

“YORK-ANVERS KURALLARI 2004” HAKKINDA GENEL BİR İNCELEME

Dr. Didem ALGANTÜRK LIGHT*

§ I. GİRİŞ

1. York Anvers Kuralları'nın Tarihsel Gelişimi

Müşterek avarya kurumu¹, hukuki metin halinde ilk defa Roma Hukukunda uygulanmış olup, “*de lege Rhodia de jactu*” adı altında Justinianus'un 533 tarihli *Digesta*'sının XIV. kitabının II. kısmında, müşterek tehlike karşısında gemiyi, yükü yada hepsini kurtarmak için kaptanın emri ile belirli bazı şeylerin feda edilmesi olarak tanımlanıp, kurtarılan kıymetler arasında zararın o seferle ilgili kişiler arasında paylaşılması prensibi olarak yer almıştır. 16. yüzyıldan itibaren müşterek avarya kurumu, 1681 tarihli Fransız Ticaret Kanunu ile birlikte Avrupa deniz ticaret mevzuatında yer almaya başlamıştır².

19. yüzyıldan itibaren gemi işletme ve inşa tekniğinin gelişmesi deniz ticareti ve milletlerarası deniz taşımacılığının önem kazanması sonucu deniz hukukunun milletlerarası alanda birleştirme yolundaki çalışmalarından bir tanesi de müşterek avarya konusunda olmuştur. Hangi zararların müşterek avarya kavramı kapsamına alınacağı, bu zararların hangi koşullarda oluşabi-

* İstanbul Ticaret Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Görevlisi.

1 Müşterek avarya, deniz yolculuğu sırasında gemi ve yükün müşterek selameti uğrunda göze alınan zarar ve masrafların yolculukla ilgili çıkarlarla oranlı biçimde gemi, yük ve navlunla ilgililer arasında müştereken paylaşılması anlamında kullanılmaktadır.

2 Ayrıntılı bilgi için bkz. KENDER, R./ÇETİNGİL, E.; Deniz Ticareti Hukuku, (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları İle Birlikte) Temel Bilgiler, Genişletilmiş 7. Baskı, İstanbul 2003, s. 169 vd.; TEKİL, F.; Türk Hukukunda Müşterek Avarya Deniz Nakliyatı ve Sigorta Hukuku İhtilafları, (kısaca TEKİL, F.; Müşterek Avarya) İstanbul 1965, s. 21 vd.; ARSEVEN, H.; Müşterek Avaryalar I, Umumi Prensipler ve Münferit Müşterek Avarya Halleri, İstanbul 1961, s. 4 vd.

leceği ve müşterek avarya hesaplama metotlarına dair uluslararası düzeyde bir kurallar sistemi oluşturma yönünde çalışmalar başlatılmıştır³.

1860 Glasgow Kararları ile başlayan ilk çalışmalar, 1864 York konferansında Glasgow kararları üzerindeki bir kaç değişiklik ile 1864 York Kaideleri adı altında yayınlanmıştır. 1877 Anvers konferanslarında Milletlerarası Hukuk Derneği'nin (*International Law Association*) girişimi ile kaidelerin yeniden düzeltilmesi ve sayılarının 12'ye çıkartılması ile Uluslararası Avarya Kuralları bir şekle sokularak 1877 York Anvers Kaideleri adını almıştır⁴. Milletlerarası Hukuk Derneğinin (*International Law Association*) çalışmaları sonucu, uluslararası alanda işlerlik kazandırılmasının sağlanması amacıyla kurallar ilk defa 1924 yılında bir kod durumuna getirilmiş ve üzerinde 1950, 1974, 1990 ve 1994 yılında değişiklikler yapılmıştır⁵.

2. York Anvers Kuralları'nın Hukuki Niteliği

York Anvers Kuralları, milletlerarası bir sözleşme niteliğinde olmayıp, ilgililerin arzuları ile navlun sözleşmeleri ve konişmentolara bir kloz olarak alınmaları tavsiye edilen kurallar topluluğudur. Bir başka ifade ile taraflar müşterek avarya konusundaki anlaşmazlıklarını York Anvers Kuralları gereğince çözüp çözmemekte serbesttirler. Bu serbesti içerisinde bugün, dünyanın birçok ülkesinde York Anvers kurallarının uygulandığı görülmektedir.

