemeler incelenmiştir. Sürastarya süresi sözleşmede kararlaştırılabilir veya hiç kararlaştırılmamış da olabilir. Kararlaştırılmadığı durumda sürastarya süresi kanunda öngörülebilir. Türk hukukunda bu şekilde çözülmektedir. Ancak Türk hukukundaki sürastarya süresinin on gün ile sınırlandırılması isabetsizdir. Zira uygulamada taraflar sürastarya ücretini kararlaştırıp sürastarya süresinin ne kadar kullanılacağını açık bırakmaktadırlar. Rus hukukunda sürastarya süresi sözleşmede öngörülmediği durumda kanun liman nizamlarına atıf vermektedir. Sürastarya süresinden sürastarya süresine geçiş sürastarya süresinin başlangıcı olmakta ve sürenin işlemesine yol açmaktadır. Sürastarya süresini kesen kayıtlar kural olarak sürastarya süresini kesmez. Fakat günümüzdeki sözleşme hukuku açısından bakılırsa taraflar sözleşmede sürastaryayı kesen kayıtlar öngörübilmektedirler. Bu uygulamada “once on demurrage always on demurrage” ilkesine aykırı olmaktadır. Sürastaryanın işleminde kusur önemli değildir. Yeter ki yükleme veya boşaltma faaliyetleri bir sebepten dolayı geciksinsin. Buna Kıta Avrupa hukuk sisteminde kabul edilen sebebiyet ve faaliyet sahası prensipleri denir. Taşıyanı veya gönderileni sürastarya ücretini ödemekten kurtaran tek istisna, taşıyanın faaliyet sahasında gerçekleşen tesadüfi sebeplerdir. Ancak taraflar sürastarya süresinin uygulanmayacağı durumları listesini sözleşmede kararlaştırarak genişletebilir.

Sürastarya ücreti, kural olarak sözleşmede kararlaştırılır. Ücret olarak bir miktar para gösterilir. Bununla birlikte charterpartilerde sürastarya ücretinin gün, saat veya dakika olarak hesaplanması da öngörülebilir. Sözleşmede sürastarya ücreti kararlaştırılmamışsa, bu boşluğu kanun doldurmaktadır. Rus hukukunda bu ücret liman nizamlarına göre belirlenir. Eğer liman nizamlarına göre belirlenemiyorsa, gemi ve gemi adamları için yapılan zorunlu giderlere göre belirlenir. Türk hukukunda ise sürastarya ücreti kararlaştırılmadığı durumda, taşıyanın yaptığı zorunlu ve yararlı giderler ödenecektir. Bu ücretin kimin tarafından ödeneceğine dair bir sorun ortaya çıkabilmektedir. Sürastarya alacağını talep eden kişi taşıyan olup

karşısında sürastarya ücretinden sorumlu tutabilecek iki kişi vardır. Bu kişiler taşıtan veya gönderilendir. Türk hukukunda kanun açıkça taşıtanın hem yükleme limanında hem boşaltma limanında sürastarya ücretinden sorumlu olduğu hükme bağlamıştır. Taşıtandan başka bir kişi taşıyanın sürastarya alacağını ödeyecekse, bu kişi konişmento, navlun sözleşmesi veya başka bir senedde yetkilendirilmelidir. Rus hukukunda yükleme limanında doğan sürastarya ücretinin sorumlusu gönderilen olabilmesi için, böyle bir kaydın konişmento, navlun sözleşmesi veya başka belgede öngörülmesi gerekmektedir. Aksi takdirde gönderilen sadece boşaltma limanında doğan sürastarya ücretinden sorumlu olacaktır. Türk hukukundaki taşıma işleri komisyoncusu ve Rus hukukundaki deniz komisyoncusunun sıfatları ve yetkileri benzetmektedir. Ancak Türk hukukundaki taşıma işleri komisyoncusu ya müvekkilin ya da kendi adına taşıma işlerini üstlenebilmektedir. Rus hukukunda ise deniz komisyoncusu sadece müvekkilin adına işlemi yapmaktadır. Dolayısıyla Türk hukukunda taşıma işleri komisyoncusu, sürastarya ücretinin alacaklısı veya borçlusu olabilmektedir. Rus hukukunda ise deniz komisyoncusu, sürastarya ücretinin alacaklısı veya borçlusu olamaz.

