

DEPREMİN DÜŞÜNDÜRDÜKLERİ: YOLCULUK ÇARTERİ SÖZLEŞMELERİNDE MÜCBİR SEBEBİN YÜKLEME/BOŞALTMA VE SÜRASTARYA SÜRELERİNE ETKİSİ HAKKINDA TÜRK VE İNGİLİZ HUKUKLARI AÇISINDAN MUKAYESELİ DEĞERLENDİRME(*)

Dr. Öğr. Üyesi **Banu BOZKURT**(**)

Bu çalışma 06.02.2023 günü duran hayatlara ithaf edilmiştir!

Öz

Ülkemizi sarsan depremler, deniz ticaretinin en yoğun limanlarının olduğu bölgeyi de etkilemiş ve bu limanlarda belirli bir süre yükleme/boşaltma başta olmak üzere birçok işlemi durmuştur. Bu işlemlerin durması yolculuk çarteri sözleşmeleri açısından yükleme/boşaltma ve sürastarya sürelerinin işleyişi noktasında sorunlar oluşturabilecek niteliktedir. Zira depremlerin mücbir sebep olarak kabul edilmesi doğrultusunda acaba bu süreler işlemeye devam edecek midir? Türk kanun koyucusu ile beraber İngiliz hukuku bu sorulara ne cevap verecektir? Bu çalışmanın amacını bu sorulara cevap vermek oluşturmaktadır.

Anahtar Kelimeler

Yolculuk Çarteri Sözleşmesi, Yükleme Süresi, Boşaltma Süresi, Sürastarya Süresi, Sürastarya Ücreti, İfa İmkansızlığı, İmkansızlık Teorisi.

THOUGHTS AFTER THE EARTHQUAKE: A COMPARATIVE ANALYSIS OF TURKISH AND ENGLISH LAW ON THE IMPACT OF FORCE MAJEUR IN THE LAYTIME AND DEMURRAGES FORESEEN IN VOYAGE CHARTERPARTIES

Abstract

Earthquakes that hit Turkey also affected the region of the busiest ports and the operations in these ports, including but not limited loading/discharge operations have been stopped. Such stoppage may cause some problems on the laytime and demurrages calculation under the voyage charter parties. Accordingly, could the laytime and demurrages continue to occur in case of the acceptance of the earthquakes as force majeure? How would Turkish law maker as well as English law would respond to this question? The aim of this work is to respond these questions.

Keywords

Voyage Charter Parties, Laytime, Discharge Time, Demurrage, Demurrage Fee, Impossibility of Performance, Theory of frustration.

(*) Makalenin Dergiye Geliş Tarihi: 13.04.2023 - Makalenin Kabul Edildiği Tarih: 22.05.2023, DOI No: 10.54704/akdhfd.1282723.

(**) Akdeniz Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Özel Hukuku Anabilim Dalı, Deniz Hukuku Bölümü / Antalya, Türkiye.

E-posta: bozkurtbanu35@gmail.com,

Orcid Id: <https://orcid.org/0000-0002-0630-3681>.



"This article is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC 4.0)"

Extended Abstract

Persons and entities, when organizing their commercial relations, they would act with the belief that everything would continue in optimum levels. They are of course obliged to act as diligent merchant. Therefore, they would not take *the worst* into consideration.

As country, we lived one of the worsts may be THE worst unfortunately on the date of 6 February 2023. We have experienced on this very date how the people may become powerless and desperate against the natural events unfortunately with so many deaths. The devastation and pain that we were experienced could not be expressed by words. This might be THE moment where the words are not enough as said by the poet. We stayed at that moment where the time has stopped.

Therefore, on the other hand, we have to face with the reality that life goes on. Life only granted not more than one week off for mourning to the cities, provinces, ports being trade centres for centuries and to the people living there. Afterwards everything restarted as if this devastation has never occurred; these pains have never been lived; commerce got back from where it stopped.

Of course, we could not forget what was happened; we should not forget. Therefore, we also should adjust with the reality that life goes on and find solutions to the problems. Everyone tried to bind up the wounds as better as he/she could by working in his/her home ground. That is why this work has also humbly been written; to support this process of binding up the wounds.

After the first week of the earthquake, all the operations of the ports of the earthquake regions have been stopped because there was not any labour power as every house had a wounded or death member. People were busy with their life and with the life of their beloved ones.

The week after, the operations needed to be re-started at least partially. Therefore, the ports were also used for the human aid and the human aid operations had priority over commercial ones.

That is why, under this concrete situation, the consequence of the laytime and demurrage stipulations under the voyage charter parties, a type of the contract of freight by sea, should be analysed. Accordingly, under this work, we tried to examine the consequences of the earthquake as a force majeure on the laytime and demurrage in the light of Turkish Commercial Code (TCC) and English Law as the common governing law of the charter parties.

Parallely, at first we have determined that according to our code, if an express force majeure stipulation has not been foreseen, laytime should be stopped according to articles 1156/3 and 1172/3 of TCC; therefore, the charterer should continue to pay demurrage fees. Furthermore, under such circumstances, we have determined that the articles 136-137 of Turkish Code of Obligations (TCO) could not be applied due to the existence of express stipulations of TCC. Therefore, we have also pointed out that we are on the view that, as well as such express stipulations exists, the judge may apply articles 136-137 of TCO on the basis of the stipulations of TCO on one hand and bona fides stipulation of article 2 of Turkish Civil Code on the other.

When it comes to demurrage, we have at first underlined that due to the express stipulations of article 1156/6 and 1172/6 regulating famous rule of *once in demurrage always in demurrage* it would not be possible to accept the demurrage to be stopped in case of force majeure. Therefore, we have underlined that as the demurrage is accepted as a determined fee according to Turkish law, we have pointed out that article 136-137 of TCO may be applied in demurrage arisen due to the earthquake.

When it comes to English law, we have pointed out that the laytime should continue to run if a force majeure clause has not been stipulated in the charter party. Furthermore, we have emphasized that, even a force majeure clause has been stipulated, such clause could ne be applied to the demurrage if an express stipulation has not been foreseen in the charter party regulating that such force majeure clause would be applicable for the demurrage as well due to the *once in demurrage always in demurrage* rule.

Lastly, we have also examined whether or not the doctrine of frustration could be applicable for the consequences of earthquake and we have achieved to the conclusion that this doctrine could not applicable as this theory could be applicable when the fulfilment becomes impossible for both parties and such impossibility should be constant.

We are aware that all of our analysis, our examinations could not and will not bring back the lives that we have lost and this sentence does not have a "But" because this work has been written not for letting what was happened to be forgotten but in contrary to be remembered in this actual time where words are flying and written is lasting...

GİRİŞ

Ülkemizi sarsan 06.02.2023 tarihli depremler sadece birçoğumuzun hayatlarını kökten değiştirmekle kalmadı aynı zamanda hayatın birçok alanında da köklü değişikliklere yol açtı.

Toplumsal yaşamı düzenleyen temel kurallar olan hukuk kurallarının da bu köklü değişikliklerden nasibini almaması elbette beklenemezdi. Bu kapsamda deprem bölgesindeki kişiler ile akdedilmiş olan sözleşmelerin akıbetleri hususunda ciddi tartışma ve mülahazalar baş gösterdi. Bu doğrultuda da tüm dünyayı iki yıl boyunca kasıp kavuran Covid-19 pandemisi döneminde yine tartışma konusu yaptığımız mücbir sebep ve bunun sonuçları kavramı tartışma masalarında baş rolü aldı.

Depremler ülkemizde 11 ili deyim yerindeyse yerle bir etti. Bu iller (ve bunların ilçeleri) arasında çok önemli limanlar da yer aldığından depremlerin deniz ticareti üzerinde de ciddi etkileri söz konusu oldu ve halen daha bu etkinin devam ettiğini de tespit etmek mümkün olmaktadır.

İşte bu çalışmanın amacını da depremlerin deniz ticareti üzerindeki etkilerini bir yönü ile ele almak oluşturmaktadır. Bu kapsamda çalışma, deniz yoluyla yapılan taşımalarda kullanılan sözleşme türlerinden birisi olan yolculuk çarteri sözleşmeleri özelinde depremlerin etkisini incelemeyi hedeflemekte; bu hedefi bir makale boyutunda gerçekleştirmek için ise bu incelemeyi daha da özelleştirerek yolculuk çarteri sözleşmeleri açısından depremlerin bu sözleşmelerdeki yüklemesi/boşaltma ve sürastarya sürelerine olan etkilerini, Türk ve İngiliz hukuku açısından, mukayeseli bir biçimde değerlendirmeyi hedeflemektedir.

Bu amaçla çalışmada öncelikle yolculuk çarteri ve mücbir sebep kavramları genel açıklamalar altında kısaca açıklanmaya çalışılacak; ardından Türk hukuku açısından deprem mücbir sebebinin yolculuk çarteri sözleşmelerindeki yüklemesi/boşaltma ve sürastarya sürelerine olan etkisi başta Türk Ticaret Kanunu (TTK)¹ ve Türk Borçlar Kanunu (TBK)² hükümleri ışığında ayrıntılı biçimde inceleme konusu yapılacaktır. Çalışmanın ikinci bölümünde ise konu İngiliz hukuku açısından ele alınarak bu hukukun uygulanacağı yolculuk çarteri sözleşmelerine konulan mücbir sebep klostları ışığında sürelerin akıbeti hakkında değerlendirme yapılacaktır.

Burada son olarak neden İngiliz hukuku ile mukayeseli bir çalışma yapılma ihtiyacı duyulduğunun da açıklanması gerektiği düşünülmektedir. Yolculuk çarteri sözleşmeleri, deniz yolu ile yapılan taşımalarda yüzyıllardan beri kullanılmakta olup; bu sözleşmelerin çoğu, uygulamada tip sözleşme olarak nitelendirilebilecek, denizcilik alanında faaliyet gösteren uluslararası sivil toplum kuruluşları

¹ 14.02.2011 tarih ve 27846 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu.

² 04.02.2011 tarih ve 27836 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu.

tarafından, sektörün ihtiyaçları doğrultusunda hazırlanmış sözleşmelerden oluşmaktadır. Hal böyle iken, bu sözleşmelere uygulanacak hukuk kuralları açısından da bir yeknesaklık ihtiyacı doğmakta, bu ihtiyacı da denizcilik alanında birçok konuda ilklere öncülük etmiş İngiliz hukuku doldurmaktadır³. Bu sebepten ki bu hukuk ile Türk Hukuku arasında bu şekilde bir mukayeseli çalışma yapmanın, çalışmanın konusu ile sınırlı biçimde, her iki hukuk sistemi arasındaki farkları ortaya çıkararak doktrin ve uygulamaya katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

I. GENEL AÇIKLAMALAR

Çalışmanın esasına geçmeden önce, asıl konudaki tartışmaların karışmasını engellemek amacıyla birtakım kavramlar hakkında genel nitelikli açıklamalar verilmesi gerektiği düşünülmektedir. Bu amaçla bu başlık altında gerek Türk gerekse de İngiliz hukuku ve dünyada kabul görmüş genel nitelikli kurallar kapsamında mukayeseli biçimde yolculuk çarteri sözleşmesi incelenecek; ardından da mücbir sebep kavramı değerlendirme konusu yapılacaktır.