York-Anvers Kuralları genel olarak iki bölümde düzenlenmektedir. Harf kodlaması yapılan A-G bölümünde genel prensipler, ikinci bölümde 22 adet sayı kodlaması ayrıca müşterek avarya türleri ve paylaşırma dâhil olmak üzere çeşitli özel haller bulunmaktadır. Her iki bölümün arasındaki ilişki, yorum kuralı⁶ (*Rule of Interpretation*) ile ortaya konulmaktadır. Yorum ku-

3 Ayrıntılı bilgi için bkz. TEKİL, F.; *Müşterek Avarya*, s. 22-23.

4 KENDER, R./ÇETİNGİL, E.; s. 170; TEKİL, F.; *Müşterek Avarya*, s. 22-23; ARSEVEN, H.; s. 15.

5 Karşılaştırmalı olarak yapılan değişiklikler hakkında bkz.; CANER, O.; "York Anvers Kurallarında Çevre Kirlenmesi ve 1994 Yılında Bu Konuda Yapılan Düzenlemeler", Prof. Dr. Fahim Tekil'in Anısına Armağan, İstanbul 2003, s. 95 vd.; ATAERGIN, S.V.; "Genel Avarya ve York-Antwerp Kuralları 1994 Değişiklikleri", Hukuk Araştırmaları, 1995, C.9, S. 1-3, s. 377-408; ERGİNEL, E./BİÇEN, E./AYBAY, G./KARTAL, H./GÜLER, I.; York Anvers Kuralları 1994 (Türkçe ve İngilizce Metinler) ve Türk Ticaret Kanununun Müşterek Avaryayla İlgili Hükümleri İle York -Anvers Kuralları 1950, York Anvers Kuralları 1974 Metinleri, Kısa Açıklamalar ve Anımsatmalar, İstanbul 1995), s. 2 vd.; ÇETİNGİL, E.; Müşterek Avaryada Yeni Düzenleme 1974 York-Anvers Kuralları, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C. XI, S.4, Aralık 1982, s. 37 vd.

6 Yorum Kuralı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. TEKİL, F.; "York- Anvers Kurallarındaki Yorum Kurallının İlk Fıkrası ", Deniz Hukuku Dergisi, Y.1, S.2, s. 13-20.

ralı gereğince, uygulanabildikleri ölçüde sayı kodlu kurallar, harf kodlu kurallara göre önceliğe sahiptirler. Ancak sayı kodlu kurallarda bulunmayan hususlar harf kodlu kurallar ile çözüme kavuşturulacaktır⁷.

Ş II. TÜRK TİCARET KANUNU AÇISINDAN YORK ANVERS KURALLARI'NIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Türk Hukuku açısından, müşterek avaryanın düzenlendiği ilk metin 1808 tarihli Fransız Ticaret Kanunu'ndan alınan 1864 tarihli Ticareti Bahriye Kanunu'dur. Bu kanun yerine geçen 1929 tarihli Deniz Türk Ticaret Kanununun ikinci kitabında düzenlenen hükümler 1897 Alman Ticaret Kanunu'ndan alınmıştır.

1956 tarihli ve bugün halen yürürlükte olan Türk Ticaret Kanunu'nun 1179-1215. maddeleri arasında yer alan müşterek avarya hükümleri⁸, York Anvers Kuralları'nın 1950 Metni gözönüne alınarak düzenlenmiştir⁹.

Türk Ticaret Kanunu'nda bu kuralların 1950 metinleri gözönüne alınarak 1179-1215 maddelerinde yer verilmiş olması, Türk Hukuku açısından müşterek avarya kurumunun çağın yeni ihtiyaçlarının çok gerisinde kaldığını açıkça göstermektedir. Bu sebeple, Türk Ticaret Kanununun revizyonu sırasında müşterek avarya kurumunun özellikle çağın ihtiyaçlarını karşılayacak bir şekilde düzenlenmesi gereklidir. Bu düzenleme yapılırken kuralların doğrudan doğruya kanuna alınması yerine, 1950'den sonraki metinlerde değeren-

⁷ ÜLGENER, F.; Çarter Sözleşmeleri, İstanbul 2000, s. 529 vd.

⁸ Müşterek avaryanın tanımı, Türk Ticaret Kanununun 1179. maddesinde "Müşterek bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi ve yükü tehdit eden bir tehlikeden onları korumak maksadıyla ve makul bir hareket tarzı teşkil edecek şekilde ve bile bile fevkalade bir fedakârlık yapılması veya fevkalade bir masrafa katlanılması halinde müşterek avarya hareketi mevcut sayılır ve bu hareketin ancak doğrudan doğruya neticesi olan zarar veya masraflar, müşterek avaryadır" şeklinde düzenlenmektedir.