Ayrıca çalışmamız taşıyanın zilyetliğinde bulunan yük üzerinde kanuni hapis hakkı ve zamanaşımı konuları ile sonlandırılmaktadır. Rus hukukunda taşıyanın hapis hakkı yükü teslim alırken başlar ve teslim ederken biter. Türk hukukunda ise taşıyanın hapis hakkı yükü teslim alırken başlar ancak yükü teslim ettikten sonra dahi otuz gün içinde hapis hakkı devam eder. Hapis hakkının devamı iki şartın yerine getirilmesi ile gerçekleşir: otuz gün içinde taşıyan mahkemeye müracaat etmeli ve yükler hala gönderilenin zilyetliğinde bulunmalıdır.

KAYNAKÇA

- ABOVA, T., KABALKİNA, A. (2002). Kommentariy k Grajdanskomu Kodeksu Rossiyskoy Federatsii (I. Chast). Moskva: Yurayt.
- AKINCI, Sami. (1961). Deniz Ticareti Hukuku Dersleri. Navlun Mukaveleleri. İstanbul: Türkiye Ticaret Postası Matbaası.
- AVSOV, Y.A., YEGORYEV, V.V., KEYLİN, A.D. (1932). Morskoye Pravo SSSR. Moskva, Leningrad: Vneshtorgizdat.
- AĞSAKAL, İbrahim (2011). Yük Alacaklısı Hakkı. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- AYAN, Mehmet (2015). Borçlar Hukuku (Genel Hükümler). Konya: Mimoza.
- BAATZ, Yvonne (2014). Maritime Law. New York: Informa Law From Routledge.
- BAYKOVA, İ.M. (2013). “İstoriko-Etiologicheskiye Aspektı Angliyskih Morskih Terminov”. Sborniki Konferentsiy NİTS Sotsiosfera, №41, s. 58-60.
- BELEN, Herdem (2014). 6098 sayılı Borçlar Kanunu Genel Hükümler (Kısa Şerh). İstanbul: Beta.
- COOKE Julian, YOUNG QC Timothy, KIMBALL John, LAMBERT LeRoy, TAYLOR Andrew, MARTOWSKI David (2014). Voyage Charters, 4th ed., <https://i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=130579/>.
- ÇAĞA, Tahir; KENDER, Rayegan (2006). Deniz Ticareti Hukuku. II. Navlun Sözleşmesi. İstanbul: Arıkan.
- ÇETİNGİL, Ergon; KENDER, Rayegan; ÜNAN, Samim; YAZICIOĞLU, Emine; “TTK Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, Deniz Hukuku Dergisi, Ocak 2006, Özel Sayı, s. 1-296.
- DEMİR-ARAZ, Yeliz (2004). “GENCON (94) Sefer Çarter Sözleşmesinde Sürastarya Klozu”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, cilt 3, sayı: 5, s. 85-118.
- DOBRİN, S. (1934). “The Soviet Maritime Code, 1929”, Journal of Comparative Legislation And International Law, Vol. 16, No. 4, s. 252-268.
- DOĞRUCU, Muhittin (1997). Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı, İstanbul: ALFA Basım Yayım Dağıtım.
- ERTAN, Erol (2000). “Navlun Sözleşmesinde Yer Alan Lien Klozun Hukuki Sonuçları”, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, , İstanbul: Beta.