A. YOLCULUK ÇARTERİ SÖZLEŞMESİ

1. Türk Hukuku

Deniz yoluyla yapılan taşımalar açısından kullanılan, TTK terimi ile *deniz ticareti sözleşmeleri*, taşıtan açısından yükün önemine göre çeşitlilik göstermektedir. Bu doğrultuda gemi kirasından kırkambar sözleşmesine kadar çeşitli deniz ticareti sözleşmeleri ile karşılaşılmaktadır.

Geminin teknik ve ticari sevk ve idaresinin tahsis olunana devredildiği gemi kira ile salt ticari sevk ve idaresinin tahsis olunana devredildiği zaman çarteri sözleşmeleri açısından “yük” çok büyük önem arz etmekte iken yükün daha az önem arz ettiği bir diğer deniz ticareti sözleşme türü yolculuk (sefer) çarteri sözleşmesidir.

Yolculuk çarteri sözleşmesi TTK'nın 1138/1. Maddesinin (a) bendinde taşıyanın “... eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek...” taşımayı üstlendiği, navlun sözleşmesinin bir türü niteliğini haiz sözleşme şeklinde tanımlanmıştır.

Yolculuk çarteri bir navlun sözleşmesi niteliğinde olmakla taşıyanın deniz yolu ile taşıma taahhüdünde bulunduğu bir sözleşmedir. Bu tanım, yukarıda alın-

³ İngiliz hukukunun deniz ticaret alanında sıklıkla kullanılmasına dair daha ayrıntılı açıklamalar için bkz. John G. Palfrey, “The Common Law Courts and the Law of Sea”, *Harvard Law Review* Vol: 36, No: 7 (Mayıs 1923): 777-801, <https://www.jstor.org/stable/pdf/1328443.pdf> (06.04.2023 - çevrimiçi); <https://maintenanceandcure.com/maritime-blog/the-intriguing-history-of-maritime-law/> (06.04.2023); Charles S. Haight Jr., “Babel Afloat: Some Reflections on Uniformity in Maritime Law”, *Journal of Maritime Law and Commerce* V: 28, No: 2 (Nisan 1997): 189 vd., <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/jmlc28&div=16&id=&page=> (06.04.2023 - çevrimiçi).

tilanan TTK hükmü ile ele alındığında, taşıyanın taşıma taahhüdü özellik arz etmekle taşıyan yüke geminin bir kısmı veya tamamını tahsis etmeyi de taşıma yükümlülüğü ile üstlenmektedir.

Bu tanıma paralel biçimde taşıyan, sefere hazırlık aşamasından başlayarak yükü teslim edene kadar geçecek olan bütün aşamalarda edimlerini yerine getirirken objektif özen borcu altında olmaktadır. Bu yükümlülük daha somut ifadesini geminin elverişliliği kavramı kapsamında göstermekte; yolculuk çarteri sözleşmelerinde taşıyanın gemiyi TTK 932. Madde düzenlemesi kapsamında denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü altında olduğu; bu yükümlülüğün TTK 1141. Madde uyarınca en geç yolculuğun başlangıcında var olması gerektiği aksi halde taşıyanın bu elverişsizlikten doğan zarardan sorumlu olacağı kabul edilmekle; maddenin ikinci fıkrası “... meğerki, tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmekle beraber, eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış olsun.” hükmü ile objektif özen borcunun yerine getirilmesi durumunda taşıyanın sorumlu tutulamayacağını burada da hüküm altına almaktadır. Ayrıca taşıyanın objektif özen borcu yolculuk başladıktan sonra da devam etmekte; bu husus da açık bir biçimde TTK 1178. Maddenin ilk fıkrasında şu şekilde hüküm altına alınmaktadır: “Taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür...”. Kanunun bu maddesi, Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakındaki Milletlerarası Sözleşme’den (La Haye Visby Kuralları) alınmış ve yolculuk çarteri sözleşmelerinin ifasındaki özen borcu açısından dünyada süregelen uygulamalar ile hukukumuz uygulamaları arasında yeknesaklık sağlanması amaçlanmıştır⁴.

Yolculuk çarteri sözleşmelerinde geminin teknik ve/veya ticari sevk ve idaresi her durumda taşıyanın üzerinde olduğundan bu sözleşmelerde yükün teslim alınması, yükleme, boşaltma ve varma limanında yükün teslim edilmesi taşıyanın tek başına yapabileceği işlemlerden değildir⁵. Burada özellikle yükleme ve boşaltma işlemlerinin uzun sürmesi dolayısıyla geminin yolculuk çarteri sözleşmesinde öngörülen süreden daha fazla beklemesi durumunda, geminin sonraki seferlerine geç kalması sebebiyle taşıyanın zararının ortaya çıkması ihtimaline

⁴ Bu husus TTK madde 1178’in gerekçesinde de açık biçimde belirtilmektedir.

⁵ Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I* (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2022), s. 413-419; Tahir Çağa ve Rayegan Kender, *Deniz Ticaret Hukuku II* (İstanbul: Oniki Levha Yayınları, 2010), s. 23-27; Ergon Çetingil; Rayegan Kender ve Emine Yazıcıoğlu, *Kender - Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2020), s. 348-362; Deniz İnci Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku II* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2014), s. 22-26; Banu Bozkurt Bozabalı, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Doğrultusunda Hazırlık İhbarı, Bekleme Süreleri ve Limanda Olsun Olmasın (WIPON)/Rihtimde Olsun Olmasın (WIBON) Kaydının Değerlendirilmesi”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* C: XXXII, S: 2 (2016): 180.

binaen yolculuk çarteri sözleşmelerinde sürastarya adı altında bekleme süresi ve ücretinin kararlaştırılması söz konusu olmaktadır⁶.

Yolculuk çarteri sözleşmelerini diğer deniz ticareti sözleşmelerinden ayıran belki de en önemli husus, bir önceki paragrafta da kısaca açıklanmaya çalışılmış olan yükleme/boşaltma ve fazladan bekleme (sürastarya) süresi kavramlarıdır. Yükleme/boşaltma süresi TTK 1153./1169. Madde ile hüküm altına alınmış ve taşıyanın sözleşmede aksi kararlaştırılmamış ise ücretsiz biçimde beklemeyle yükümlü olduğu süredir. Oysa bekleme süresi, TTK 1154/1170. Maddede de ifade edilmiş olduğu üzere taşıyanın “Sözleşmede kararlaştırılmışsa ... fazla beklemek ...” zorunda olduğu süredir ve yine TTK 1155/1171. Maddede ifade olunduğu üzere bu süre içerisinde taşıyana “sürastarya parası” ödenmesi gerekmektedir. Sürastarya parası sözleşme ile kararlaştırılabileceği gibi, sözleşmede kararlaştırılmamışsa TTK 1155/3 ve 1171/3. Maddeler uyarınca taşıyanın yaptığı “zorunlu ve yararlı” giderlerden de oluşabilir.

TTK düzenlemesi yükleme/boşaltma ve sürastarya sürelerinin ne zaman başlayacağı ve ne kadar olacağı açısından da yedek yükümler öngörmektedir. Buna göre, sözleşmede ayrıca özel bir düzenleme yapılmamışsa yükleme/boşaltma süresi, TTK 1153/1169. Madde uyarınca hazırlık bildirimiminin taşıyana ulaşmasını takip eden ilk takvim günü veya fiilen yüklemeye başlanılmışsa bu tarihten itibaren işlemeye başlar. Hazırlık ihbarı ise, TTK 1152/1168. Madde uyarınca geminin mutat demirleme yerine gelmesi ile yapılır. Sürastarya süresi ise TTK madde 1154/3 ve 1170/3 uyarınca yükleme süresi biter bitmez işlemeye başlar.

Ayrıca yükleme/boşaltma ve sürastaryanın azami süreleri de yine yedek hükümlerle TTK’da düzenlenmektedir. Buna göre eğer yükleme/boşaltma süresi sözleşme ile tespit edilmemişse, TTK 1153/2 ve 1169/2. Madde uyarınca “... yüklemenin yirmidört saatlik kesintisiz çalışma ile yapılması hâlinde ihtiyaç duyulacak süre...” yükleme/boşaltma süresi olarak kabul edilecek ve bu sürenin takvim günü açısından hesabında da “... yüklemenin/boşaltmanın yapılacağı liman, taşımayı yapan gemi, yükleme/boşaltma tesis ve araçları ve yükün niteliği ile yükleme/boşaltma limanı düzenlemeleri ve yerel teamül göz önünde...” bulundu-rulacaktır. Sürastarya süresine ilişkin ise benzer düzenleme TTK madde 1154/2 ve 1170/2’de yapılmış ve sözleşme ile sürastarya süresi kararlaştırılmamış ise bunun on gün olacağı hüküm altına alınmıştır.

2. İngiliz Hukuku

İngiliz hukuku açısından da yolculuk çarteri sözleşmesi bir navlun sözleşmesi olarak kabul edilmekle sözleşme taşıyanın geminin bir kısmı veya tamamını

⁶ Çağa ve Kender, s. 39-46; Çetingil; Kender ve Yazıcıoğlu, s. 353-356, 361-363; Kaner, s. 26-30; Fehmi Ülgener, *Sürastarya Süresi ve Ücreti* (Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1993), s. 5-9; Bozkurt, s. 178-183.

yüke tahsis etmek suretiyle bir veya birden çok yolculuk için yükü taşımayı üstlendiği akit olarak tanımlanmaktadır⁷.

Bu tanıma paralel biçimde İngiliz hukuku açısından da taşıyanın yolculuk çarteri sözleşmesindeki gemiyi tahsis ve taşıma borcunu yerine getirirken göstermesi gereken özenin, azami özen borcu (*utmost due diligence*) olduğu gerek doktrin gerekse de mahkeme kararlarında kabul edilmektedir⁸. Bu kapsamda İngiliz hukuku da hukukumuzda benzer biçimde yolculuğun başlangıcına kadar taşıyanın azami özeni göstermek suretiyle gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmaya yükümlü olduğunu; aksi halde doğan zarardan sorumlu olacağını mahkeme kararlarıyla kabul etmektedir⁹. Objektif özen borcunun yolculuk başladıktan sonra da devam etmesi gerektiği hususu ise İngiliz hukukunda yüke gelen zararlara dair düzenleme yapan La Haye Visby Kuralları kapsamında TTK M. 1178 ile aynı şekilde kabul edilmekte ve uygulanmaktadır.

Yolculuk çarteri sözleşmelerinde yüklemesi/boşaltma ve sürastarya süresi hususu İngiliz hukuku açısından da mevcut olup; denizcilik alanında faaliyet gösteren ve yolculuk çarteri tip sözleşmelerini hazırlayarak sektörün ihtiyaçları doğrultusunda bunlarda değişiklikler yapan uluslararası sivil toplum kuruluşları¹⁰ eliyle çeşitli şekillerde tanımlanmaktadır. Bu doğrultuda yüklemesi/boşaltma süresi, tarafların sözleşme ile kararlaştırmış oldukları, taşıyanın (tanım gemi maliki demekle beraber bunun gemiyi taşımada kullanan diğer ilgili kişileri de kapsayacak şekilde geniş anlaşılması gerektiği kabul edilmektedir) gemiyi yüklemesi ve boşaltmaya hazır halde bulundurmaya yükümlü olduğu ve herhangi bir ücrete tabi olmayan süre olarak tanımlanmaktadır¹¹. Daha açık bir anlatımla yüklemesi/boşaltma için beklenen süreye dair ücretin navlun ücreti kapsamında ödenmiş olduğu İngiliz hukukunda kabul edilmektedir.

