

HAZIRLIK İHBARINA İLİŞKİN BAZI HUKUKİ HUSUSLAR

Prof.Dr.M.Fehmi Ülgener

Hazırlık ihbarı uygulamada charter sözleşmeleri ile ilgili olarak sıklıkla hukuki uyumsuzlukların doğumuna sebep olan bir konudur, zira hazırlık ihbarının verilmesi ile bekleme süreleri ("*laytime*") başlayacak ve bunun sonunda da yükleme veya boşaltma faaliyetleri tamamlanamamışsa, (charterpartide şart edilmiş olduğu takdirde) sürastarya ("*demurrage*") süresi işlemeye başlayacaktır. Bu süre boyunca yükle ilgili taraf taşıyana charterpartide kararlaştırılmış olan sürastarya ücretini ödeyecek olduğundan dolayı, hazırlık ihbarının bir an evvel ve geçerli olarak verilmesi taşıyanın menfaatlerine hizmet etmekte, buna karşılık hazırlık ihbarının daha geç bir tarihte verilebilmesi ise (sürastarya süresi de bu oranda daha geç başlayacağından dolayı) yükle ilgililerin menfaatine uygun düşmektedir.

Aşağıdaki yazımızda hazırlık ihbarı konusunda hem genel kavramlara yer verilecek, hem de kurumun özellikleri açıklanmaya çalışılacaktır.

1.Kavram

Hemen tüm hukuk sistemlerinde ve uygulamada, sözleşmeye aksi yönde bir şart konulmamışsa, bekleme süreleri taşıyanın yükle ilgili şahsa göndereceği bir ihbarla başlar.

(TK. md. 1030 "*Geminin tamamı taşıtana tahsis edildiğinde kaptan, gemi yükü alacak hale gelir gelmez bunu taşıtana bildirir. Yükleme müddeti ihbarın ertesi gününden itibaren işlemeye başlar.*" Aynı yönde boşaltma için TK. md.1052; "*NOR*", "*notice of readiness*")¹

Bu uygulamada genellikle matbu olarak hazırlanmış olan formların somut olaya göre doldurularak yükle ilgiliye verilmesi şeklinde yapılmaktadır. Ancak teleks ile de ihbar verildiği görülmektedir. Bu konudaki şekil şartları aşağıda ayrı başlık altında incelenecektir.

2.Hazırlık ihbarının amaçları

¹1980 Bekleme Süreleri Tariflerinde hazırlık ihbarı şu şekilde belirtilmektedir: "*Hazırlık ihbarı: taşıtan, yükleten veya gönderilen ya da sözleşme ile belirlenen diğer bir şahsa geminin liman veya yükleme/ boşaltma yerine ulaştığını ve yükleme veya boşaltma için hazır olduğunu bildiren ihbardır.*"

Geminin yükleme ya da boşaltma limanına ulaşması üzerine verilecek olan hazırlık ihbarının iki amacı bulunmaktadır:

- Hazırlık ihbarının fiili amacı charterer ile yükleten ve gönderileni yükü teslim etmek ve almak bakımından son andaki hazırlıklarını tamamlamaları için bir fırsat yaratmaktır.
- Hazırlık ihbarının hukuki amacı ise bekleme sürelerinin işlemlerini başlatmaktır. İleride görüleceği üzere hazırlık ihbarının verilmesini takiben belirli bir süre sonra ("*freetime*"; bazı hallerde bu sözleşme ile belirtilmektedir, ancak sözleşme ile belirlenmemiş olduğu takdirde, bekleme süreleri hazırlık ihbarını takip eden ilk iş gününün sabahı işlemeye başlayacaktır.) söz konusu sürenin sayımı başlamaktadır.

3.Birden fazla yükleme ya da boşaltma limanı

Hazırlık ihbarının fiili amacının yukarıdaki gibi tarif edilmesi sonucunda gemi birden fazla (aynı sözleşme sebebi ile) yükleme ya da boşaltma limanına uğrayacaksa, ilk limanı takip eden her yükleme ya da boşaltma limanında ihbarın verilmesine gerek olup olmadığı konusunda farklı görüşler mevcuttur:

- Bu konudaki ilk görüşe göre ihbarın her limanda (hatta çok yakın olmaları haricinde, aynı liman içindeki her farklı rıhtımda) tekrarlanması gerekmektedir. Dolayısı ile bu görüş hazırlık ihbarının hukuki amacına ağırlık vermektedir. Bizim de katıldığımız görüş budur, özellikle TK. md. 1030 hükmünden diğer görüş paralelinde bir sonuç çıkarılamamaktadır. Bundan dolayı tek bir ihbarın birden fazla liman için yeterli olması için bu yönde bir kaydın sözleşmede bulunması gerekmektedir.
- Diğer görüş (genel olarak İngiliz Hukuku) ise ihbarın fiili amacına ağırlık vermek suretiyle ve ilk limanında yükle ilgili ihbara bulunmak sonucunda kendisinin bundan sonraki limanlara varış tarihlerini hesaplayabileceği görüşüyle (sözleşmede aksi yönde bir klozun olmaması şartıyla - "*lay days at each loading port to commence on the day following notice of readiness to load*"-) ihbarın tekrarlanmasına gerek olmadığı paralelindedir. Buna gerekçe olarak geminin ihbar vererek ilk limanda boşaltmaya başlamasının charterer bakımından geminin yükü teslim borcunu yerine getirmeye başladığının yeterli bir şekilde anlaşılması olarak gösterilmektedir. Ancak bizce hazırlık ihbarının yegane muhatabı charterer olmadığından, ayrıca yükleten ya da gönderilene de bu hususta bilgi verilmesi söz konusu olduğundan dolayı, bizce bu gerekçe yeterli değildir.

4.Hazırlık ihbarının verileceği an

Kanuni düzenlemeye göre hazırlık ihbarının çalışma saatleri dahilinde yapılması gerekir. Bu saatlerin dışında veya tatil günleri verilmişse, ihbar bu anı takip eden ilk çalışma günü verilmiş sayılır. Her iki halde de TTK düzeninde starya süresi ihbarın ertesi gününden itibaren işlemeye başlar. (TK. md. 1030/2) Ancak starya süresi çalışma günü olarak sayıldığından, kanun hükmünün ihbarı takip eden ilk çalışma günü olarak kabul edilmesi gerekmektedir. İngiliz Hukukunda da görüş bu paraleldedir.²

Bunun gibi sözleşmede ihbarın çalışma saatleri dahilinde verileceğine ilişkin bir şart bulunduğu takdirde, bundan evvel verilen bir ihbar ancak çalışma saati başlangıcında verilmiş sayılacaktır. Ancak burada çalışma saati başlangıcında ihbarın geçerli olabilmesi için geminin faaliyetler için hazır bir durumda olması ve sözleşme gereği ulaşması gereken yere varmış bulunması gerekmektedir.

Çalışma saatlerinin belirlenmesi bakımından göz önüne alınacak olan kriter liman devletinin mevzuatı ve bunun yanında liman teamülleridir.

5.Cumartesi verilen ihbar

Türk Hukuku bakımından hazırlık ihbarının Cumartesi verilmesinin Milli Bayram ve Genel Tatiller Hakkında Kanun uyarınca saat 13:00'e kadar mümkün olduğu ileri sürülmektedir.³ Bu görüşe biz de katılmaktayız.

²MV Peter Schmidt limana ulaştıktan sonra, sözleşmeye göre hazırlık ihbarının çalışma saatle-rinde verilmesi gerekse de, (06:00 – 17:00), bu belirtilen saatlerin dışında taşıtan acentesine teleks ile yollanmıştır. Gemi hem ihbarın verildiği anda, hem de acentenin bu mesajı gördüğü anda yükleme için hazır durumdadır. Bu konu ile ilgili olan uyuşmazlıktan dolayı açılan davada taşıtan ihbarın verilmemiş sayılması gerektiğini iddia etmiş ve bunu desteklemek için geminin ihbarın verildiği anda hazır olmadığı, bundan dolayı ihbarın geçersiz olarak değerlendirildiği ve starya süresinin ancak yükleme faaliyetlerinin fiilen başladığı anda başlamış olduğunun kabul edildiği Mexico I içtihadını örnek olarak göstermiştir. (Söz konusu davada geminin ambarlarında iki farklı liman için farklı yükle bulunmaktadır; gemi ilk boşaltma limanına gelip hazırlık ihbarını verdiğinde, bu limanda boşaltılacak olan yükün üzerinde diğer limanlara ilişkin yük bulunmaktadır. Mahkeme burada hem hazırlık ihbarının geçersiz olduğuna, hem de ve bununla bağlantılı olarak bu yükün boşaltılabilecek duruma gelmesi ile ihbarın kendiliğinden geçerli hale gelemeyeceğine karar vermiştir. The Mexico I, 1990.1, LLR.,shf.507) Bu konuda temyiz mahkemesi (mahkeme kararına uyarak) her iki olayın arasında fark olduğunu, Peter Schmidt gemisinin ihbarın verilmiş olduğu anda yüklemeye hazır bulunduğunu, bu bakımdan ihbarın geçersiz-liğinden bahsetmenin mümkün olamayacağını, bu ihbarın sabah saat 06:00'da verilmiş gibi değerlendirilmesi (böylece starya süresinin 06:00 yerine 13:00'de başlaması) gerektiğini, dolayısı ile taşıtanın iddiasının aksine bu sürenin başlangıç anının fiili olarak yükleme faaliyetlerinin başladığı an olmadığını kabul etmiştir. (The Peter Schmidt, 1997.1, LLR., shf., 284 mahkeme kararı, 10.3.1998 tarihli İngiltere temyiz mahkemesi kararı)