- FORCE Robert (2013). Admiralty and Maritime Law. Washington D.C.: Federal Judicial Center.
- GÖKNİL, Mazhar Nedim. (1946). Deniz Ticaret Hukuku. İstanbul: İbrahim Horoz Basımevi.
- GUTSULYAK, V.N. (2000). “Morskoye Pravo”, Moskva: Prospekt.
- GÜNAY, Cevdet İlhan (2002). Cezai Şart (BK m. 158-161). Ankara: Turhan Kitabevi.
- HATEMİ/GÖKYAYLA (2015). Borçlar Hukuku. Genel Bölüm, İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- HILL, Christopher (2003). Lloyd’s Practical Shipping Guides. Maritime Law. London Hong Kong: Informa Professional Publishing Ltd.
- HOLOPOV, K.V. (2010). Mejdunarodnoe Chastnoe Transportnoe Pravo: Analiz Norm Mejdunarodnogo i Rossiyskogo Transportnogo Prava. Moskva: Statut.
- İVANOV, G. (2000). Kommentariy k Kodeksu Torgovogo Moreplavaniya Rossiyskoy Federatsii. Moskva: Spark.
- İVANOVA, T.N. (2008). “Lineynoye i Trampovoe Sudohodstvo Kak Organizatsionniye Formı Torgovogo Moreplavaniya”, Yuridicheskiy mir, №2, <http://www.center-bereg.ru/k2030.html/>.
- İVANOVA, T.N. (2012). “Osnovniye Usloviya Dogovora Morskoy Perevozki Gruzov v Lineynom Soobşenii i Praktika İh Primeneniya”, Yurist, №9, <http://www.center-bereg.ru/b3670.html/>.
- İZVEREN, Adil (1960). Deniz Ticaret Hukuku. Ankara: Doğuş Ltd. Şirketi Matbaası.
- KARAKADILAR, Nejat (1986). “Deniz Ticaret Hukukunda Yükleme ve Boşaltma Müddeti (Starya Süresi)”, İstanbul Barosu Dergisi, Cilt:60, Sayı: 1-2-3, s. 20-54.
- KENDER Rayegan, ÇETİNGİL Ergon, YAZICIOĞLU Emine (2014). Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler. İstanbul: 12 Levha.
- KOKİN, A.S. (2012). Mejdunarodnaya Morskaya Perevozka Gruza: Pravo i Praktika. İnfotropik Media.
- KOSSE, A.A. (2010). “Različiya v Pravovom Regulirovanii Staliynogo Vremeni Po Rossiyskomu i Angliyskomu Pravu”, Gumanitarnie i Sotsialno-Ekonomiçeskiye Nauki, №5, s. 130-133.

- KOSSE, A.A. (2012). “Vıplata İnostrannomu Kontragentu ‘Kommerçeskogo Demeredja’ Po Dogovoru Mejdunarodnoy Kupli-Prodaji Tovarov”, Evraziyskiy Yurideçeskiy Jurnal, №1 (44), s.74-76.
- LANTSEVA, V. Y. (2014). “Formy Pravovogo Regulirovaniya Morskoy Torgovli v Rossiyskoy İmperii”, Yevraziyskiy Yuridecheskiy Jurnal, №3 (70), str. 118-120.http://www.eurasialaw.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=5929%3A2014-04-23-07-40-56&catid=184%3A2010-12-13-11-50-40&limitstart=1/.
- LİPAVSKİY, V.B. (2004). “Dogovor Morskoy Perevozki Gruzov s Usloviem Predostavleniya Vsego Sudna, Chasti Ego ili Opredelennih Sudovih Pomesheniy (Charter)”, Yurist, №4, s. 19-25.
- MARYANKOVA, N.V. (2015). “Sudebnaya Praktika Primeneniya Norm Kodeksa Torgovogo Moreplavaniya Rossiyskoy Federatsii”, Arbitrajnie spori, №1, Konsultant Plus veritabanından alınmıştır.
- MUSİN, V.A., MİRNOV, V.T., FADDEEVA, T.A. (1969). “Noviy Kodeks Torgovogo Moreplavaniya”, Pravovedenie, №1, s. 54-61.
- NOMER, Haluk (2015). Borçlar Hukuku. Genel Hükümler. İstanbul: Beta.
- OĞUZMAN, Kemal; SELİÇİ, Özer; OKTAY-ÖZDEMİR, Saibe (2011). Eşya Hukuku. İstanbul: Filiz Kitapevi.
- OĞUZMAN, Kemal; ÖZ, Turgut (2012). Borçlar Hukuku. Genel Hükümler. Cilt I. İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- OĞUZMAN, Kemal; ÖZ, Turgut (2012). Borçlar Hukuku. Genel Hükümler. Cilt II. İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- RAYHER, V.K. (1955). “Shtrafnie Sanktsii”, Sovetskoye Gosudarstvo i Pravo, 1955, №5, s. 74-78.
- REİSOĞLU, Safa (2014). Türk Borçlar Hukuku. Genel Hükümler. İstanbul: Beta.
- ROZENBERG, M.G. (1999). İskovaya Davnost v Mejdunarodnom Kommercheskom Oborote. Praktika. Moskva: Statut.
- SADİKOV, O.N. (2011). Ubitki v Grajdanskom Prave Rossiyskoy Federatsii, Moskva: Statut.
- SARAÇ Şüheda (1968). “Deniz Ticaret Hukukunda Yükleme Hazırlığı, Yükleme Limanı ve Yeri, Yüklemede Müddetler, Kırkambar Mukavelesinde Yüklemenin Hususiyetleri, Yükleme Masrafları”, Ankara Barosu Dergisi, cilt: 25, Sayı: 4, s. 661-678.

