

HIZLANDIRMA PRIMI ("DISPATCH MONEY")

Prof.Dr.M.Fehmi Ülgener

1. Kavram ve charter sözleşmelerindeki şekil

Çarter sözleşmesinde yer verilmiş olması şartıyla hızlandırma primi (*dispatch money*) yükleme ya da boşaltma faaliyetlerini *starya süresi* ("laytime") bitmeden sona erdirmesi halinde yükle ilgiliye taşıyan tarafından ödenen bir meblağdır. Diğer bir ifadeyle geminin (yükleme limanında) zamanından evvel yola çıkması ya da (boşaltma limanında) serbest kalması karşılığında yükle ilgili lehine doğan bir ücret hakkıdır.

Hızlandırma primi yükle ilgilinin starya süresini aşması halinde taşıyana ödemek durumunda kalacağı sürastarya ücretinin karşılığını oluşturmaktadır.

Türk Ticaret Kanununda düzenlenmemiş olan, ayrıca diğer hukuk düzenlerinde de yazılı bir hukuk kuralı şeklinde bulunmayan hızlandırma primi kaynağını ticari hayatın gereklerinde bulmaktadır:

- Taşıyanın amacı daima yükleme faaliyetlerinin tamamlanması ile bir an evvel yolculuğa başlamak ve boşaltma faaliyetlerinin hızlı bir şekilde bitirilmesi ile gemisinin tüm kontrolüne tekrar sahip olmaktır.
- Gerek starya süresi gerek sürastarya süresi doğrudan doğruya yükle ilgili şahısların lehine olan sürelerdir. Dolayısıyla kendileri bu süreleri diledikleri gibi kullanma hakkına sahiptirler. Taşıyanın bu şahısların üzerine düşen faaliyetleri daha çabuk bir şekilde gerçekleştirmeleri için herhangi bir şekilde baskı yapma hakkı bulunmamaktadır.
- Hızlandırma primi ise bir bakıma bunun istisnasını oluşturmaktadır. Söz konusu primi taşıyan tarafından yükle ilgiliye teklif edilen bir teşvik primi ya da bir ödül şeklinde değerlendirmemiz mümkündür.

VoyLayRules 1993 tariflerine göre

"*DESPATCH*" , yükleme ya da boşaltma faaliyetlerinin starya bitmeden tamamlanması durumunda daha önce anlaşılan bir meblağın taşıyan tarafından ödenecek olmasıdır.

"*DESPATCH ON (ALL) WORKING TIME SAVED*" (*WTS*) or "*ON (ALL) LAYTIME SAVED*" hızlandırma priminin faaliyetlerin sona erdiği tarih ile staryanın sona ereceği tarih arasında kalan zaman için ödeneceği anlamına

gelmektedir, ancak burada önemli olan starya süresinin kesilmesine sebep olacak engeller (örneğin kötü hava şartları) burada da göz önüne alınacaktır. Burada hesaba katılacak süreyi net süre olarak kabul etmek mümkündür.

“*DESPATCH ON ALL TIME SAVED*” (*ATS*) halinde ise hızlandırma primi yine aynı zaman dilimi için ödenecek, ancak burada starya süresinin kesilmesine sebep olan engeller dikkate alınmayacak, dolayısıyla tasarruf edilen gros süre göz önüne alınacaktır.

Günümüzde hızlandırma primi bunun söz konusu olacağı limanlara göre üç gruba ayrılmaktadırlar:

- **D.L.O.** [*dispatch money for loading port(s) only*] Çarter sözleşmesinde DLO kaydı varsa, bu söz konusu sözleşmenin yerine getirilmesi sırasında sadece yükleme limanı veya limanlarında yükle ilgililer tarafından tasarruf edilecek süreler karşılığında hızlandırma priminin ödeneceği anlamına gelmektedir.
- **D.D.O.** [*dispatch money for discharging port(s) only*]: Taraflar navlun sözleşmesine DDO kaydı koymuşlarsa, bu hızlandırma priminin sadece boşaltma limanlarında söz konusu olacağı anlamına gelmektedir.
- **D.B.E.** [*dispatch money payable at both ends*]: Böyle bir durumda ise taşıyan hem yükleme liman veya limanlarında hem de boşaltma liman veya limanlarında yükle ilgili şahıslar tarafından tasarruf edilecek olan süreler karşılık olarak hızlandırma primi ödeyecektir.