³ Aybay, DTH ile ilgili Yargıtay Kararları shf.448-449

Yargıtay (11 HD. E.1978/5598, K.1978/5412, T.4.12.1978) bir kararında 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu uygulamış ve Cumartesi gününü tamamı ile ihbar verilemez bir gün olarak kabul etmiştir. Biz bu görüşe katılmamaktayız.

6.İhbarın verilebileceği en erken tarih

Hazırlık ihbarının en erken ne zaman verilebileceği konusunda uygulamada sıklıkla uyuşmazlık çıkmaktadır. İhbarın verilmesi ile bekleme sürelerinin başlamasının farklı hususlar olduğu göz önüne alınacak olursa, bizce hazırlık ihbarının ne zaman verildiğinin büyük bir önemi bulunmamaktadır.

Genel olarak incelendiği takdirde normal olan ihbarın “*LayCan*” olarak tanımlanan ve “*expected ready to load*” ile “*cancelling date*” arasında bulunan zaman diliminde verilmesi gerekmektedir. Böyle bir durumda bekleme süresi de sözleşmede kararlaştırılmış olan ihbar süresinin (“*freetime*” / “*noticetime*”) tamamlanmasıyla işlemeye başlayacaktır.

Buna karşılık bize göre (sözleşmede aksi kararlaştırılmış olmadıkça) hazırlık ihbarının “*expected ready to load*” (“*ERL*”) olarak sözleşmede belirtilen tarihten evvel verilmesi halinde, bu durum ihbarın geçerliliğini etkilemeyecektir. Ancak yukarıda belirtilen halden farklı olarak böyle bir durumda ihbar süresi geçtikten sonra henüz “*LayCan*” adındaki zaman dilimine girilememişse, böyle bir durumda süre, “*LayCan*” süresinin başlamasına bekleme süresinin başlangıcı kadar ertelenecektir; dolayısıyla hazırlık ihbarı “*LayCan*” öncesinde verilebilmektedir, ancak bekleme süresinin belirtilen zaman dilimi öncesinde başlaması mümkün değildir.

ERL öncesi verilen ihbarın üzerine sözleşmede belirtilen ihbar süresi geçtikten sonra dahi ERL tarihi gelmemişse, bu durumda starya süresinin sayımı başlamayacaktır ve bu durum ERL anına kadar devam edecektir, ancak ERL anından itibaren artık ihbar süresine gerek olmadan starya süresi sayımına başlanılacaktır. Örneğin;

Örnek 1

ERL : 21.6.2001
Cancelling: 27.6.2001
İhbar süresi: 12 saat
İhbar: 19.6.2001
Starya başlangıcı:
21.6.2001 08:00

Örnek 2

ERL: 21.6.2001
Cancelling: 27.6.2001
İhbar süresi: 12 saat
İhbar: 21.6.2001
Starya Başlangıcı:
21.6.2001 20:00

Yukarıdaki örnekten de anlaşıldığı üzere “*laycan*” öncesi verilen ihbarın tek bir etkisi bulunmaktadır, o da geçerli olan ihbar ile starya süresi ERL anında derhal başlayabilmekte ve bu suretle ihbar süresinden tasarruf edilebilmektedir.