- SCHOFIELD, John (2011). Laytime and Demurrage. London: Informa, 6. ed, LLP.
<https://i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=130700/>.
- SHEPTOVİTSKIY, M.Y. (1936). Morskoye Pravo. Leningrad: Gosudarstvennoye Transportnoye İzdatelstvo.
- SHİHLYADAROV, Timur (2010). “Problema Vıplati Demeredja v Reysovih Çarterah Pri Trampovih Perevozkah”, Çerne Dırı v Rossiyskom Zakonadatelstve, №1, s. 68-71.
- SİMONENKO, A. (2008). Kommentariy k Kodeksu Torgovogo Moreplavaniya, Konsultan Plus veritabanı için hazırlanmıştır.
- SKARİDOV, A.S. (2016). Morskoye Pravo. Moskva: Yurayt.
- SÖZER, Bülent (2014). Deniz Ticaret Hukuku – I (Ders Kitabı). Giriş – Gemi – Donatan ve Navlun Sözleşmeleri. İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- STROKACH, K.E. (2014). “Osushestvlenie Prava Uderjania Kak Grajdansko-Pravovaya Sdelka”, Problemy Sovremennoy Nauki i Obrazovaniya, N 12 (30), cyberleninka veritabanından alınmıştır.
- SUHANOV, E. (2011). Rossiyskoye Grajdanskoye Pravo. Chast II. Obiazatelstvennoye Pravo: Uchebnik. Moskva: Statut.
- SUNAL ERGUVAN, Sevgi. (2007). Deniz Yolu İle Yük Taşıma Ücreti (Navlun). İstanbul: Legal Yayıncılık.
- TEKİL, Fahiman (2001). Deniz Hukuku. İstanbul: Alkım Yayınevi.
- TSVETKOV, İ.V. (2006). Dogovornaya Distsiplina v Hozyaystvennoy Deyatelnosti Predpriyatiya: Teoriya i Praktika, Moskva.
- Tsentralny Nauchno-İssledovatel'skiy i Proektno-Konstruktorskiy İnstitut Morskogo Flota (1995). Kommercheskiy Spravochnik Po Usloviyam Rabotı Sudov v Zagranplavanii. Sankt-Petersburg: Tipografiya N2 Voenizdata.
- ÜLGENER, Fehmi (1993). Sürastarya Süresi ve Ücreti. Ankara: Adalet Matbaacılık Tic. Ltd. Şti.
- ÜLGENER, Fehmi (1996). “Gencon 94 Çarterpartisine Genel Bir Bakış”, Deniz Hukuku Dergisi, Sayı: 1, Yıl: 1, İstanbul, s. 23-24.
- ÜLGENER, Fehmi (1997). “Starya ve Sürastarya Sürelerinin Hesaplanması”, Deniz Hukuku Dergisi, Sayı: 2-3, Yıl: 2, İstanbul, s. 5-37.
- ÜLGENER, Fehmi (2000). “Bekleme Süreleri İle İlgili Bazı Hukuki Sorunlar ve Yargıtay Kararları”, Deniz Hukuku Dergisi, Sayı: 1-4, Yıl: 5, Ocak-Aralık, İstanbul, s. 13-44.