Tarafların çarter sözleşmesinde hızlandırma primi şartını koymaları halinde, ayrıca bunun nasıl hesaplanacağını da belirtmeleri gerekmektedir. Bu bakımdan söz konusu şartı üç grupta incelemek mümkündür:

- Hızlandırma priminin sürastarya ücretinin belirli bir oranına eşit olduğunu ortaya koyan şartlar: Uygulamada genellikle hızlandırma priminin yarım sürastarya ücretine eşit olduğu kabul edilmektedir. (*despatch half demurrage; d 1/2 d*)
- Hızlandırma priminin miktarını sürastarya ücretinden bağımsız olarak düzenleyen şartlar: Bazı çarter sözleşmelerinde ise

hızlandırma primine esas teşkil edecek olan birim sürastarya ücretinden bağımsız olarak belirlenmektedir. ("*...owners to pay despatch money at the rate of...per day*")

- Hızlandırma primini için her hangi bir miktar öngörmeyen şartlar: Bu durum eksiklikten başka bir şey değildir ve burada da hızlandırma priminin miktarını belirlemek mümkündür. Buna göre TK.md. 1035 sürastarya ücretinin sözleşmede düzenlenmediği halden bahsetmekte ve böyle bir durumda halin özellikleri, gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları ile taşıyanın mahrum kalacağı navlunlar göz önüne alınarak ücreti hakkaniyete göre belirleneceğini hükme bağlamaktadır.

2. Hızlandırma primi klozunun uygulanması

a.Birden fazla liman halinde

Navlun sözleşmesinde bulunan hızlandırma primi klozu *d.l.o.* şeklinde olup, geminin uğrayacağı birden fazla yükleme limanı bulunuyorsa söz konusu klozda aksine kayıt bulunmadığı takdirde sürastarya ve hızlandırma priminin hesaplanması tüm limanlar için birlikte gerçekleştirilir.Çünkü aksi takdirde taşıyan bakımından haksız bir kazanç ortaya çıkmaktadır.

b.Pazar ve tatil günlerinin istisna edildiği haller

Uygulamada hızlandırma primine ilişkin olarak ortaya çıkan uyuşmazlıklardan bir diğeri de primin hesaplanmasında dikkate alınan günlerin özelliği hakkındadır.Buna göre tasarruf edilmiş olan günler hakkında starya süresine dair belirli bazı günleri hesaplama harici bırakan şartlar ("*...sundays and holidays excepted...*" gibi) uygulanacak mıdır ? Yoksa burada fiilen tasarruf edilen süre göz önüne alınarak bahsi geçen şartlar uygulanmayacak,diğer bir ifadeyle hızlandırma primine esas teşkil edecek günler kesintisiz olarak mı hesaplanacaklardır ? Diğer bir ifadeyle hızlandırma primi kullanılmayan starya süresi karşılığında mı, yoksa geminin serbest kaldığı süre göz önüne alınarak mı verilecektir Bu konuda İngiliz ile Alman Hukukları arasında önemli bir fark bulunmaktadır:

Alman Hukuku tarafından kabul edilen görüş

Alman Hukuk doktrinde kabul edilen görüşe göre hızlandırma priminin kullanılmayan starya süresi karşılığında ödenmesi gerekmektedir. Çeşitli yazarlar bu hususa gerekçe olarak,açık bir şekilde aksi belirtilmedikçe çarterpartiye konmuş olan yukarıdaki kayıtlarla primin çalışma günü olarak kabul

edilen günler karşılığında ödenmesi gerektiğini ileri sürmektedirler. Bunun yanında Alman Hukukunda aksi takdirde yükü ilgilinin kendine tanınmış olan çalışma günlerinden fazla sayıda gün için hızlandırma primine hak kazanacağı belirtilerek, bu sonuç haksız bulunmaktadır.