⁹ Müşterek avaryanın tanımı York - Anvers 1924, 1950, 1974 ve 1994 Kuralları, Kural A da, "Müşterek avarya hali ancak ve sadece müşterek bir deniz macerasına atılmış bulunan varlıkların karşılaştıkları tehlikeyi bertaraf etmek gayesi uğruna ve müşterek selamet (güvenlik) için bilinçli olarak ve makul bir şekilde olağanüstü bir fedakârlık ya da harcama yapıldığında vardır" şeklinde; İngiltere Deniz Sigortası Kanunu'nda, Marine Insurance Act, MIA, Madde 66 gereğince "(1) Bir müşterek avarya zararı, müşterek avarya olarak değerlendirilen bir davranış tarzından kaynaklanan ya da bunun sonucu olarak meydana gelen zarardır. Bu zarar kavramına müşterek avarya masrafları yanında müşterek avarya kapsamındaki fedakârlıklar da dâhildir. (2) Müşterek maceraya atılmış bulunan mamelekin selametini sağlamak amacıyla bunların riziko ile karşılaştıkları sırada yapılan her türlü bilinçli ve makul olağanüstü fedakârlık ya da harcama müşterek avarya tedbiri olarak kabul edilir" şeklinde düzenlenmektedir. Karşılaştırma için bkz. ÜLGENER, F.; s. 530 vd.

dirilmek suretiyle, sadece York Anvers Kurallarına genel bir atıf yapılmasının daha uygun olacağı görüşündeyiz. Zira müşterek avarya kurumu York Anvers Kuralları ile niteliği itibariyle ileriki yıllarda da revizyona tabi tutularak çağın o dönemdeki ihtiyaçlarını karşılayacak bir hale getirilecektir.

§ III. YORK ANVERS KURALLARI 1994, İLİŞKİN REVİZYON ÇALIŞMALARI

York Anvers Kuralları'nın 1994 metni, son yıllarda yük sigortacılarının müşterek avarya masraflarının paylaşımında oransızlık olduğuna ilişkin itirazlara maruz kalmıştır. Özellikle bu itirazların temeli, müşterek avarya ilgililerinin tamir masraflarına katılımında ortaya çıkan sorunlardan doğmuştur. Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliği (*Union of Marine Insurers*)¹⁰ 1998 yılında Berlin'de gerçekleşen birlik konferanslarında sunmuş oldukları bir raporla York Anvers Kuralları 1994 metninin tatmin edici kurallar olmadığı hususunu ilk defa gündeme getirerek, konuyu tartışmaya açmıştır¹¹.

Yük ilgililerinin ve sigortacıların yoğunlaşan bu itirazlarının etkisiyle, York Anvers Kurallarını nezaret eden *Comité Maritime International* (CMI)^{12*13}, 2001 yılında teklif edilen değişiklikleri incelemek üzere bir Çalışma Grubu oluşturulmasına karar vermiştir. Çalışma Grubu'nun, 2003 Mart ayına hazırladığı konu ile ilgili revizyon çalışmalarını içeren rapor, Uluslararası Alt Komite'nin 11 Haziran 2003 tarihli ilk toplantısında görüşülerek değerlendirilmiştir. *Comité Maritime International* (CMI), 2004 Haziran ayında Vancouver'da toplanan 38. Konferanstan önce, nihai çalışma metnini değerlendirilmek üzere ilgililere sunmuştur¹⁴.

¹⁰ www.iumi.com

¹¹ CORNAH, R.; "The Road to Vancouver –The Development of the York- Antwerp Rules", *The Journal of International Maritime Law*, Issue 2, Volume 10, 2004, s.155, www.lawtext.com/lawtextweb/default.jsp?PageID=2, 06.06.2004.

¹² www.comitemaritime.org

¹³ 1897 yılında Belçika'nın Antwerp şehrinde kurulan CMI, daha önceleri faaliyet gösteren International Law Association (ILA) isimli kuruluşun halefi niteliğindedir. Kuruluşundan bu yana deniz hukuku kurallarının milletlerarası alanda birleştirilmesi çalışmalarında bulunmaktadır. Ayrıntılı bilgi için ATAMER, K.; "Comité Maritime International'ın 100. Kuruluş Yılı Kongresi Hakkında", *Deniz Hukuku Dergisi*, Y.2, S.2-3, s. 91 vd.