7.Hazırlık ihbarının şekli / kabulünün gerekli olup olmaması

Ticaret Kanununda düzenleniş şekli ile hazırlık ihbarı her hangi bir şekle tabi değildir. TK.md.1034 hükmü bunu sarıh bir şekilde ortaya koymaktadır. (“...taşıyanın 1032 ve 1033’ üncü maddeler gereğince yapacağı ihbarlar hiçbir şekle tabi değildir...”)

İhbarın geçerli olabilmesi için ise kime gönderilmişse, ona ulaşması gerekmektedir. Bunu ise taşıyan ispat etmek zorundadır.^{4 5} TK. md. 1034 hükmünün devamında taşıyana bir kolaylık getirilmekte ve taşıyanın ihbarı almış olduğunu kabul etmekten kaçındığı hallerde taşıyanın, masrafı taşıyana ait olmak üzere noterden bunu bir zabıta tesbit etmesini isteyebileceği belirtilmektedir. Ancak hükmün uygulamada taşıyan için getirdiği önemli bir fayda bulunmamaktadır.

Hazırlık ihbarının geçerliliği bakımından bunun charterer tarafından tebellüğ edilmesi gerekse de, ayrıca kabul edilmesi gerekmemektedir, hazırlık ihbarı kavramının anafikri incelendiğinde kabule gerek olmadığı da kendiliğinden ortaya çıkmaktadır, şöyle ki ihbar ile taşıyan charterere gemisinin yükleme ya da boşaltma faaliyeti için hazır hale geldiğini, diğer bir ifadeyle charter sözleşmesinin belirtilen safhaları bakımından kendisinin ifaya hazır olduğunu bildirmektedir, dolayısıyla böyle bir hususta chartererin kabulünün hiç bir anlamı bulunmamaktadır, buradaki yegane şart ihbarın geçerli bir şekilde verilmiş olmasıdır. Burada önemle belirtilmelidir ki, yukarıda belirtilen hususların sonucunda chartererin geçerli bir ihbarı kabul etmemesinin ya da gecikerek kabul etmesinin bekleme sürelerinin hesaplanmasında her hangi bir rolü olmayacaktır, dolayısıyla geçerli ihbar ne zaman charterere ulaşmışsa, sözleşmeye uygulanacak kurallar çerçevesinde (örneğin “freetime” varsa, bunun tamamlanmasından sonra) zaman sayımı başlayacaktır.

Sözleşmeye yukarıda belirtilen düzenin aksine (bu emredici olmadığından dolayı) hazırlık ihbarının charterer tarafından kabulü gerektiğine ilişkin şart konulması mümkündür, ancak burada sonuç itibarıyla her hangi bir değişiklik olmamaktadır, zira geçerli bir şekilde verilen ihbarın charterer tarafından kabul görmemesi ya da bu hususta bir gecikme olması durumunda bu chartererin sözleşmeye aykırılığı şeklinde değerlendirilecek ve zaman sayımı belirtilen sebepten ötürü etkilenmeyecektir.

Buna karşılık gerekli olmamakla birlikte charterer ihbarı ayrıca kabul etmişse bunun hukuki bir sonucu var mıdır ? Bir örnek verecek olursak ihbar geçerli olmayan bir şekilde, örneğin gemi hazır olmadan verilmiştir. Bu durumda chartererin bu durumu bilmeyerek ihbarı kabul etmesi durumunda kanaatimize göre hazırlık ihbarının geçerlilik kazanması hakkaniyet ve iyiniyet kurallarına

⁴Sözleşmelerde ise ispat açısından ihbarın yazılı olarak verilmesi gerektiğine dair şartlar konmaktadır.

⁵Hazırlık ihbarının yanlış olması halinde taşıyan yükü erken getirmesinden dolayı katlanmış olduğu depolama masrafları gibi zararlarını taşıyandan talep edebilir.

aykırı bir sonuç meydana getirecektir. Bu durumun sadece bir istisnası bulunmaktadır, buna göre taşıyanın ihbarın geçerlilik şartları olmadığını bile bile kabul edildiğini ispatlaması durumunda ihbar geçerlilik kazanabilecektir.