İngiliz hukuku uygulamasında da hukukumuzda benzer biçimde geminin yüklemesi/boşaltma limanı olarak kabul edilebilecek olan mutad demirleme yerine vardikten hemen sonra hazırlık ihbarı vereceği ve yolculuk çarteri sözleşmesinde özel hüküm yoksa hazırlık ihbarının ulaşmasını müteakip yüklemesi süresinin derhal başlayacağı kabul edilmektedir¹².

⁷ Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için bkz. John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea* (Pearson Education Limited: 2010), s. 3-5, 49; Julian Cooke; John D. Kimball; Timothy Young; David Martowski; Andrew Taylor ve Leroy Lambert, *Voyage Charters* (Informa: LLP, 2001), s. 3-4; Simon Baughen, *Shipping Law* (Routledge: 4. Baskı, 2010), s. 9-10, 200.

⁸ Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için bkz. Baughen, s. 80-102; Cooke; Kimball; Young; Martowski; Taylor ve Lambert, s. 199-202, 209-211; Wilson, s. 9-15.

⁹ Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için bkz. Baughen, s. 81-98; Cooke; Kimball; Young; Martowski; Taylor ve Lambert, s. 206-209; Wilson, s. 9-15.

¹⁰ Tip sözleşmelerin hazırlanması hususundaki öncü kuruluş gemi malikleri, çartererler, gemi brokerları ve acentelerin doğrudan üye oldukları BIMCO'dur. BIMCO hakkında daha fazla bilgi almak için bkz. <https://www.bimco.org/> (06.04.2023).

¹¹ Tanımın İngilizce metni için bkz. file:///C:/Users/LENOVO/Downloads/Laytime%20Definitions%20for%20Charter%20Parties%202013%20v2.pdf (06.04.2023), ÜLGNER, s. 6.

¹² Bu hususta daha ayrıntılı açıklamalar için bkz. Bozkurt, s. 180-181, 190-191.

İngiliz hukukunda sürastarya, yükleme/boşaltma süresi bittikten sonra geminin gecikmesi dolayısıyla taşıyana ödenmesi gereken tazminat şeklinde tanımlanmaktadır. Burada hukukumuzdan farklı olarak İngiliz hukukunda sürastarya süre temelinde değil; taşıyana fazladan beklemesi dolayısıyla ödenmesi gereken tazminat olarak kabul edilmektedir¹³. Sürastarya süresi, İngiliz hukuku açısından da tıpkı hukukumuzdaki gibi, yükleme süresi biter bitmez, derhal başlayacaktır¹⁴.

Bu hukuk sisteminin gerek yükleme/boşaltma gerekse de sürastarya sürelerini dair farklı yaklaşımı, çalışmanın konusu açısından da farklı sonuçların ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. Daha açık biçimde ifade etmek gerekirse gerek yükleme/boşaltma süresi gerekse de sürastarya İngiliz hukukunda öncelikle sözleşmede kararlaştırılmış hususlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu doğrultuda gerek yükleme/boşaltma gerekse de sürastarya süresi ve sürastraya ücreti, bu sürelerin ne şekilde hesaplanacağı, hangi hallerin bu sürelerin hesabında istisna tutulacağı gibi hususlar ayrıntılı biçimde tarafların akdettikleri yolculuk çarteri sözleşmesinde kararlaştırılmalıdır. Yolculuk çarteri sözleşmesi bu hususta ayrıntılı düzenleme yapmamış ise yükleme/boşaltma ve/veya sürastarya süresinin azami ne kadar süreceği hususunda İngiliz hukukunda bir düzenleme bulunmamakta; bu halde sözleşmelere dair genel prensiplerin uygulama alanı bulacağı ve gerek yükleme/boşaltma gerekse de sürastarya süresinin sözleşmenin ifa edilmesine engel teşkil edebilecek kadar uzun olamayacağını kabul edilmesi gerektiği belirtilmektedir¹⁵.

B. MÜCBİR SEBEP

1. Türk Hukuku

Mücbir sebep kavramı Türk hukuk doktrininde borçlunun iradesi dışında ortaya çıkan ve öngörülemeyen ve karşı konulamaz bir biçimde borcun mutlak ve kaçınılmaz şekilde ihlaline yol açan *olağanüstü bir olay* olarak tanımlanmaktadır¹⁶.

Mücbir sebep, borçlar hukukunda özellikle sorumluluk hukuku başlığı altında borçlunun kusuru olmaksızın sorumluluğundan kurtulması başlığı altında ele alınmaktadır.

¹³ Bu hususta daha ayrıntılı açıklamalar için bkz. Elvin Silahtaroglu Batmaz, "Sürastarya Parası ile Gecikme Zararları Kavramlarının Türk ve İngiliz Hukuk Sistemleri Bakımından Karşılaştırılması", *Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* C: 5, S. 2 (2015): 151-167.

¹⁴ Bu hususta daha ayrıntılı açıklamalar için bkz. Bozkurt, s. 183, 196-197.

¹⁵ Bu hususta ayrıntılı açıklamalar ve mahkeme kararları için bkz. Bozkurt, s. 196-197; John Schofield, *Laytime and Demurrage* (Informa: 5. Baskı, 2008), s. 345-348; Wilson, s. 76-79.

¹⁶ Fikret Eren, *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler* (Ankara: Yetkin Yayınları, 2022), s. 584; Kemal Oğuzman ve Turgut Öz, *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, C. I* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2022), s. 418; Selahattin Sulhi Tekinay; G. Sermet Akman; Haluk Burcuoğlu ve Atilla Altop, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 1993), s. 1002; Haluk Tandoğan, *Türk Mes'uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet)* (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 1961 Basısından tıpkı Bası, 2010), s. 463-468.

Mücbir sebebin sözleşmelerdeki ifa borcu kapsamında ortaya çıkması durumunda bu hale bir sonuç bağlanması zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Zira tanım da ifade edilmiş olduğu üzere mücbir sebep bir yandan borçlunun tamamen irade ve kontrolü dışında ortaya çıkmakta; öte yandan da borcun mutlak ve kaçınılmaz biçimde ihlaline bir diğer ifadeyle ifa edilmesine engel olunmasına yol açmakta olan olağanüstü bir olaydır¹⁷. Bu kapsamda teorik olarak mücbir sebebin ortaya çıkması durumunun borçlunun kişisel sorumluluğunu ortadan kaldıracağı kabul edilmektedir¹⁸.

Bunun yanında hangi hallerin mücbir sebep sayılacağıın sözleşmede tahdid biçimde sayılması durumunda bunlar dışında kalan hallerin artık mücbir sebep olarak kabul edilmemesi gerektiği de doktrinde ileri sürülmektedir¹⁹. Ancak burada mücbir sebep tanımındaki borcun mutlak ve kaçınılmaz ihlali kavramının içeriğinin TBK 136. Madde uyarınca ifa imkansızlığına yol açıp açmadığının somut olay ışığında değerlendirilmesi gerektiği de düşünülmektedir²⁰.

Ayrıca mücbir sebebin ortaya çıkması durumunda borçlunun borçtan sorumlu olmaya devam edeceği halinin de sözleşme ile kararlaştırılması mümkündür²¹. Böyle bir durumda, mücbir sebebin TBK 136. Madde uyarınca ifa imkansızlığına yol açmadığı hallerde, borçlunun borcunu ifa etmekle mükellef kalmaya devam edeceği kabul edilmelidir. Bunun yanında mücbir sebep, TBK 137. Madde uyarınca kısmi ifa imkansızlığına yol açıyor ise; borçlunun kalan kısım için ifaya devam etmekle sorumlu olacağı da yine ifade edilmelidir. Ancak mücbir sebebin yukarıda belirtilen tanımı ve doktrinde verilen örnekleri ışığında ortaya çıkması durumunda çoğu kez ifa imkansızlığının da söz konusu olacağı tespiti yapmak mümkündür²².

Burada ayrıca mücbir sebebin TBK 137. Madde uyarınca aşırı ifa güçlüğüne ve bu bağlamda da sözleşmelerin uyarlanmasına sebep olup olmayacağı da burada değerlendirilmelidir. Aşırı ifa güçlüğü, bir diğer ifade ile sözleşmelerin değişen şartlara uyarlanması, mücbir sebep kavramı ile benzerlikler içermektedir. Öncelikle her iki kurumun uygulama alanı bulabilmesi için öngörülemezlik şarttır. Ancak sözleşmelerin uyarlanmasında dair TBK 138. Maddeden anlaşılacağı üzere, aşırı ifa güçlüğü halinde önlenemezlik şartı aranmamaktadır. Daha açık biçimde belirtmek gerekirse mücbir sebebin öngörülemez ve önlenemez bir olay olmasına karşın, sözleşmelerin değişen şartlara uyarlanmasının talep edilmesine sebep olabilecek olayın sadece sözleşme akdedilirken öngörülemez olması ye-

¹⁷ Mücbir sebebin unsurları hakkında ayrıntılı açıklama için bkz. Tandoğan, s. 464-465.

¹⁸ TANDOĞAN, s. 468.

¹⁹ TANDOĞAN, s. 468.

²⁰ Bu hususta daha ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. Başak Baysal, *Sözleşmenin Uyarlanması, BK m. 138 Aşırı İfa Güçlüğü* (İstanbul: Oniki Levha Yayınları, Kasım 2020), s. 199-200.

²¹ Tandoğan, s. 468.

²² Bu sonuca ulaşmak için bkz. Baysal, s. 200-201, 267-268.

terli olmakla bunun önlenemez olması aranmamaktadır²³. Bunun yanında TBK 138. Maddenin başlığından da açık biçimde anlaşılacağı üzere, aşırı ifa güçlüğü durumunda sözleşmedeki edimin ifası halen daha mümkündür. Ancak ifayı talep etmek, edimler dengesini borçlu aleyhine, dürüstlük kuralı uyarınca katlanması beklenemeyecek derecede değiştirmektedir. Oysa mücbir sebep edimin ifasını çoğu kez kısmen veya tamamen imkansız hale getirmektedir. Zaten bu sebeptir ki mücbir sebep borçlar hukuku doktrininde borçlunun kusursuzluğunu ortadan kaldıran bir kurum olarak kabul edilmektedir²⁴.

Ancak mücbir sebebin ifayı imkansız hale getirmeyip zamanında ifayı imkansız hale getirmesi bir diğer ifadeyle borçlunun temerrüde düşmesine sebep olması sonucunu doğurması da mümkündür. Bu kapsamda TBK madde 118 hükmünün uygulama alanı bulacağı kabul edilmeli ve *temerrüde düşmekte kusuru olmadığı ispat eden borçlunun borcun geç ifasından dolayı alacaklının uğradığı zararı gidermekle yükümlü olmayacağı* kabul edilmelidir. Benzer biçimde TBK 119. Madde uyarınca temerrüde düşen borçlunun kusursuzluğunu ispatlaması durumunda mücbir sebep dolayısıyla doğacak zarardan da sorumlu tutulamayacağını kabul etmek gerekmektedir²⁵.