ÜNAN, Samim (1996). “Bekleme Sürelerinin Hesabıyla İlgili Bazı Sorunlar” Deniz Hukuku Dergisi, Sayı: 1, Yıl: 1, İstanbul, s. 25-29.

ZALESSKIY, V.V. (2001). Transportnie Dogovori: Konspekt Lekstiy. Moskva: Statut.

Diğer Kaynaklar

1. Voyage Charter Party Laytime İnterpretation Rules 1993 /https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Sundry_Other_Forms/Sample_Copy_VOYLAYRULES_93.ashx/ erişim tarihi 23.11.2015.

2. Baltic Code 2007 Charterparty and Laytime Terminology And Abbreviations <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=130704/> erişim tarihi 19.12.2015.

3. Laytime Definitions for Charter Parties 2013 https://www.bimco.org/en/Chartering/Clauses_and_Documents/Clauses/Laytime_Definitions_for_Charter_Parties_2013.aspx/ erişim tarihi 01.12.2015.

4. 1968 tarihli Sovyet Sosyalist umhuriyetler Birliği Deniz Tiareti Kanununun Metni <http://dallakian.narod.ru/kodeks/ktmsssr/zakdoc.htm/> erişim tarihi 21.12.2015.

5. Explanatory Notes To Gencon 94, https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Documents/Voyage_Charter_Parties/GENCON94/Explanatory_Notes_GENCON94.aspx/ erişim tarihi 20.01.2016.

Rus Mahkeme Kararları Listesi

1. Rusya Federasyonu 13. Yargıtay Ticaret Mahkemesi Kararı - Dava N A42-1199/2007, Konsultant Plus veritabanından alınmıştır.

2. Kuzey-Batı Federal Ticaret Mahkemesi Kararı 06.04.2007/Dava №A56-36541/2006, <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ASZ;n=75930/> erişim tarihi 19.12.2015.

3. 20.04.2004 tarihli 150/2003 No MKAS Kararı Konsultant Plus veritabanından alınmıştır.

4. 15.12.2009 tarihli 71/2009 No MKAS Kararı Konsultant Plus veritabanından alınmıştır.

5. 24.10.2013 tarihli 93/2012 No MKAS Kararı Konsultant Plus veritabanından alınmıştır.

6. İnformatsionnoye pismo Prezidiuma VAS RF ot 13.08.2004 N 81 “Obzor praktiki primeneniya arbitrajnıı sudami Kodeksa torgovogo moreplavaniya Rossiyskoy Federatsii”.
7. 03.09.2004 tarihli 127/2002 Rusya Federasyonu Uluslararası Ticaret Mahkmesi Kararı Konsultant Plus veritabanından alınmıştır.
8. 20.04.2004 tarihli 150/2003 No MKAS Kararı Konsultant Plus veritabanından alınmıştır.
9. 13.11.1995 tarihli 231/1989 No MKAS kararı Konsultant Plus veritabanından alınmıştır.
10. Postanovlenie Plenuma Verhovnogo Suda Rossiyskoy Federatsii ot 24.03.2016 No 7 O Primenenii Sudami Nekotoryh Polojeniy Grajdanskogo Kodeksa Rossiyskoy Federatsii Ob Otvetstvennosti Za Narushenie Obiazatelstv http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=195783#utm_campaign=nw&utm_source=consultant&utm_medium=email&utm_content=body/17.04.2016 erişim tarihi.

Türk Yargıtay Kararları Listesi

1. Y.Tic.D. 6.4.1967 65/1374 E., 1401 K., bkz. TEKİL, 2001: s. 336-337.
2. Y.11.HD. 7.2.1980 80/215 E., 80/536 K., bkz. TEKİL, 2001: s. 347.
3. Y.11.HD. 1985/6156 E., 1986/60 K., legal bank veritabanından alınmıştır.
4. Y.11.HD. 1.12.1994, 94/5243 E., 94/9177 K., bkz. TEKİL, 2001: s. 337
5. Y.11.HD. 18.1.2000, 99/6626 E., 00/106 K., bkz. TEKİL, 2001: s. 360.
6. Y.11.HD. 2001/8811 E., 2002/755 K. hukukturk veritabanından alınmıştır.
7. Y.11.HD. 2014/12287 E., 2015/11462 K. hukukturk veritabanından alınmıştır.
8. Y.11.HD. 2014/9906 E., 2014/20194 K., legal bank veritabanından alınmıştır.
9. Y.11.HD. 2014/6165 E., 2014/12052 K., legal bank veritabanından alınmıştır.
10. Y.11.HD. 2015/980 E., 2015/7006 K., legal bank veritabanından alınmıştır.