Uygulamadaki çoğunluk formlar kaptana hazırlık ihbarını teleks, telgraf, mektup, telsiz ya da telefon ile verme imkanını sağlamaktadırlar. Ancak son iki halde ihbarın sonradan yazılı olarak teyidi gerekmektedir. Buna karşılık kesin bir ifade ile hazırlık ihbarının yazılı bir şekilde verilmesi gerektiğini ifade eden tanker çarterpartileri de bulunmaktadır.

8.Sırada beklerken geçen süre (“Turn time”)

İhbar süresinin yanında starya süresinin işlemeye başlamasını engelleyen diğer bir zaman dilimi de (sözleşmede bulunduğu takdirde) geminin limandaki sıra bekleme süresidir. Ortak yanlarının belirtilen husus olmasına rağmen her iki sürenin gerekçeleri birbirinden farklıdır. Sıra bekleme süresi yoğun limanlarda gemilerin yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin icra edilebilmesi bakımından belirli bir sıra oluşturulmaktadır. Böyle bir durumda gemi kendine sıra gelmeden hazırlık ihbarını verememektedir. Söz konusu hali ile kloz WIBON Klozunun tam tersini temsil etmektedir.

Limandaki doluluk sebebiyle gemilerin hemen demirlemeleri gereken rıhtıma gelememeleri halinde, bunlar liman idaresi tarafından belirli bir bölgede bekletilirler. Gemilerin buradan serbest kalan yerlere intikal etmeleri ise belirli bir sıra düzeni uyarınca yapılır. (“regular turn: proceed to x and there to load ... the cargo to be loaded in regular turn at the rate of...per day”)

Geminin bu sırada beklediği süre taşıyanın aleyhinedir, gemiye sıra gelmedikçe süre sayımı başlamaz. Geminin burada ne kadar bekleyeceği önceden belirlenemeyecek olduğundan dolayı sıra bekleme halini öngören sözleşmeler taşıyan bakımından belirsiz bir hali söz konusu etmektedirler.

Ancak bu düzen sözleşmelere konan kayıtlarla tersine de çevrilebilmektedir. (“free of turn: to cargo to be loaded free of turn ...”) Bu durumda sırada kaybedilen süreye yükle ilgili katlanmakta, süre sayımı gemi sıraya girdiği anda başlamaktadır.

Bunun yanında sıra bekleme süresinin üst sınırının çarter sözleşmesine konulduğu bazı hallerde görülmektedir. Bu durumda belirtilen sürenin dolmasından sonra hemen starya süresi başlayacaktır, zira “turn time” uygulaması bir bakıma çarter sözleşmesindeki ihbar süresinin alternatifidir ve çarterer sıradaki süreyi seçmekle, ihbar süresi alternatifinden feragat etmiş sayılmalıdır.

9.İhbarın verilmesi için gerekli şartlar

İhbarın verilebilmesi için üç ana şart bulunmaktadır:

- Gemi yükleme veya boşaltma faaliyeti bakımından fiziksel olarak hazır olmalıdır. Türk Hukukuna göre ihbar süresinin sonunda geminin bu hale gelmesi yeterlidir, dolayısıyla burada geniş bir yorum söz konusudur.
- Bunun yanında gemi hukuki bakımdan da yükleme ya da boşaltma yapmaya hazır olmalıdır. Türk Hukukundaki geniş yorum burada da söz konusudur.
- Geminin limana ulaşmış ve Türk Hukuku bakımından ihbar süresi sonunda rıhtıma yanaşmış olması lazımdır. Bu konuda İngiliz Hukukunda fark mevcuttur. Buna göre ihbar sözleşmede geminin ulaşması gereken yere vardığı anda verilebilmektedir. Dolayısıyla sözleşmede rıhtım yazılı ise buraya, liman yazılı ise bunun ticari sınırlarına girmeden İngiliz Hukukuna göre ihbarın verilmesi mümkün değildir.

10.İhbarın verilmesi ile ilgili şartları değiştiren charterparti klozları

Uygulamada yukarıdaki ikinci ve üçüncü şartları taşıyan lehine değiştiren bazı klozlar bulunmaktadır. Bunlar sayesinde taşıyan yukarıda sayılan şartların bir kısmı (tam olarak) gerçekleşmeden ihbarda bulunabilmektedir. Bu bölümde söz konusu şartlar incelenecektir.