Son olarak, borçlunun iradesi dışında ortaya çıkan ve öngörülemez ve karşı konulamaz bir biçimde borcun mutlak ve kaçınılmaz şekilde ifa edilmesini veya zamanında ifa edilmesini engelleyen bir durum olan mücbir sebebin ortaya çıkması halinde genel kural olarak borçlu sorumluluktan kurtulur. Ancak mücbir sebebe konu edimin ifasının gecikmiş de olsa talep edilip edilemeyeceği veya edimin mücbir sebebin ortaya çıkması dolayısıyla değişen şartlara uyarlanarak ifasına devam edilip edilemeyeceği hususu her bir somut olayın şartları kapsamında ayrı ayrı değerlendirme konusu yapılmalıdır. Bu değerlendirmelerde yukarıda ele alınan TBK hükümlerinin yanında, hakimin her durumda Türk Medeni Kanunu'nun 2. Maddesindeki dürüstlük kuralını da dikkate alması gerektiği de belirtilmelidir

2. İngiliz Hukuku

İngiliz hukukunda mücbir sebep, sözleşme taraflarından biri veya taraflarının her ikisinin de makul kontrolü dışında ortaya çıkan, sözleşmenin akdi esnasında öngörülemeyen ve sözleşmenin tarafının/taraflarının edimini/edimlerini ifa etmesine engel olan bir durum olarak tanımlanmaktadır²⁶.

²³ Bu hususta bkz. Baysal, s. 267-268.

²⁴ Aynı görüşte bkz. Baysal, s. 200.

²⁵ Burada her ne kadar madde metni *beklenmedik hal* ifadesini kullanmaktaysa da bunun mücbir sebebi de kapsayacak şekilde geniş biçimde anlaşılması gerektiği doktrinde kabul edilmektedir. Bu hususta bkz. Oğuzman ve Öz, C. 1, s. 500-502.

²⁶ <https://www.nortonrosefulbright.com/fr-fr/knowledge/publications/b54cf723/force-majeure-hardship-clauses-and-frustration-in-english-law-contracts-amid-covid-19#:~:text=References%20to%20a%20%E2%80%9Cforce%20majeure,from%20performing%20its%20contractual%20obli>

İngiliz hukuk doktrininde de mücbir sebebin sözleşmenin akdedilmesi aşamasında öngörülemez olması aranmaktaysa da bu hukuk sisteminde mücbir sebebin ortaya çıkması durumuna sonuç bağlayan sözleşme hükümlerinin öngörülmesi gerektiği de ifade edilmektedir²⁷. Daha açık biçimde ifade etmek gerekirse, Kıta Avrupa'sı hukukundan farklı biçimde, sözleşmenin akdedilmesi esnasında öngörülemeyen ve tarafların kontrolü dışında ortaya çıkan mücbir sebep duruma sözleşme ile bir sonuç bağlanması gerekmektedir. Aksi halde, sonraki paragrafta değinilecek olan imkansızlık teorisinin uygulama alanı bulması dışında, mücbir sebebe İngiliz hukuk sisteminde hiçbir sonuç bağlanamayacaktır²⁸. Bu doğrultuda İngiliz hukukuna tabi birçok sözleşmede mücbir sebep klozlarının mevcut olduğu da burada belirtilmelidir. Bu mücbir sebep kloz düzenlemelerinin de bu doğrultuda çok dikkatle incelenmesi gerektiği ifade edilmelidir. Bu husus son kısımda ayrıntılı inceleme konusu yapılacağı için burada konuyu dağıtmamak amacıyla ayrıca açıklanmayacaktır²⁹.

İngiliz sözleşmeler hukuku sisteminde, sözleşmede mücbir sebebi düzenleyen bir hükmün bulunmaması halinde mücbir sebebe sonuç bağlayabilecek kurum olarak, hukukumuzdaki ifa imkansızlığı kurumuna benzeyen, imkansızlık teorisi olarak dilimize çevrilebilecek olan *frustration* teorisi karşımıza çıkmaktadır³⁰. Bu kapsamda burada bu teorisinin de değerlendirilmesi gerektiği düşünülmektedir. İmkansızlık teorisi tanım olarak mücbir sebebe benzemektedir. Buna göre sözleşmenin akdedilmesinden sonra, önceden öngörülemeyen ve sözleşmeden doğan edimlerin ifasını fiziken veya ticari olarak imkansız hale getiren ya da sözleşmenin kuruluşundaki duruma kıyasen bu edimlerin niteliğini tamamen değiştiren bir halin ortaya çıkması durumunda bu teoriye başvurulabilecek ve

gations (06.04.2023); [https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/3-107-5776?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&firstPage=true](https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/3-107-5776?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&firstPage=true) (06.04.2023); <https://chambers.com/articles/force-majeure-clauses-under-english-law> (06.04.2023).

²⁷ Bu hususta bkz. Fehmi Ülgener, "İngiliz Hukukunda Force Majeure Kavramı - Frustration Kurumu", s. 1-2, <https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25> (06.04.2023); <https://www.nortonrosefulbright.com/fr-fr/knowledge/publications/b54cf723/force-majeure-hardship-clauses-and-frustration-in-english-law-contracts-amid-covid-19#:~:text=References%20to%20a%20%E2%80%9Cforce%20majeure,from%20performing%20its%20contractual%20obligations> (06.04.2023); [https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/3-107-5776?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&firstPage=true](https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/3-107-5776?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&firstPage=true) (06.04.2023); <https://chambers.com/articles/force-majeure-clauses-under-english-law> (06.04.2023); <https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/> (06.04.2023).

²⁸ <https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/> (06.04.2023); https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf (06.04.2023); <https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/> (06.04.2023); <https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211> (06.04.2023).

²⁹ Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için bkz. aşağıda paragraf IV/A.

³⁰ Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için bkz. <http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf> (06.04.2023); Ülgener, <https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25> (06.04.2023) s. 2-4.

sözleşme bu kapsamda sona erdirilebilecektir³¹. Burada tarafların sözleşme ile somutlaşan ortak niyetlerini boşa çıkartacak ve sözleşme akdedilirken öngörülemeden beklenmedik bir durumun ortaya çıkması halinde de bu teorinin uygulanması söz konusu olabilecektir³².

Bu doğrultuda taraflardan birinin kusuru ile imkansızlık teorisi olarak değerlendirilebilecek olan durumun ortaya çıkması halinde imkansızlık teorisinden ve buna bağlı olarak da sözleşmeyi sona erdirmeye imkanından söz etmek mümkün değildir³³.

Benzer şekilde, imkansızlık teorisi olarak değerlendirilebilecek durum sözleşmede hüküm altına alınmış ise artık imkansızlık teorisi uygulama alanı bulamayacaktır³⁴.

İngiliz hukukunda bir tarafın edimini ifa etmemesi karşı tarafa sözleşmeyi doğrudan sona erdirmeye veya kendi edimini ifadan kaçınma (ödemezlik def'i) imkanı vermemektedir. Böyle bir durumun karşı tarafa edimini ifadan kaçınma veya sözleşmeyi sona erdirmeye hakkı verebilmesi için, bu ifa etmeme halinin İngiliz hukuku uyarınca sözleşmenin esasına ilişkin (*substantial*) olması;³⁵ bununla bera-

³¹ Baysal, s. 79-80; Ülgener, <https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25> (06.04.2023) s. 2-3; <http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf> (06.04.2023); <https://www.hfw.com/Strike-Impact-on-Shipping-June-2013> (06.04.2023); <https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/> (06.04.2023); https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf (06.04.2023); <https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/> (06.04.2023); <https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211> (06.04.2023).

³² Baysal, s. 80-81; <http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf> (06.04.2023); <https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/> (06.04.2023); https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf (06.04.2023); <https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/> (06.04.2023); <https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211> (06.04.2023).

³³ Ülgener, <https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25> (06.04.2023) s. 3-4; <http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf> (06.04.2023); <https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/> (06.04.2023); https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf (06.04.2023); <https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/> (06.04.2023); <https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211> (06.04.2023).

³⁴ <http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf> (06.04.2023); <https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/> (06.04.2023); https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf (06.04.2023); <https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/> (06.04.2023); <https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211> (06.04.2023).

³⁵ <http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf> (06.04.2023); <https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/> (06.04.2023); https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf (06.04.2023); <https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/> (06.04.2023); <https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211> (06.04.2023).

ber bu ifa etmeme halinin sözleşmenin daha açık bir ifadeyle sözleşmedeki işlem temelini esasından ihlali niteliğinde de olması gerektiği (*repudiatory breach*) kabul edilmektedir³⁶. Bu doğrultuda sözleşmede öngörülen edimin, açık olmasa da zımni biçimde, esaslı edim olarak öngörülmüş olduğunun kabul edilmesi durumunda, bunun yerine getirilmemesinin karşı tarafa da kendi edimini ifadan kaçınabilme imkanı tanımakta olduğu ifade edilmelidir³⁷.

Tüm bu açıklamalar kapsamında İngiliz hukukunda mücbir sebebe dair genel bir değerlendirme yapmak gerekirse, hangi olayların mücbir sebep olarak değerlendirileceği ve bunlara ne gibi sonuçlar bağlanacağı sözleşme düzenlemesi ile hüküm altına alınabilir. Eğer sözleşmede bu şekilde bir düzenleme yapılmamış ise bu halde tarafların/taraflardan birisinin makul kontrolü dışında ortaya çıkan hal olan mücbir sebep aynı zamanda sözleşmenin/sözleşmedeki edimlerin ifasını imkansız hale getiriyorsa bu halde imkansızlık teorisi uygulama alanı bulabilir ve sözleşme bu teorinin uygulaması kapsamında sona erdirilebilir. Dolayısıyla mücbir sebebin İngiliz hukuku bakımından Türk hukukundaki kadar net sonuçları olduğu söylenemez; burada her bir somut olay açısından mücbir sebebin sonuçlarının ayrıntılı biçimde değerlendirilmesi gerektiği ifade edilebilir.

II. TÜRK HUKUKUNDA DEPREM MÜCBİR SEBEBİNİN YÜKLEME VE SÜRÜSTARYA SÜRELERİ AÇISINDAN SONUÇLARI

Bir önceki başlık altında verilen açıklamalar ışığında ülkemizi sarsan 06.02.2023 tarihli depremler esnasında depremden etkilenen limanlarda bulunan gemilerin yükleme/boşaltma işlemleri durmuş; akabinde limanların operasyonları bir süre askıya alınmış; bu limanlar bir süre insani yardım için kullanılmış; bu sebeplerle de limanlarda yoğunluk oluşmuş, gemiler limanda yükleme/boşaltma için öngörülenden daha uzun süre beklemek zorunda kalmışlardır.

Yukarıda verilen açıklamalar ışığında hukukumuz açısından 06.02.2023 tarihinde meydana gelen depremlerin mücbir sebep olarak kabul edileceği açıktır. Bu doğrultuda bu depremlerin yolculuk çarteri sözleşmelerindeki yükleme/boşaltma ve sürüstarya sürelerine etkisi ne şekilde olacaktır? Bu başlık altında bu soruya cevap aranacaktır.

³⁶ <http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf> (06.04.2023); <https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/> (06.04.2023); https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf (06.04.2023); <https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/> (06.04.02023); <https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211> (06.04.2023).

³⁷ Baysal, s. 80-81; <http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf> (06.04.2023); <https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/> (06.04.2023); https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf (06.04.2023); <https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/> (06.04.02023); <https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211> (06.04.2023).

A. YÜKLEME/BOŞALTMA SÜRESİ AÇISINDAN

Genel açıklamaların altında Türk hukukunda yolculuk charteri sözleşmelerini açıklarken ifade edilmiş olduğu üzere mutaat yükleme yerine gelmiş ve hazırlık ihbarı vermiş bir gemi açısından, yükleme süresi başlamadan önce depremin meydana gelmiş olması durumunda ne olacaktır? Yükleme süresi kanun veya sözleşmede hüküm var ise sözleşme hükmü uyarınca başlayacak mıdır? Veya hazırlık ihbarı verilmiş ve yükleme süresi hatta fiilen ve fiziken yükleme başlamış ise başlamış sürenin akıbeti ne olacaktır?