Burada Türk-Alman Hukukları arasında inceleme konumuz bakımından bulunan önemli bir farktan söz etmek gerekmektedir. Buna göre Türk Hukukunda staryaya süresinin hesabında sadece çalışma günleri dikkate alınırken, Alman Hukukunda söz konusu sürenin hesaplanması sürastaryaya süresindeki gibi yapılmakta, diğer bir ifadeyle günler kesintisiz olarak göz önüne alınmaktadır. Bu sebeple Türk Hukukunda hızlandırma priminin hesabında staryaya süresine ait kuralların mı uygulanacağı ? Yoksa fiilen tasarruf edilen sürenin mi esas tutulacağı sorusu yukarıda verilen örnekteki çarterparti kaydı olsa da olmasa da karşımıza çıkmaktadır.

İngiliz Hukuku tarafından kabul edilen görüş

Alman Hukukunun aksine İngiliz doktrininde sonucun çarterpartinin düzenleniş şekline göre değiştiği kabul edilmektedir. Buna göre

"...tasarruf edilen tüm süre..."
(*"...all time saved..."*)

veya

"...tasarruf edilen her hangi bir süre..."
(*"...any time saved..."*)

ya da

"...fiilen tasarruf edilen süre..."
(*"...actual time saved..."*)

şeklinde kayıtların bulunması halinde hızlandırma priminin tasarruf edilmiş olan sürenin tamamı için ödenmesi gerekmekte ve bu konuda staryaya klozunda istisna edilmiş olan günlerin hiç bir etkisi olmamaktadır. Diğer bir ifadeyle staryaya klozuna göre hesaplama dışında bırakılması gereken pazar ve tatil günleri karşılığında da, tasarruf edildikleri takdirde, hızlandırma primi ödenmesi gerekmektedir.

Görüldüğü gibi bu noktada İngiliz Hukuku ile Alman Hukuku arasındaki fark ortaya çıkmaktadır. Çünkü İngiliz Hukukunda tamamen geminin fiilen kazan-

mış olduğu günlere dikkat edilirken, Alman yazarların hemen tümüne göre starya klotunda istisna edilmiş olan günler karşılığında söz konusu primin ödenmesine gerek bulunmamaktadır.

Buna karşılık tasarruf edilen günlerden pazar ve tatil günlerinin hızlandırma priminin hesabında göz önün alınmaması ise ancak bu yönde bir kayıt ya da sistematik bir düzenleme olduğu hallerde kabul edilmektedir.

Dolayısıyla dispatch klotunda açık bir şekilde pazar ve tatil günlerinin istisna edilmiş bulunması ("*...sundays and holidays excepted...*") ya da günlerin hesaplanması bakımından starya klotuna bir atıf yapılmış olması söz konusu açıdan kabul edilebilir olarak değerlendirilmektedir.

Bunun gibi dispeç şartının starya klotu dahilinde, sürastarya şartınınsa bunun dışında yer alması halinde de hızlandırma primine esas tutulacak kuralların starya süresinde uygulananlar ile aynı yönde olacağına ilişkin bazı mahkeme kararları mevcuttur. Ancak buna rağmen İngiliz Hukukunda doğabilecek uyuşmazlıklara engel olması amacıyla daha açık kayıtların kullanılması tavsiye edilmektedir. Buna göre takvim günleri esası üzerinden "*...kesintisiz günler...*" ("*...running days...*") ifadesinin kullanılması söz konusu uyuşmazlıkların doğmasını önleyecek nitelikte bulunmaktadır.