ÖZGEÇMİŞ

NARGİZA BERDİMURATOVA

Doğum tarihi: 25.04.1987

Doğum yeri: Samarkand, Özbekistan

EĞİTİM

2005-2010 – lisans – Uluslararası Hukuku Anabilim Dal Bölümü, Hukuk Fakültesi, Astrahan Devlet Üniversitesi (Astrahan, Rusya Federasyonu)

2013-2016 – yüksek lisans programı – Özel Hukuk Anabilim Dal Bölümü, Hukuk Fakültesi, Kocaeli Üniversitesi, Türkiye

2013-2014 – Yabancı Uyruklu Türkçe Eğitim Birimi, Kocaeli Üniversitesi

TECRÜBE

18.09.2012 – 15.09.2013 – ‘Olya’ Deniz Ticareti Limanının Şirketinde Ticaret Müdürü Yardımcısı (Astrahan, Rusya)

Yükümlülükler:

- sözleşme hazırlama: mal alım-satım sözleşmesi (FOB, CIF, CPT, C&F temelinde), liman hizmetleri sözleşmesi;
- malların yolu ve teslimini takip etme;
- müşterilere danışmanlık yapma ve destekleme;
- SGS kurumlarıyla gönderilecek ürünlerin kalite kontrol denetiminin işbirliği yapılması;
- sözleşmeleri, konişmentoları, resmi mektupları, iş yazışmaları yazılı olarak tercüme etme, vs.

Referans için Ticaret Müdürü:

Sergey Kalamalov: +7 927 582 5588

01.05.2013 - 31.08.2013 – ek iş olarak ‘SP - Shipping’ Ltd. Şirketinde Deniz Nakliye Müdürü Yardımcısı (Astrahan, Rusya)

Yükümlülükler:

- gemilerin limana giriş – çıkışını veya bulunduğu yeri takip etme;
- acenta şirketlerle irtibatta olma;

- invoice, tediyat hesabının ve navlun ile ilgili ödemelerin yapılmasını takip etme;
- alıcıya (gönderilene) yükle ilgili evrakları gönderme;
- staryaya ve sürastaryaya süreleri içinde yükleme ve boşaltma faaliyetleri takip etme.

Referans için Deniz Nakliye Müdürü:

Sergey Maslennikov: +7 927 282 0216

KATILIMLAR

06.06. - 23.06.2008 – Sakarya Üniversitesi ve Astrahan Devlet Üniversitesi arasında Öğrenci Değişim Programına katılım;

21.03. – 28.03.2010 – Philip Jessup Uluslararası Hukuk Yarışmasına katılım (Washington, ABD);

24.06.– 26.06.2011 – ‘Hamradio’ Uluslararası Teknik Fuarında İVİROM şirketinin temsili (Friedrichshafen, Almanya);

06.02. – 09.02.2012 – ‘Distree Events’ Uluslararası B2B Fuarında ‘Modecom’ şirketinin temsili (Monte Carlo, Monako);

05.03. – 11.03.2012 – ‘Cebit’ Uluslararası Bilgisayar Teknoloji Fuarında Modecom şirketinin temsili (Hannover, Almanya).

Mart – Haziran 2014 – Uluslararası Öğrenciler Akademisi Sertifikası (İzmit, Kocaeli)

YABANCI DİLLER

Karakalpakça – ana dili

Rusça – ikinci ana dili ve eğitim dili

İngilizce – yazma çok iyi, konuşma iyi

Türkçe – YATÖB (TÖMER) C1 sertifikası

Almanca – başlangıç