Bu sorulara yükleme ve sürastarya sürelerinin hesabına dair düzenleme yapan TTK 1156./1172. Madde hükümleri cevap vermektedir. Madde düzenlemesi kapsamında sorulara cevap vermeden önce kısa da olsa yükleme ve sürastarya sürelerinin hesabındaki 1156/1172. Maddelerin kabul etmiş olduğu genel ilkeye değinmek gerektiği düşünülmektedir. Türk hukukunda, mehaz Alman hukukunda olduğu gibi, yükleme ve sürastarya sürelerinin hesabında faaliyet alanı prensibi benimsenmekte; bu doğrultuda taşıyanın faaliyet alanında meydana gelen bir sebep dolayısıyla yükleme yapılamıyorsa yüklemenin durduğu kabul edilmekte; taşıtanın faaliyet alanındaki bir sebeple yüklemenin durması halinde ise yükleme süresi işlemeye devam etmektedir³⁸.

Söz konusu maddeler, 4. Fıkralarında ise taraflardan birinin faaliyet alanında kabul edilemeyecek, kanunun ifadesi ile “... her iki tarafın faaliyet alanını ilgilendiren tesadüfi sebepler...” dolayısıyla yüklemenin/boşaltmanın durması haline ilişkin düzenleme getirerek; böyle bir halde yükleme/boşaltma süresinin duracağını ancak taşıtanın yine de bu günler için sürastarya ücreti ödemeye devam edeceğini hüküm altına almaktadır. İlgili hükmün gerekçesine bakıldığında madde metninin, Eski Türk Ticaret Kanunu’ndan, dili sadeleştirilmek suretiyle aynen alındığı belirtilmektedir. Bu düzenleme ışığında ilk önceki paragrafta sorulan sorulara cevap vermek gerekirse; geminin hazırlık ihbarını vermesini müteakip depremin meydana gelmesi yükleme/boşaltma süresinin işlemesini durduracak; ancak duran süre boyunca taşıyan sürastarya ücretine hak kazanacaktır. Bu durum gerek hazırlık ihbarı verilmiş ancak yüklemenin/boşaltmanın başlamamış olduğu halleri gerekse de yükleme/boşaltma sürelerinin başlamış olduğu halleri kapsayacaktır.

Bu kapsamda söz konusu TTK 1156/4 ve 1172/4 hükümlerinin, TTK 1153/2 ve 1171/2 hükümleri ışığında yedek hüküm olduğu; daha açık bir anlatımla yükleme süresinin hesabına dair yolculuk charteri sözleşmesinde hüküm bulunmayan hallerde bu hükmün uygulama alanı bulacağı da burada ifade edilmelidir. Yolculuk charteri sözleşmesinde mücbir sebebe dair özel bir düzenleme öngörülmüş ise bu düzenlemenin de yükleme süresinin hesabında, TTK madde 1156/4 ve 1172/4 yerine, uygulama alanı bulacağıının kabulü gerekmektedir.

³⁸ Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için bkz. Bozkurt, s 198-203; Ülgener, s. 9-12.

Ancak burada son olarak, somut deprem halinin ifa imkansızlığına sebep olan bir durum olarak da değerlendirilebileceğini ifade etmek gerekmektedir. Bu halde yükleme/boşaltma sürelerinin akıbeti, son başlık altında ele alınacağı için, bu konu burada değerlendirilmemiştir³⁹.

B. SÜRASTARYA SÜRESİ AÇISINDAN

Yukarıdaki değerlendirmeler kapsamında yükleme/boşaltma limanına gelmiş, yükleme/boşaltma süresi dolmuş ve sürastarya süresi başlamış gemiler açısından depremin sürastarya süresinin işleyişi üzerinde herhangi bir etkisinin olup olmayacağını da bu kapsamda değerlendirmek gerekmektedir.

Sürelere dair kanun koyucu her ne kadar faaliyet alanı prensibini kabul etmişse de, sürastarya süresinin hesabına dair TTK madde 1156/1172'ye eklenen 6. Fıkra hükmü ile buna bir istisna getirmiş olduğunu burada tespit etmek gerekmektedir. Söz konusu hüküm; yukarıda açıklanan sürelere dair faaliyet alanı prensibine, İngiliz hukuk uygulamasını temel alarak bir istisna getirilmekte ve sürastarya süresinin kesintisiz hesaplanacağı hüküm altına alınmaktadır. Bu kapsamda İngiliz hukukunda *sürastarya süresi bir kere başlayınca durmaz (once on demurrage always on demurrage)* şeklinde kabul edilmiş olan ilke, söz konusu düzenleme ile hukukumuz açısından da geçerli hale gelmiştir.

Bu düzenleme kapsamında yükleme süresinin hesabında yolculuk çarteri sözleşmesi ile istisna tutulan hususların sürastarya için de doğrudan geçerli olması mümkün olmamakta; sürastarya süresinin hesabı için yükleme süresindeki şartların geçerli olacağı hususunun açıkça sözleşmede öngörülmesi gerekmektedir⁴⁰.

Tüm bu açıklamalar ışığında, sözleşmede sürastarya süresinin hesabı için ayrıca özel hüküm veya sürastarya süresinin hesabına uygulanabilecek mücbir sebep klozu öngörülmemiş ise; başlamış olan sürastarya süresinin, TTK 1156/6. Madde ışığında deprem dolayısıyla durma veya kesilmesi mümkün değildir. Ancak burada da mücbir sebebin ifa imkansızlığı oluşturup oluşturmadığı ayrıca değerlendirilmelidir.

C. İFA İMKANSIZLIĞI BAKIMINDAN DEĞERLENDİRME

Depremi ardından akla gelen bir başka soru da sözleşmede mücbir sebebe dair özel bir düzenleme olmaması halinde; önceki paragraflarda ele alınan TTK 1156/1172 hükmünün açık düzenlemeleri karşısında deprem dolayısıyla yükleme/boşaltma ve sürastarya süreleri açısından TBK 136-137. Maddelerinde öngörülen ifa imkansızlığının uygulama alanı bulup bulamayacağı oluşturmaktadır.

Bu doğrultuda deprem sebebiyle deprem bölgesindeki limanlarda belirli bir süre boyunca yükleme ve boşaltma operasyonlarının durduğu açık bir durumdur.

³⁹ Bu hususta bkz. Aşağıda paragraf III/C.

⁴⁰ Ülgener, s. 127-143, 160-168, 171; Bozkurt. s. 198-203.

Operasyonların durması, daha somut biçimde ifade etmek gerekirse, özellikle depremden sonraki ilk 1-2 hafta içerisinde liman çalışanlarına dahi ulaşılamaması sebebiyle limanda hemen hiçbir işlem yapılamaması halinin deniz taşımacılığı kapsamında taşıyan ve taşıtan açısından ifa imkansızlığı durumu oluşturduğu açıktır. Zira ilk başlık altında da belirtilmiş olduğu üzere denizyoluyla yapılan taşımalarda yükleme ve boşaltma taşıyanın tek başına yerine getirebileceği işlemlerden değildir. Bu işlemlerin yerine getirilebilmesi için taşıyan ve taşıtanın, limandaki ifa yardımcılarının ihtiyaç duydukları açıktır. Dolayısıyla konu deprem bölgesi açısından değerlendirildiğinde burada ifa imkansızlığının hem taşıyan hem de taşıtanın faaliyet sahasında gerçekleşmesi mümkündür.

İfa imkansızlığı taşıyanın faaliyet sahasında gerçekleşmiş ise; daha somut bir anlatımla, taşıyan yükleme/boşaltma operasyonlarını gerçekleştirmek için gereken ifa yardımcılarının deprem dolayısıyla ulaşamamakta ve bu sebeple de yükleme/boşaltma operasyonları başlayamamakta veya başlamışsa da durmaktaysa yükleme/boşaltma ve sürastarya sürelerinin akıbeti ne olacaktır? Böyle bir durumda TBK 137. Madde kapsamında kısmi ifa imkansızlığı dolayısıyla yükleme/boşaltma ve sürastarya sürelerinin işlemeye devam edeceği mi kabul edilmelidir?

Taşıtan açısından benzer şekilde durumu değerlendirmek gerekirse; taşıtanın deprem dolayısıyla yükü limanda hazır edememesi veya yükleme/boşaltma sözleşme gereği taşıtan üzerindeyse bu operasyonları yerine getirememesi durumunda yükleme/boşaltma ve sürastarya sürelerinin akıbeti ne olacaktır? Böyle bir durumda TBK 137. Madde kapsamında kısmi ifa imkansızlığı dolayısıyla yükleme/boşaltma ve sürastarya sürelerinin duracağı mı kabul edilmelidir?

Bu sorulara cevap verebilmek için yükleme/boşaltma ve sürastarya sürelerini ayrı ayrı değerlendirmek daha yerinde olacaktır. Bu kapsamda öncelikle yükleme/boşaltma süreleri açısından durumu ele almak gerekirse; yukarıdaki başlık altına ayrıntılı biçimde ele alındığı üzere TTK 1156/3 ve 1172/3. Maddeleri yükleme/boşaltma süreleri açısından kabul edilen faaliyet alanı prensibine istisna getirmekle; bu halde kanunun ifadesi ile “... *eşyanın gemiye teslim edilmesi/gemiden boşaltılması ve alınması/karaya götürülmesi mümkün olmayan günler boşaltma süresine ...*” ekleneceği; bir diğer ifadeyle bu sürelerin duracağı kabul edilmektedir. Kanun burada, her ne kadar bu süreler dursa da karşı tarafın sürastarya ücreti ödemekle yükümlü kalmaya devam edeceğini de maddelerin devamında hüküm altına almaktadır. Burada TTK 1156/3 ve 1172/3 maddelerinin uygulama kapsamına depremin dahil edilip edilemeyeceği bir an için düşünülebilir de maddelerin lafzında açıkça “... *Fırtına, buz istilasası veya seferberlik gibi, her iki tarafın faaliyet alanını ilgilendiren tesadüfi sebepler...*” ifadesinden depremin de mücbir sebep olarak bu kapsamda değerlendirilmesi gerektiği kabul edilmelidir.

Hal böyle iken, deprem dolayısıyla yükleme/boşaltma sürelerinin işlemeden kısmi ifa imkansızlığına dayanarak taşıyan/taşıtanın sorumlu tutulamayacağı iddia etmek maddelerin bu açık düzenlemesi karşısında çok da mümkün gözükmemektedir. Daha açık biçimde ifade etmek gerekirse, yolculuk çarteri sözleşmeleri açısından özel hüküm niteliğinde bulunan TTK 1156/1172 düzenlemeleri genel nitelikteki TBK 136-137 hükmü karşısından öncelikle özel hüküm nitelikleri gereği kısmi ifa imkansızlığına dayanma imkanını ortadan kaldıracaktır.

Ancak tüm bu açık düzenlemelere rağmen, özellikle kısmi ifa imkansızlığına dair TBK 137. Madde hükmünün, hakkaniyet ilkesi ve MK 2 dürüstlük kuralı çerçevesinde somut olayın şartları kapsamında yaşamış olduğumuz deprem felaketi açısından, kıyasen de olsa, yolculuk çarteri sözleşmelerinde, hakkaniyete aykırı biçimde işlediği kabul edilebilecek yükleme/boşaltma sürelerinde, uygulama alanı bulabilmesinin önünün yargı kararları eliyle açılması gerektiği kanaatinde olduğumuzu da burada ifade etmek isteriz.