Kanaatimize göre bu çözüm yollarından birini seçmek için hızlandırma primi ile neyin amaçlandığını belirlemek gerekmektedir. Çünkü, daha evvel de belirtildiği gibi, inceleme konumuz kanunda düzenlenmiş değildir, tamamen deniz ticaretinin gereklerinden kaynaklanmaktadır. Hızlandırma primi bilindiği gibi yükü ilgilileri üzerlerine düşen faaliyetleri bir an önce yerine getirmek amacıyla teşvik etmek öngörülmektedir. Çünkü taşıyanın limanlarda geçirdiği süre hem kendisine çok pahalıya mal olmakta, hem de kendisi navlun sözleşmesinden doğan taahhütlerini ne kadar önce yerine getirirse gemisi o kadar çabuk serbest kalmaktadır. Ayrıca dünya navlun piyasasının devamlı surette değiştiği de göz önünde tutulursa, taşıyanın charter sözleşmeleri için ayırdığı süre ne kadar kısa olursa, bu onun için o kadar avantajlı olacaktır.

Bundan dolayı bizce, charter sözleşmesinden açık bir şekilde tersi anlaşılmadığı takdirde, hesaplamanın takvim günü esası üzerinden, diğer bir ifadeyle fiilen yükleme ya da boşaltma faaliyetinin tamamlanması ile starya süresinin sona eriş tarihi arasındaki farka göre hesaplanması gerekmektedir.

c. Tesadüfi sebeplerle starya ve sürastarya sürelerinin kesintiye uğraması hali

Yükleme ve boşaltma faaliyetleri kötü hava şartları veya grev gibi sebeplerden dolayı kesintiye uğrarsa, bu durumun ne şekilde bekleme sürelerinin hesabını etkileyeceği hususu tesadüfi sebebin kaynağına göre değişmektedir. Buna göre

"taşıtanın faaliyet sahasında tahakkuk eden tesadüfi sebepler dolayısıyla yükün gemiye alınması mümkün olmayan günler"

TK.md.1036/2 (boşaltma için TK.md.1055/2) gereğince bekleme süreleri bakımından faaliyete bulunmuş olan günler olarak kabul edilirlerken

"taşıyanın faaliyet sahasında tahakkuk eden tesadüfi sebepler dolayısıyla yükün gemiye alınması mümkün olmayan günler"

(TK.md.1036/3,md.1055/3) sürelerin hesabında dikkate alınmazlar.

TK.md.1036/4 hükmünde ise fırtına,buz istilasası gibi her iki tarafın faaliyet sahasına dahil olayların meydana gelmesi halinde (*taşıtanın bu günler karşılığında sürastarya ücreti ödemesi karşılığında*) bu günlerin starya süresine ekleneceğini belirtmektedir. (*TK.md.1055/4'de aynı hükmü boşaltmadaki starya süresi bakımından düzenlemektedir.*) Uygulamada ise bir çok kayıtlı söz konusu günlerin hesap dışı bırakılacağı öngörülmektedir.

Yukarda belirtilmiş olan ve bekleme süresinin (starya+sürastarya) hesabına katılmayan günler hızlandırma priminin hesabı bakımından da çeşitli uyumsuzluklara sebep olmaktadır.Biz bu sebeple ortaya çıkabilecek iki ayrı hal belirleyebildik.

- **Ticaret Kanunu ve navlun sözleşmesinde bulunan kayıtlar sebebiyle starya ve sürastarya süresini kesen sebeplerin yükleme ya da boşaltma faaliyetleri sona erip hızlandırma primine esas teşkil edecek günler dahilinde meydana gelmeleri halinde bu sebeple uzayan süre karşılığında hızlandırma primi verilmeli midir ?** Bu konuya ilişkin incelemelere başlamadan evvel bir örnekle durumu canlandırmak gerekmektedir:

Yükleme süresi: 6 gün

Fiilen kullanılan süre: 4 gün

Tasarruf edilen süre: 2gün

Ancak 5.starya gününde 20 gün sürecek olan bir grev başlıyor.