Bu konu daha evvel köşemizde ayrıntılı bir şekilde incelenmiş olduğundan dolayı bu yazımızda kısaca değerlendirilecektir. İlgilenenlerin “www” adlı yazımızı okumaları tavsiye olunur. (Deniz Ticareti Dergisi Sayı

a.“WWW” (WIPON/WIBON/WIFPON/WCCON)

Çarter sözleşmelerinde karşımıza sıklıkla “www” kaydı çıkmaktadır. Bu kayıt genel olarak (her bir “w” bir olayı temsil etmek suretiyle) hazırlık ihbarının daha önce verilmesini sağlamaktadır.

WIPON Klozu (“whether in port or not”)

“WIPON” Klozu hazırlık ihbarının geminin limana gelmiş olmakla birlikte bunun içine girememesi halinde verilebilmesini sağlamaktadır. Fikrimize göre “WIPON” klozunun özellikle limandaki rıhtımların meşgul olması halinde taşıyana liman sınırından hazırlık ihbarını verme imkanını tanıdığını ileri sürmemiz mümkündür.

WIBON Klozu (“whether in berth or not”)

Geminin verdiği hazırlık ihbarını takiben gerekli süre dahilinde rıhtıma yanaşamamasının sebebi limandaki tüm rıhtımların meşgul olması ise WIBON Klozu ile böyle bir durumda hazırlık ihbarının geçerliliği bahsedilen engelden etkilenmeyecek, bu riziko adeta yükle ilgilinin faaliyet sahasına devredilmiş olacak, diğer bir ifadeyle starya süresi gemi rıhtıma yanaşmış gibi zamanı gelince işleme başlayacaktır. Dolayısıyla (aksine sarıh bir kaydın olmadığı her türlü

halde) “WIBON” klozunun kapsamını rıhtımların meşgul olması haliyle sınırlandırmamız gerekmektedir.

WIFPON KLOZU (“whether in free pratique or not”)

Yukarıda açıklanan iki kloz paralelinde WIFPON Klozu da taşıyana gemi serbest pratika (gemide bulaşıcı hastalık olmadığına ve karantina gerekmediğine ilişkin belge) almış olsa da olmasa da hazırlık ihbarının verilmesi imkanını vermektedir.

WCCON KLOZU (“whether custom cleared or not”)

Gemi yükleme ya da boşaltma limanına ulaştığında burada ilgili faaliyetlere başlayabilmesi için öncelikle gümrük işlemlerinin tamamlanması gerekmektedir. WCCON Klozu ile bu sebeple meydana gelebilecek olan gecikmeler engellenmekte ve bu sayede gümrük işlemleri tamamlanmadan dahi ihbarın verilmesi olanak sağlanmaktadır. Dolayısıyla bu kloz da ihbarın verilebilmesine ilişkin ikinci ana şartı taşıyan lehine değiştirilmektedir.

b.Diğer çarterparti klozları

“Near” Klozu

Geminin limana ulaşamaması halinde uygulamada taşıyana diğer bir limana gitme imkanı sağlayan sözleşme kaydı “*so near thereto as she may safely get*” ya da kısaca “*near*” olarak isimlendirilen klozdur. Bu hem rıhtımların meşgul olması halini, hem de geminin buraya ulaşmasını imkansız kılan hava şartlarını içine almaktadır. Ancak “*near*” klozunun geçerlilik kazanabilmesi için geminin limana ulaşmasına engel olan halin hafifletilemeyecek ölçüde olması ve belirli bir oranda devamlılık arz etmesi gerekmektedir.⁶ Diğer bir ifadeyle belirli bir süre devam edeceği anlaşılan engeller hüküm sürdüğü sürece geminin limana girmesinin mümkün olmaması lazımdır.

“Time lost” klozu (“time lost in waiting for berth to count as laytime”)

“*Kayıp süre*” “*Time lost*” (ya da geniş olarak “*rıhtım beklerken kaybedilen süre starya’dan sayılır*”) klozunun anlamı “WIBON”dan farklı gözükmemektedir. Ancak her ikisi arasında önemli farklar vardır. Öncelikle “WIBON” klozunun uygulanabilmesi için geminin mutlaka limana ulaşması gerekirken, “*time lost*” klozunda bu şart aranmamakta, diğer bir ifadeyle geminin rıhtım beklerken demirlediği yerin liman dahilinde olup olmaması değişiklik yaratmamaktadır. Dolayısıyla bu kayıt geminin rıhtım bulamaması sebebiyle beklediği bütün hallerde uygulanabilmektedir. Belirtilen sebepten dolayı incelenen klozun “WIPON / WIBON” kombinasyonunun etkisine sahip olduğunu ileri sürmek mümkündür.