Son olarak bu başlık altında sürastarya süresi açısından ayrıca değerlendirme yapmak gerekirse, sürastarya süresinin işleyişine dair TTK 1156/6 ve 1172/6 hükümlerinde, bir önceki başlık altında da ifade edilmiş olduğu üzere 1156/3 ve 1172/3 düzenlemelerinden farklı olarak faaliyet alanı prensibi terk edilmiş ve açıkça sürastarya süresinin bir kere işlemeye başladı mı durmayacağı hüküm altına alınmıştır. Bu açık ve özel düzenleme karşısında da TBK 136-137 hükümlerinin sürastarya süresi açısından da uygulama alanı bulamayacağı düşünülebilir. Ancak burada sürastarya süresinin hukuki niteliğinden de yola çıkarak, ifa imkansızlığının sürastarya açısından uygulama alanı bulabileceği düşünülmektedir. Zira Türk hukuku uyarınca sürastarya parası sözleşme ile kararlaştırılmış ve taşıyanın fazladan beklemesi karşılığında ödenmesi gereken bir ücret niteliğinde kabul edilmektedir⁴¹. İfa imkansızlığına dair TBK 136-137. Madde düzenlemelerine bakıldığında ise burada da borcun ifasının borçlunun sorumlu tutulamayacağı sebeplerle imkansızlaşması durumundan söz edilmektedir. Dolayısıyla sürastarya ücretinin doğumuna sebep olacak olan deprem kaynaklı fazladan beklemeden borçlu yani taşıtanı sorumlu tutmak mümkün olmayacağı için burada deprem sebebiyle sürastarya ücretinin doğumuna sebep olacak olan sürastarya süresinin işleminin duracağını kabul etmek kanaatimizce daha uygun olacaktır. Böyle bir kabul aynı zamanda TBK 118 ve 119. Madde hükümleriyle de uyumlu olacaktır. Zira sürastarya her ne kadar gecikme tazminatı olarak kabul edilmese de gerek doğumu gerekse de hesaplanma yöntemi gecikme tazminatına benzer nitelikte olduğu için; mücbir sebebin ortaya çıkmasından sorumlu olmayan taşıtanı mücbir sebep olan deprem dolayısıyla doğmuş veya artmış olan sürastarya ücretinden de sorumlu tutmamak hakkaniyete uygun da bir çözüm olacaktır.

⁴¹ Silahtaroglu, s. 151-167.

III. İNGİLİZ HUKUK UYGULAMASI VE SÖZLEŞMELERE KONULAN GENEL İŞLEM ŞARTI NİTELİĞİNDEKİ MÜCBİR SEBEP KLOZUNUN (BIMCO MÜCBİR SEBEP 2022 KLOZU) DEPREM MÜCBİR SEBEBİ YÖNÜNDE YÜKLEME VE SÜRASTARYA SÜRELERİ AÇISINDAN SONUÇLARI

A. YOLCULUK ÇARTERİ SÖZLEŞMELERİNE KONULAN MÜCBİR SEBEP KLOZU

1. Mücbir Sebep Klozu

İlk başlık altında yapılan açıklamalara paralel olarak İngiliz hukuk sistemi, hukukumuzun da dahil olduğu Kıta Avrupa'sı hukuk sisteminden farklı olarak, mücbir sebebi hukuki bir kurum olarak kabul etmemekte ve mücbir sebebe bir hukuki sonuç da bağlamamaktadır. Başkaca bir biçimde ifade etmek gerekirse İngiliz hukuku açısından mücbir sebep tamamen sözleşmeden doğan bir kavram olup; bunun sebep ve sonuçlarının ayrıntılı biçimde ilgili mücbir sebep klozunda biçimde tespit edilmesi şarttır⁴².

Bu doğrultuda hazırlanacak olan mücbir sebep klozunda mücbir sebep olarak sayılacak hallerin liste şeklinde sayılması yönteminin tercih edildiği; ancak bunun yanında ayrıca "... ve bunların dışında tarafların/taraflardan birinin kontrolü dışında meydana gelen her türlü sebepten..." şeklinde geniş bir ifadeyle geri kalan sebeplerin de dahil edildiği gözlemlenmektedir⁴³. Buna göre, depremin de mücbir sebep olarak kabul edilebilmesi için ya listede açıkça sayılmış olması veya tarafların sözleşmeyi akdederken bunu öngörememiş olmalarının yanında depremin tarafların veya mücbir sebep klozu düzenlemesinde öngörülmesi ise taraflardan birinin edimini/edimlerini ifa etmesine engel bir durum oluşturduğunun ispat edilmesi gerekmektedir.

Burada hangi hallerin mücbir sebep klozu kapsamına dahil edilmiş olduğu kadar, mücbir sebep sayılan duruma bağlanan sonuçlar da önemlidir. Daha açık biçimde ifade etmek gerekirse, mücbir sebep sayılan sebeplerden birinin, mesele çalışmamızın konusunu teşkil eden depremin meydana gelmesi durumunda bundan etkilenen taraf edimini ifa etmekten kaçınabilecek midir veya etkilenen tarafın edimi depremin etkileri devam ettiği sürece askıda mı kalacaktır ya da depremin ortaya çıkışı sözleşmenin süresini mi uzatacaktır?

İngiliz hukuk uygulamasında nelerin mücbir sebep olarak sayılmış olduğu kadar mücbir sebep klozunun bu sorulara da ayrıntılı biçimde cevap vermesi önemlidir. Bu doğrultuda çoğu kez mücbir sebep klozunda yer alan sebep/sebeplerden biri/birkaçının gerçekleşmesi durumunda, bundan etkilenen tarafın edimi-

⁴² Ülgener, s. 6-7; <https://www.nepia.com/articles/force-majeure-events-during-covid-19/?lang=en> (06.04.2023).

⁴³ Bu hususta bkz. <https://www.nepia.com/articles/force-majeure-events-during-covid-19/?lang=en> (06.04.2023); <https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/> (06.04.2023); <https://www.shiplawlog.com/2022/02/04/expecting-the-unexpected-bimco-releases-force-majeure-clause/> (06.04.2024).

nin ifasının belirli bir süre askıda kalması; bu askıda kalma süresinin belirli bir süreden daha uzun olması durumunda bu durumdan etkilenmeyen karşı tarafın sözleşmeyi sona erdirmeye hakkının mümkün olacağı bu klostarda hüküm altına alınmaktadır⁴⁴.

Bunun yanında ayrıca mücbir sebep klotunda yer alan sebebin/sebeplerin ortaya çıktığı, bundan etkilenen tarafça karşı tarafa bildirilmelidir⁴⁵. Bildirimin hangi süre içerisinde ve ne şekilde yapılacağı da mücbir sebep klotu altında tespit edilebilir.

Burada ayrıca İngiliz mahkeme kararlarının mücbir sebep klotlarını nasıl yorumladıkları konusunda genel bir değerlendirme yapmak gerekirse; mahkemenin öncelikle mücbir sebep klotlarını yorumlarken olabildiğince dar yorumu tercih ettiğini ve mücbir sebebi, buna dayanan tarafın aleyhine yapılan bir yorumla değerlendirip; ilgili tarafın buna dayanıp dayanamayacağına bu şekilde karar verdiği gözlemlenmektedir⁴⁶.

Son olarak mücbir sebebin, imkansızlık teorisi kapsamında sözleşmenin ifasını imkansız hale getirdiğinin kabulü de mümkün olabilir. Burada İngiliz mahkemelerinin uzunca bir süre imkansızlık teorisini sıkı biçimde uyguladığı; sözleşmelerin ifasının her iki taraf açısından da imkansız olduğu hallerde ancak bu teorinin uygulama alanı bularak sözleşmenin sona erdirilebileceğini kabul ettiğini belirtmek gerekmektedir. Ancak tüm dünyayı sarsan Kovid-19 pandemisi sonrası bu teorinin uygulamasında mahkemelerin biraz daha esneklemeye başladığı ve taraflardan birisi için sözleşmenin ifasının imkansız hale gelmesi ve bu imkansızlığın da sürekli olması halinde de imkansızlık teorisinin uygulanmasını kabul ettikleri gözlemlenmektedir⁴⁷.

⁴⁴ Bu hususta bkz. <https://www.nepia.com/articles/force-majeure-events-during-covid-19/?lang=en> (06.04.2023); <https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/> (06.04.2023); <https://www.shiplawlog.com/2022/02/04/expecting-the-unexpected-bimco-releases-force-majeure-clause/> (06.04.2023); https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf (06.04.2023); <https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/> (06.04.2023); <https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211> (06.04.2023).

⁴⁵ <https://www.nepia.com/articles/force-majeure-events-during-covid-19/?lang=en> (06.04.2023); <https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/> (06.04.2023); <https://www.shiplawlog.com/2022/02/04/expecting-the-unexpected-bimco-releases-force-majeure-clause/> (06.04.2023); <https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211> (06.04.2023).

⁴⁶ Ülgener, s. 6-8; <https://www.nepia.com/articles/force-majeure-events-during-covid-19/?lang=en> (06.04.2023); <https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/> (06.04.2023); <https://www.shiplawlog.com/2022/02/04/expecting-the-unexpected-bimco-releases-force-majeure-clause/> (06.04.2023); <https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211> (06.04.2023).

⁴⁷ <https://www.nepia.com/articles/force-majeure-events-during-covid-19/?lang=en> (06.04.2023); <https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/> (06.04.2023).

2. BIMCO 2022 Mücbir Sebep Klozu

Burada ayrıca, 2020 yılından itibaren ticari ilişkilere damgasını vuran Kovid-19 pandemisinin denizcilik sektörüne yansımaları olarak BIMCO 2022 mücbir sebep klotuna da yukarıdaki açıklamalar ışığında değinmek gerektiği düşünülmektedir.

Pandeminin, İngiliz hukuku açısından denizcilik sektöründe süregelen uygulamalarda çoğu zaman önemsenmeyen ve kullanılmayan iki klozu ön plana çıkardığı kabul edilmektedir. Bunlar BIMCO'nun ebola salgını döneminde yürürlüğe koyduğu ancak Kovid-19 pandemisi doğrultusunda 2021 yılında revize ettiği BIMCO Bulaşıcı Hastalıklar Klozu⁴⁸ ile Mücbir Sebep klotlarıdır.

Kovid-19 pandemisinin sektördeki etki ve sonuçlarının somut biçimde tetkik edilebilecek aşamaya geldiği andan itibaren, denizcilik sektöründe aktif biçimde faaliyet gösteren hemen tüm kişilerin üyesi olduğu BIMCO nezdinde, pandeminin sektördeki etkileri ve bunun sonuçları ışığında daha geniş kapsamlı bir mücbir sebep klotu önerisi kaleme alma çalışmaları başlamıştır. Bu çalışmalar Rusya ve Ukrayna arasındaki silahlı çatışmaların alevlenmesi ve bu durumun savaşa dönmesi ile daha da önem kazanmış ve BIMCO, 16 Ocak 2022 tarihinde BIMCO 2022 Mücbir Sebep Klotunu yayımlamıştır⁴⁹.