Böyle bir durumda yükleme ya da boşaltma faaliyetleri tamamlanmamış olsaydı taraflarca kararlaştırılmış olan starya süresi kesilecek ve kendiliğinden 20 gün uzayacaktı. Böyle bir gerekçeye dayanarak taşıyanın acaba 2 gün yerine 22 günlük bir hızlandırma primi talebinde bulunması mümkün müdür ? Bu soruya cevap verebilmek için öncelikle fiilen gerçekleştirilen faaliyetleri ve buna bağlı olarak starya süresini incelemek gerektiği kanaatindeyiz. Buna göre yükleme veya boşaltma işlemi tamamlanmış olduğundan dolayı artık bizce burada bekleme starya süresinin kesilmesinden bahsetmek mümkün değildir. Ayrıca, daha evvel belirtilmiş olduğu gibi, hızlandırma primi bakımından fiilen tasarruf edilmiş olan süre dikkate alınmalıdır. Bundan dolayı taşıyanın ancak 2 günlük bir hızlandırma primi talep edebilmesi gerekir.

- **Hızlandırma primi tesadüfi sebepler dolayısıyla uzamış olan starya süresinden erken bitmişse, bu günler karşılığında da ödenecek midir?** Bu konu için aşağıdaki örneğin gösterilmesi mümkündür:

Yükleme süresi: 7 gün

Beşinci gün taşıtanın sahasında faaliyetlerin 4 gün durmasına sebep olacak tesadüfi bir sebep meydana geliyor.

Ancak yükle ilgilinin başvurduğu özel tedbirler sonucunda bu günlerde de yükleme yapılabiliyor ve faaliyetler tesadüfi sebebin göz önüne alınması halinde starya süresinin sona ermesi gereken tarihe 3 gün kala ,göz önüne alınmaması halinde ise 7.günün sonunda sona eriyor.

Kanaatimize göre böyle bir halin varlığı durumunda navlun sözleşmesindeki ilgili kaydı incelemek gerekmektedir. Buna göre eğer söz konusu kayıt yukarıda kısaca bahsedilen Ticaret Kanunu hükümleri yönünde kayıtlar içermekteyse, yükle ilgilinin hızlandırma primi talebinde bulunamaması gerekmektedir. Çünkü TK düzeninde kanun-koyucu açık bir şekilde "yükün gemiye teslimi mümkün olmayan günler"den bahsetmektedir. Oysa olayda her ne kadar bir engel bahis konusu olsa da, bu yükle ilgilinin aldığı tedbirler sonucunda bertaraf edilmektedir. Diğer bir ifadeyle faaliyetlerin devam ettiği günlerin starya süresi haricinde olduğunu ve bundan dolayı bu sürenin engelin hüküm sürdüğü oranda uzadığını kabul etmemiz mümkün değildir. Ayrıca burada yükle ilgili şahsın özel tedbirler almak suretiyle yükleme faaliyetini zamanında tamamlamış olduğunu, aksi takdirde sürastarya süresine geçmesinin (ve buna bağlı olarak sürastarya ücreti ödemesinin) kaçınılmaz bulunduğunu unutmamak gerekmektedir.

c.İhbar süresinin hızlandırma priminin hesabındaki rolü

Gerekli şartlar gerçekleşmiş olsa dahi hazırlık ihbarının verilmesinden hemen sonra starya süresi işlemeye başlamaz.Hazırlık ihbarı ile starya süresinin başlangıcı arasında geçen zaman dilimine ihbar süresi ("*Freetime*") adı verilir. Bu sürenin kullanımını doğrudan doğruya yükle ilgili şahsa aittir.Ancak kendisi yapması gereken hazırlıkları daha evvel yapmış olsa da,navlun sözleşmesinde açık bir şekilde buna izin verilmediği takdirde, ihbar süresi sona ermeden taşıyandan yükleme ya da boşaltma faaliyetlerine başlamasını talep edemez.

Eğer taraflar navlun sözleşmesine ihbar süresinde de yükleme ya da boşaltmaya ilişkin faaliyetlerin yürütülebileceğine dair kayıt koymuşlarsa,bu amaçla sarfedilen zamanın starya süresinin hesabında göz önüne alınması gerekmektedir.Ancak aşağıdaki örneklerde olduğu gibi, bu bazı hallerde taşıyan ve yükle ilgili tarafından farklı şekillerde yorumlanabilmektedir:

Yük miktarı: 6000 ton

Yükleme gün başına ortalama 1500 ton üzerinden yapılacaktır.