“At or off the port” Klozu

“*At or off the port*” kaydı ve bununla birlikte getirilen düzen yine geminin rıhtım bulunamaması sebebiyle kaybedilen süreyi taşıyan lehine starya süre-

⁶Bu konuda bkz. the Athamas davası, Kloz 1 c.4.2.2.3.

sinden saymak ve bu sayede bir an evvel sürastarya süresini başlatmaktır. Bundan dolayı bu klozu da (farklı geçerlik şartlarını bir an göz ardı edersek) “WIPON / WIBON” kombinasyonuna eşit olarak görmek mümkündür.⁷

SOME LEGAL ISSUES REGARDING NOTICE OF READINESS

In respect of the law of charterparties, the owners are obliged to give notice of readiness (“NOR”) to commence the calculation regarding laytime for the loading and / or discharging operations.

1.The meaning of NOR

According Charterparty Laytime definitions 1980, NOR means notice to the charterer, shipper, receiver or other person as required by the charter that the ship has arrived at the port or berth as the case may be and is ready to load / discharge.

2.The purpose of NOR

The purposes of NOR are

- to show and notify the involved party (ie charterer as shipper at the loading port or consignee at the discharging port) that the vessel is ready to load or to discharge (actual purpose)

and

- at the same time to commence the laytime. (legal purpose)

3.More than one loading or disharging port

There are two conflicting theories to determine whether at each port NOR is to be tendered, we think that for meeting both purposes (as mentioned above) the owners are obliged to repeat NOR at each port.

4.The time to tender NOR

According Turkish Coomercial Code, NOR is to be tendered within working hours, otherwise it will be considered as given during the first working hour.

⁷Söz konusu düzenleme iki yeni karar ışığında incelenmiştir. The Jay Ganesh, 1994.2, LLR., shf. 358 (World Food Program Cp); the Linardos, 1994.1, LLR., shf.28 (Richards Bay Coal Charter)

5.NOR on a saturday

We think that according the Turkish regulations NOR can be tendered till 13:00 on a Saturday, although there is a Court of Appeal decision indicating that it is not possible.

6.Earliest date for tendering NOR

NOR can be given before the “laycan”, but it can not enable to commence the laytime before the very first date of “laycan”, therefore the only significance is to save the “freetime”.

7.Whether acceptance of NOR by the charterers needed ?

According article 1034 of TTK, there are no formal requirements for tendering NOR, except that it should be received by the charterers, the burden of proof lies with the owners. On the other hand, especially by bearing in mind the actual and legal purposes of NOR, there is no acceptance of the charterers needed.

8.Turn Time

The existence of a turntime within the charterparty may cause to hinder the owners to tender NOR before the vessel actually gets her turn. This is the exact reverse status when compared with WIBON clause.

9.The conditions to be met for tendering NOR

In order to tender a valid NOR, the vessel should be ready to load or discharge both by physical and legal means, furthermore she should be able to berth at the end of the freetime according Turkish Law.

10.Charterparty clauses changing the above mentioned consitions

Those conditions explained above can be changed in favour of the shipowner by placing the “www” clause into the charterparty. If that is the case, than:

- the clause WIPON enables the owner to tender notice if the vessel arrives to the port but is unable to enter the port area.
- the clause WIBON enables the owner to give NOR if the vessel can not berth to a nominated berth. The interpretation of the this clause was studied in Bulk Transport Group Shipping Ltd. v. Seacrystal Shipping Ltd. (The Kyzikos) where the House of Lords, reversing the decision of the Court of Appeal held that the effect of the clause was to place the risk of delay on the charterers only where the delay was caused by congestion: the risk of delay through bad weather remains on the shipowners.
- The effect of WIFPON clause is, that NOR can be given whether the vessel is in free pratique or not.
- Also WCCON has the similar purpose, according which NOR can be tendered whether the vessel has custom clearance or not.

There are also some other clauses with similar effects even though they have some differences. “*Time lost waiting for berth*”, “*Near*” or “*At or off the port*” clauses are examples of this category.⁸

⁸ Detailed info about the “www” and other related clauses can be found in Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, Cd.I, Genel Hükümler / Sefer Çarteri Sözleşmesi