Klot öncelikle tanımlar başlığı altında (a) paragrafında, (b) paragrafında sayılan olay veya durumlar dolayısıyla sözleşmeden doğan edimini/edimlerinden bir kaçını ifa edemeyecek Etkilenen Taraf'ın, mücbir sebebi, mücbir sebebin kendisinin makul kontrolü dışında meydana geldiğini; mücbir sebebin sözleşmenin akdedildiği sırada öngörülemeyecek durumda olduğunu ve Etkilenen Taraf'ın mücbir sebebin etkilerinden makul bir biçimde kaçınamayacak veya üstesinden gelemeyecek olduğunu ispatlaması gerektiğini düzenlemektedir⁵⁰.

Bunu takip eden (b) paragrafı mücbir sebep sayılacak halleri somut olarak saymakla en sonuna "... veya Etkilenen Taraf'ın ihmalden doğmadığı sürece benzer her türlü olay ve durum..."un da bu haller kapsamında kabul edilmesi gerektiğini hüküm altına almaktadır⁵¹.

⁴⁸ Bu hususta ayrıntılı bilgi ve açıklamalar için bkz. <https://www.bimco.org/news/priority-news/20210702-bimco-iocd-clause-update> (06.04.2023); <https://www.standard-club.com/knowledge-news/article-new-bimco-infectious-or-contagious-diseases-clauses-to-be-published-in-november-2021-3735/> (06.04.2023).

⁴⁹ <https://www.nepia.com/articles/force-majeure-events-during-covid-19/?lang=en> (06.04.2023); <https://www.shiplawlog.com/2022/02/04/expecting-the-unexpected-bimco-releases-force-majeure-clause/> (06.04.2023).

⁵⁰ Klotun İngilizce metni için bkz. <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/force-majeure-clause-2022> (06.04.2023).

⁵¹ Klotun İngilizce metni için bkz. <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/force-majeure-clause-2022> (06.04.2023).

Düzenlemenin (c) maddesi ihbarlar ve zararı azaltma yükümlülüğü başlığı altında Etkilenen Taraf'ın mücbir sebebin ortaya çıkmasını müteakip gecikmeksizin karşı tarafa bu durumu yazılı biçimde ihbar etmesi; ortaya çıkan zararı azaltmak için gereken her türlü makul çabayı göstermesi ve ilgili her türlü belge ve bilgiyi karşı tarafla paylaşması ve mücbir sebebin edimi ifa etme üzerindeki etkisi sona erer ermez bunu da karşı tarafa ihbar etmesi gerekliliklerini kaleme almaktadır⁵².

Klozun (d) paragrafı tarafların mücbir sebebin etkilerini azaltmak için işbirliği içerisinde hareket etmeleri gerektiğini düzenlemekle; (e) paragrafı ise usulüne uygun biçimde ihbar edilmiş mücbir sebep durumunda, bu nedenle ifa edilemeyen edim veya edimlerden dolayı sözleşmenin hiçbir tarafının sorumlu tutulamayacağını belirtmektedir⁵³.

Buna ek olarak, mücbir sebepten etkilenmediği sürece ödeme yükümlülüklerinin devam ettiği de yine klozun (f) bendinde düzenlenmektedir⁵⁴.

Sona erme başlıklı son paragraf olan (g) paragrafı mücbir sebebin taraflarca kararlaştırılacak olan belirli bir süreden daha uzun sürmesi halinde veya sözleşmenin ifasını imkansız, hukuka aykırı ya da ilk akdedildiği halden tamamen farklı bir hale getirmesi durumunda her bir tarafın sözleşmeyi sona erdirmeye hakkı olduğunu hüküm altına almaktadır⁵⁵.

Son olarak, bu klozu çarter sözleşmelerine eklemeyi düşünen taşıyan ve taşıtanların özellikle BIMCO'nun Açıklayıcı Notlarını dikkatle incelemeleri de önerilmektedir⁵⁶.

B. İNGİLİZ HUKUKUNDA MÜCBİR SEBEBİN YÜKLEME VE SÜRÜSTARYA SÜRELERİ AÇISINDAN SONUÇLARI

1. Yükleme Süresi Açısından Durum

Giriş kısmında yapılan genel açıklamalar altında da ifade edilmeye çalışıldığı üzere İngiliz hukuk uygulamasında yükleme/boşaltma süreleri, hukukumuzdaki gibi faaliyet alanı prensibi kapsamında değerlendirilmemekte; bu sürelerin hesabına dair her türlü kuralı tarafların sözleşme ile tespit etmesi gerektiği kabul edilmektedir.

⁵² Klozun İngilizce metni için bkz. <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/force-majeure-clause-2022> (06.04.2023).

⁵³ Klozun İngilizce metni için bkz. <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/force-majeure-clause-2022> (06.04.2023).

⁵⁴ Klozun İngilizce metni için bkz. <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/force-majeure-clause-2022> (06.04.2023).

⁵⁵ Klozun İngilizce metni için bkz. <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/force-majeure-clause-2022> (06.04.2023).

⁵⁶ Bu hususta bkz. <https://www.shiplawlog.com/2022/02/04/expecting-the-unexpected-bimco-releases-force-majeure-clause/> (06.04.2023).

Bu hukuk sisteminde yükleme/boşaltma sürelerinin, sadece ve sadece taşıyanın kusuru söz konusu ise bu halde duracağı; bunun dışında sözleşmede tespit edilmiş kurallara göre sürelerin hesaplanacağı belirtilmektedir⁵⁷.

Bu kapsamda yükleme/boşaltma sürelerinin, hukukumuzdaki gibi, 24 saatlik kesintisiz çalışma temelinde hesaplanacağı kabul edilmekle bu kurala getirilecek istisnaların açıkça tarafların akdettikleri yolculuk charteri sözleşmesi ile öngörülmesi gerektiği belirtilmektedir⁵⁸. Buna göre mesela yükleme/boşaltma sürelerinin hesabında haftalık tatil günleri ve/veya resmi tatil günleri yükleme/boşaltma sürelerinden istisna tutulmak veya limanın çalışma planına göre yükleme/boşaltma sürelerinin hesaplanması ya da hava durumunun yükleme/boşaltmaya izin vermediği günlerin süre hesabından sayılmaması gibi kuralların öngörülmesi isteniyorsa bunların açıkça yolculuk charteri sözleşmesinde düzenlenmesi gerekmektedir.

Tüm bu açıklamalar ışığında mücbir sebebin yükleme/boşaltma sürelerine etkisi hususunda da yine genel kuralın geçerli olacağı tespitini yapmak zor olmayacaktır. Daha açık biçimde ifade etmek gerekirse, çalışmanın konusunu teşkil eden depremin, İngiliz hukukuna tabi tutulmuş yolculuk charteri sözleşmeleri açısından mücbir sebep olarak kabul edilip sözleşmedeki yükleme/boşaltma süresini durdurabilmesi için bu hususun sürelerin hesabı açısından istisna tutulması gerekmektedir.

Bu istisna tutma durumunun yukarıda ele alınan BIMCO mücbir sebep klozunda olduğu gibi genel bir mücbir sebep klozu ile de yapılabileceği hususunu da ele almak gerekmektedir. Buna göre, genel mücbir sebep klozunun yükleme/boşaltma süreleri açısından uygulama alanı bulması için, bir önceki başlık altında ifade edilmiş olduğu üzere, mücbir sebep klozunun depremi de açıkça kapsama dahil etmesi veya depremin taraf veya tarafların edimlerinin ifasına engel teşkil ettiğinin somut biçimde ispat edilmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda depremin gerek klozda açıkça sayılması gerekse de yükleme/boşaltmayı imkansız hale getirmesi gerekmektedir. Aksi halde mücbir sebep klozunun yükleme/boşaltma süresini durdurması mümkün değildir.

Burada son olarak, depremin yükleme/boşaltma süreleri açısından imkansızlık teorisinin uygulanmasına sebebiyet verecek nitelikte olduğu düşünülmeyen de belirtilmelidir. Zira deprem, yolculuk charteri sözleşmelerinin ifası açısından bakıldığında, etkileri belirli bir süre devam edebilecek olan, hatta laternatif ifa imkanlarının da söz konusu olabileceği bir durumdur. İngiliz hukuku açısından bakıldığında, ifa imkanının mümkün olduğu her durumda imkansızlık teorisinin uygulama alanı bulmayacağı değerlendirilmesi yapılabilir. Bu sebeple yükleme/boşaltma süreleri açısından bu teorinin uygulama alanı bulmayacağını da burada belirtmek gerekmektedir.

⁵⁷ Baughen, s. 236-238; Schofield, s. 3-5; Wilson, s. 72-74.

⁵⁸ Baughen, s. 236-238; Schofield, s. 3-5; Wilson, s. 72-74; Ülgener, s. 75-92.

2. Sürastarya Süresi Açısından Durum

Çalışmadaki genel açıklamaları ele alan ilk başlık altında da ifade edilmiş olduğu üzere sürastarya süresi İngiliz hukukunda taşıyanın fazladan beklemesi dolayısıyla kendisine ödenen bir tazminat olarak kabul edildiği için, nitelik olarak yükleme/boşaltma süresinden farklıdır.

Daha açık biçimde ifade etmek gerekirse, yükleme/boşaltma süresi, navlun ücreti kapsamında ödenmiş bir ücret iken sürastarya bu ücretten bağımsız olarak ve taşıyanın yükleme/boşaltma süresinden daha fazla beklemesinden dolayı ödenen bir tazminattır⁵⁹.

Hal böyle iken yükleme/boşaltma süreleri için öngörülen istisnaların sürastarya süresi için de geçerli olması; İngiliz hukuku açısından mümkün değildir. Diğer bir biçimde belirtmek gerekirse, navlun ücreti kapsamında ödenmiş olan yükleme/boşaltma süresinin işleyişine dair öngörülen kuralların; nitelik olarak bundan farklı biçimde fazladan bekleme tazminatı olarak öngörülen sürastarya için de uygulanması bu hukuk uygulamasında kabul edilmemektedir⁶⁰.

Bu sebeple, mücbir sebebin ortaya çıkması durumunda sürastarya süresinin duracağı kabul edilecekse; bunun da ayrıca ve açıkça yolculuk çarteri sözleşmesinde kabul edilmesi gerekmektedir. Daha somut biçimde ifade etmek gerekirse, depremin meydana gelmesi dolayısıyla depremin etkilerinin devam ettiği süre boyunca sürastarya süresinin duracağı kabul edilmek isteniyorsa bunun ayrıca sürastaryayı düzenleyen hükme eklenmesi gerekmektedir.

Bunun yanında ayrıca mücbir sebep klozu düzenlenmiş ise bu klozun sürastarya süresinin hesabını da durdurabilmesi için öncelikle, önceki paragraflarda da belirtilmiş olduğu üzere söz konusu sebebin mücbir sebep olarak kabul edilebilmesi gerekmektedir. Akabinde bu sebebin sürastarya süresinin işleyişini durdurabilmesi için bu sebebin yükleme/boşaltmayı engellediğinin de ispatlanması gerekmektedir. Daha somut ifadeyle, öncelikle burada depremin mücbir sebep klozu kapsamında kabul edilmesi; akabinde bu sebebin yükleme/boşaltma işlemlerinin yapılmasına engel teşkil etmesi de gerekmektedir.

Burada ayrıca, İngiliz hukukunda yolculuk çarteri sözleşmelerinde sıklıkla rastlanan *sürastarya süresi bir kere başladı mı durmaz* kuralının kabul edilmiş olması halinde mücbir sebebin sürastarya süresini durdurup durdurmayacağını da kısaca ele almak uygun olacaktır. Bu kapsamda mücbir sebep, sürastaryaya dair düzenleme getiren çarter sözleşmesinin özel hükmü kapsamında düzenlenmiş ise, o halde sürastarya süresinin kesintisiz biçimde devam edeceği kuralına da istisna olarak kabul edilmiş olarak yorumlanacak ve bu halde de sürastarya süresi duracaktır. Ancak genel mücbir sebep klozu var ve sürastaryayı düzenleyen çar-

⁵⁹ Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için bkz. Silahtaroğlu, s. 151-167.