Starya süresi: 4 gün

Navlun sözleşmesinde aşağıdaki kayıtlar bulunmaktadır:

Yükleme fiilen daha evvel başlamamışsa,gemi rıhtımında olsun olmasın starya süresi yazılı ihbarın verilmesinden 48 saat sonra başlar.

.48 saatlik ihbar süresi için hızlandırma primi ödenmez.

Örnek.1

A gemisi yükleme faaliyetlerine ihbar üzerinden 48 saat geçtikten sonra başlamış ve yükleme iki günde tamamlanmıştır.Taşıyan ihbar süresi şartını göz önüne almayarak böyle bir halde starya süresinin ihbarı takiben hemen başladığını iddia etmiş ve bundan dolayı olayda tasarruf edilen süre bulunmadığını ileri sürmüştür.Buna karşılık yükle ilgili 48 saat şartı sebebiyle starya süresinin ancak bu sürenin geçmesiyle başladığını, faaliyetlerin de bu andan itibaren iki gün içinde bitirilmiş olduğuna göre, kendisinin iki günlük hızlandırma primi ücretine hak kazandığı fikrini savunmuştur.Kanaatimize göre burada yükle ilgili şahsın talebi yerindedir.

Örnek.2

B gemisi yüklemeye ihbardan hemen sonra başlamış ve 24 saatte bitirmiştir.Taşıyan starya süresinin ihbarla başlamış sayılacağını kabul etmiş,ancak bunun son 24 saatinin faaliyetler sona erdiğinden dolayı ihbar süresi olan 48 saatin bir parçası olarak değer-lendirilmesi gerektiğini ileri sürerek 2 günlük hızlandırma primi borcunun doğduğunu iddia etmiştir.Buna karşılık yükle ilgili bunu kabul etmeyerek hızlandırma primi alacağının 3

günlük olduğunda ısrar etmiştir.Kanaatimize göre ihbarı takiben fiilen faaliyetler başladığından artık 48 saatlik bir ihbar süresinden bahsetmek mümkün değildir.Burada 3 günlük bir hızlandırma primine hak kazanmaktadır.

Örnek.3

C gemisi yüklemeye ihbarın üzerinden 24 saat geçtikten sonra başlamış ve 3 gün içinde yükleme tamamlanmıştır.Taşıyan ihbarla starya süresinin başlamış olduğu gerekçesiyle hızlandırma priminin olmadığını ileri sürerken,yükle ilgili,bizce de haklı olarak,starya süresinin başlangıcının fiilen faaliyetlere başlangıç tarihi teşkil ettiğini iddia ederek 3 günlük hızlandırma primine hak kazandığını ileri sürmüştür.

DESPATCH MONEY

Despatch is the money which an owner is required under a charter contract to pay to the charterer for completing loading or discharging in less than the allowed laytime. It only arises where the charter contract expressly so stipulates. It is the opposite of demurrage.

The shipowner's purpose is to achieve a quick turnaround; since time is money for him. The object of fixing lay days and providing for demurrage and despatch money is to penalize slowness in loading and to reward quickness.

The Voylayrules 1993 provide as follows:

“DESPATCH MONEY” or “DESPATCH” shall mean an agreed amount payable by the owner if the vessel completes loading or discharging before the laytime has expired.

“DESPATCH ON (ALL) WORKING TIME SAVED” (WTS) or “ON (ALL) LAYTIME SAVED” shall mean that despatch money shall be payable for the time from the completion of loading or discharging to the expiry of the laytime excluding any period excepted from the laytime.

“DESPATCH ON ALL TIME SAVED” (ATS) shall mean that despatch money shall be payable for the time from the completion of loading or - discharging to the expiry of the laytime excluding any periods excepted from the laytime.

Where despatch is payable, the rate is almost always half the demurrage rate.