⁶⁰ Baughen, s. 251-252; Schofield, s. 363-367; Wilson, s. 76-78; Ülgener, s. 126-143.

ter sözleşmesi hükmünde de *sürastaryaya süresi bir kere başladı mı durmaz* kuralı kabul edilmiş ise bu halde sürastaryaya mücbir sebep klozunun uygulanmayacağı, diğer bir ifadeyle sürastaryaya süresinin mücbir sebepten istisna tutulduğunun kabulü gerekecektir.

Son olarak, imkansızlık teorisinin uygulanıp uygulanmayacağına dair yükleme/boşaltma süresi kapsamında bir önceki başlık altında yapılmış olan açıklamaların sürastaryaya için de geçerli olacağı ve sürastaryaya süre ve ücreti için de imkansızlık teorisinin uygulama alanı bulmayacağına düşünülmesi belirtilmelidir.

SONUÇ

Kişiler aralarındaki ticari ilişkileri düzenlerken tüm şartların her zaman optimum düzeyde olacağı inancı ile hareket ederler. Basiretli tacir olarak elbette birtakım öngöründe bulunmakla yükümlüdürler. Ancak yine de deyim yerindeyse *en kötü'sünü* düşünmezler.

Ülke olarak biz en kötü'lerden birisini hatta belki de en kötü'sünü maalesef ki 6 Şubat 2023 günü yaşadık. İnsanın doğa karşısında ne kadar güçsüz ve çaresiz kalabileceğini o gün, maalesef, onlarca kaybımızla bir kere daha tecrübe ettik. Yaşadığımız yıkım ve acının sözlüklerde kelime karşılığı yok; hani şair der ya *“kelimelerin kifayetsiz kaldığını bilmezdim”* diye; işte tam da öyle bir yerde kaldık; zaman durdu.

Ancak maalesef hayatın devam ettiği gerçeği ile de yüzleşmek zorunda kaldık. Yüzyıllardır önemli ticaret merkezi haline gelmiş şehirlerin, ilçelerin, limanların depremden etkilenmesine, burada yaşayanlara acılarını yaşayabilmesine hayat en fazla bir hafta izin verdi. Sonrasında hemen her şey, sanki tüm bu yıkımlar olmamış; bu acılar yaşanmamış gibi sil baştan, yeniden yaşanmaya başlandı; ticaret kaldığı yerden devam etti.

Yaşananları elbette unutmadık; unutamayız. Ancak hayatın devam ettiği gerçeğine de uyum sağlamak ve sorunlara çözüm bulmak gerekiyordu; halen de gerekiyor. Herkes bu süreçte en iyi bildiği işi yaparak yaraların sarılmasına karınca kararınca destek olmaya çalıştı. İşte bu çalışma ile naçizane biz de bu sürece katkıda bulunmaya çalıştık.

Depremlerin meydana geldiği ilk hafta, bölgedeki limanlarda tüm operasyonlar durdu; limanda insan gücü yoktu, bulunamadı; çünkü her evden bir cenaze çıkmıştı. İnsanlar canlarıyla sevdiklerinin canlarıyla uğraşıyorlardı.

Ertesi hafta artık operasyonların kısmen de olsa başlaması gerekti. Ancak öte taraftan limanlar insani yardımlar için de kullanılıyordu ve bu yardımlar ticari gemilere verilen hizmetlerden daha öncelikliydi.

İşte tüm bu somut tablo içerisinde taşıma sözleşmelerinde, denizyoluyla taşıma sözleşmesinin bir türü olan yolculuk charteri sözleşmelerinde kaleme alınan

yüklemesi/boşaltma ve bekleme sürelerinin akıbetinin ne olacağına da değerlendirilmesi gerekiyordu. İşte bu çalışmada da gerek TTK gerekse de deniz taşımacılığında sıklıkla uygulama alanı bulan İngiliz hukuk uygulaması ışığında bu sürelerin deprem mücbir sebebi karşısında akıbetinin ne olacağını ele almaya çalıştık.

Kanunumuzun uygulaması açısından, sözleşmede açık biçimde mücbir sebep kızı yoksa, yüklemesi/boşaltma sürelerindeki TTK 1156/3 ve 1172/3. Maddelerinin açık düzenlemeleri karşısında yüklemesi/boşaltma sürelerinin duracağı, ancak bu süreler için taşıtanın sürastarya ücreti ödemekle yükümlü olacağı tespitini yaptık. Bu halde ifa imkansızlığına dair TBK 136-137. Madde düzenlemesinin, özel düzenleme olan TTK hükümleri karşısında uygulama alanı bulamayacağını belirtmekle beraber hakimin burada, önüne gelen somut olayda, gerek TBK, gerekse de TMK 2. Madde hükümleri ışığında, açık hükme rağmen, yine de TBK 136-137. Maddeyi uygulaması gerektiği kanaatinde olduğumuzu da naçizane belirtme gereği hissettik.

Sürastarya süresi açısından ise yine TTK 1156/6 ve 1172/6. Maddeler ışığında mevcut olan sürastarya süresi bir kere başladı mı durmaz açık hüküm karşısında TTK hükümleri ışığında mücbir sebebin uygulamasının çok da mümkün olmayacağı tespitini yaptıktan sonra; sürastaryanın hukukumuzdaki hukuki niteliğinin yolculuk çarteri sözleşmesinde kararlaştırılan ücret olmasından hareketle burada TBK 136-137 hükmünün sürastarya açısından uygulama alanı bulabileceğini belirttik.

İngiliz hukuku açısından ise maalesef durumun bu kadar net ve iç açıcı olmadığını ifade ederek; sözleşmede açıkça mücbir sebebe dair hüküm yoksa bu halde yüklemesi/boşaltma sürelerinin bu halde işlemeye devam edeceğini ifade ettik. Sürastarya süresi açısından ise, sözleşmede mücbir sebep kızı olsa dahi *sürastarya bir kere başladı mı durmaz* hükmünün sürastarya süresi açısından sözleşmeye konmuş ise mücbir sebep kızıunun, ayrıca sürastaryaya dair bu özel hüküm içerisinde öngörülmemiş olması halinde, İngiliz hukuku açısından uygulama alanı bulamayacağı değerlendirmesini de yaptık. Son olarak yaşamış olduğumuz depremin, mücbir sebep kapsamında İngiliz hukukundaki imkansızlık teorisi dahilinde değerlendirilip değerlendirilemeyeceği incelemesinde, bu teorisinin ifanın her iki taraf için de imkansız hale gelmesini ve bu imkansızlık halinin de sürekli olmasını aramasından hareketle uygulama alanı bulamayacağını belirttik.

Tüm bu değerlendirmelerimiz; tüm bu tespitlerimiz yaşanan acıları, yıkılan hayatları, kaybedilen canları unutturmaz; unutturmayacak biliyoruz ve bu cümlenin devamının “Ama”sı da yok. Zira bu çalışma, bu acıların unutulmasını değil unutulmamasını sağlamak amacıyla; sözün hala uçtuğu bu zamanda, yazıda kalması amacıyla kaleme alındı...

KAYNAKÇA

- Baughen, Simon. *Shipping Law*. Routledge: 4. Baskı, 2010.
- Baysal, Başak. *Sözleşmenin Uyarlanması, BK m. 138 Aşırı İfa Güçlüğü*. İstanbul: Oniki Levha Yayınları, Kasım 2020.
- Bozkurt Bozabalı, Banu. “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Doğrultusunda Hazırlık İhbarı, Bekleme Süreleri ve Limanda Olsun Olmasın (WIPON)/Rıhtımda Olsun Olmasın (WIBON) Kaydının Değerlendirilmesi”. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi C: XXXII*, S: 2 (2016): 177-207.
- Cooke, Julian; Kimball, John D.; Young, Timothy; Martowski, David; Taylor, Andrew ve Lambert, Leroy. *Voyage Charters*. Informa: LLP, 2001.
- Çağa, Tahir ve Kender, Rayegan. *Deniz Ticaret Hukuku II*. İstanbul: Oniki Levha Yayınları, 2010.
- Çetingil, Ergon; Kender, Rayegan ve Yazıcıoğlu, Emine. *Kender - Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2020.
- Eren, Fikret. *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*. Ankara: Yetkin Yayınları, 2022.
- file:///C:/Users/LENOVO/Downloads/Laytime%20Definitions%20for%20Charter%20Parties%202013%20v2.pdf (06.04.2023).
- Haight Jr., Charles S. “Babel Afloat: Some Reflections on Uniformity in Maritime Law”, *Journal of Maritime Law and Commerce* V: 28, No: 2 (Nisan 1997): 189 vd., <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/jmlc28&div=16&id=&page=> (06.04.2023 - çevrimiçi).
- Kaner, Deniz İnci. *Deniz Ticareti Hukuku II*. (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2014).
- Oğuzman, Kemal ve Öz, Turgut. *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, C. I*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2022.
- Palfrey, John G. “The Common Law Courts and the Law of Sea”, *Harvard Law Review*, Vol: 36, No: 7 (Mayıs 1923): 777-801, <https://www.jstor.org/stable/pdf/1328443.pdf> (06.04.2023 - çevrimiçi).
- Schofield, John. *Laytime and Demurrage*. Informa: 5. Baskı, 2008.
- Sözer, Bülent. *Deniz Ticareti Hukuku I*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2022.
- Silahtaroglu Batmaz, Elvin. “Sürastarya Parası ile Gecikme Zararları Kavramlarının Türk ve İngiliz Hukuk Sistemleri Bakımından Karşılaştırılması”. *Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi C: 5*, S. 2 (2015): 151-167.
- Tandoğan, Haluk. *Türk Mes’uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet)*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 1961 Basısından tıpkı Bası, 2010.
- Tekinay, Selahattin Sulhi; Akman, G. Sermet; Burcuoğlu, Haluk ve Altop, Atilla. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 1993.
- Ülgener, Fehmi. “İngiliz Hukukunda Force Majeure Kavramı - Frustration Kurumu”, <https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-muchbir-sebep-i25> (06.04.2023).
- Ülgener, Fehmi. *Sürastarya Süresi ve Ücreti*, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1993.
- Wilson, John F. *Carriage of Goods by Sea*, Pearson Education Limited: 2010.

İnternet Kaynakları

- <http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf> (06.04.2023).
- <https://chambers.com/articles/force-majeure-clauses-under-english-law> (06.04.2023).
- <https://maintenanceandcure.com/maritime-blog/the-intriguing-history-of-maritime-law/> (06.04.2023).
- [https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/3-107-5776?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&firstPage=true](https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/3-107-5776?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&firstPage=true) (06.04.2023).
- <https://www.bimco.org/> (06.04.2023).
- <https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/> (06.04.2023).
- <https://www.nortonrosefulbright.com/fr-fr/knowledge/publications/b54cf723/force-majeure-hardship-clauses-and-frustration-in-english-law-contracts-amid-covid-19#:~:text=References%20to%20a%20%E2%80%9Cforce%20majeure,from%20performing%20its%20contractual%20obligations> (06.04.2023).
- <https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211> (06.04.2023).
- <https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/> (06.04.2023).
- https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf (06.04.2023).