¹⁴ "Report to the Executive Council, by the International Working Group, 7 Aralık 2001", www.comitemaritime.org/worip/genaverage.html, 22.01.2004; ALGANTÜRK LIGHT, D.; "Müşterek Avarya- York Anvers Kuralları 1994 Revizyon Çalışmaları İle Getirilen Yenilik ve Düzenlemeler", *Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi*, C.VIII, S.1-2, 2004, s. 583-591.

York Anvers Kuralları'nın 2004 metni üzerinde revizyon çalışmaları iki aşamada değerlendirilme imkanı bulmuştur:

1. Uluslararası Alt Komite'nin 11 Haziran 2003 Tarihli İlk Toplantısında İncelenen Konular

Uluslararası Alt Komite'nin 11 Haziran 2003 tarihli toplantısında, York Anvers 1994 Kurallarına ilişkin revizyon çalışmaları aşağıdaki konular üzerinde yoğunlaşmıştır¹⁵;

1. Gemi adamlarının ücret ve bakım masraflarının müşterek avarya kapsamı dışında bırakılması.

2. Gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları ile sarf edilen yakıt ve kumanya masraflarının müşterek avarya kapsamı dışında bırakılması.

3. Kabul edilen geçici tamir masraflarından, gemi sahibinin menfaatlerine aykırı olanların sınırlandırılması; özellikle bu sınırlandırma, geçici bir tamir ile geminin nihai tamirinin yakın barınma limanına nazaran daha ucuz yapılacağı yere gönderilmesi hallerine ilişkindir.

4. Kurtarma masraflarının sınırlandırılması teklif edilmiş ise de, bu konuda nihai karar vermek için yeterli talep olmamıştır.

5. Zamaşımı ve özellikle zamaşımının olay tarihi itibariyle başlaması konusunda yeni bir düzenleme getirilmesi.

6. Faiz oranının yeniden düzenlenmesi.

7. Komisyon konusu üzerinde yeni bir düzenleme getirilmesi.

Ayrıca bu çalışma metninin, 17 Kasım 2003 tarihinde Londra gerçekleşecek Uluslararası Alt Komite'nin ikinci toplantısında ele alınıp incelenerek, nihai metin olarak 2004 CMI Yıllık Kitabında yayınlanacağına karar verilmiştir¹⁶.

2. Uluslararası Alt Komite'nin 17 Kasım 2003 Tarihli İkinci Toplantısında İncelenen Konular

Uluslararası Alt Komite'nin 17 Kasım 2003 tarihli ikinci toplantısında Çalışma Grubu'nun York Anvers Kuralları'nın revizyonu konusunda ilgilile-

¹⁵ "General Average – Possible Revision of the York – Antwerp Rules", Summary of conclusions of the International Sub-Committee's first meeting held in Bordeaux on 11 June 2003", www.comitemaritime.org/worip/genaverage.html, 22.01.2004

¹⁶ "General Average – Possible Revision of the York – Antwerp Rules", Summary of conclusions of the International Sub-Committee's first meeting held in Bordeaux on 11 June 2003, www.comitemaritime.org/worip/genaverage.html, 22.01.2004

rin görüşlerine sunduğu nihai çalışma metninde York Anvers Kuralları 1994 revizyon çalışmaları aşağıdaki konular üzerinde yoğunlaşmıştır¹⁷:

1. Gemi adamlarının ücret ve bakım masraflarının müşterek avaryaya dışında bırakılması.
2. Gemi adamlarının ücret bakım masrafları, yakıt ve malzemelerin müşterek avaryaya dışında tutulması.
3. Geçici tamir yerinde, nihai tamir limanından daha ucuz bir şekilde tamir yapılması mümkün olduğu hallerde geçici onarım masraflarının sınırlandırılması.
4. Zamanaşımının düzenlenmesi.
5. Faiz oranı ve hesaplama şekli.
6. Komisyon konusunda yeni bir düzenleme getirilmesi.

§ IV. YORK ANVERS KURALLARI 2004

Çalışma Grubu'nun, York Anvers Kuralları 1994 üzerinde yaptığı revizyonel çalışmalar sonucunda ortaya çıkan nihai metin *Comité Maritime International* (CMI), 2004 Haziran ayında Vancouver da toplanan 38. Konferansında, konferansa katılan delegeler tarafından ele alınarak değerlendirilmiş ve York Anvers Kuralları 2004 yeni metin olarak kabul edilmiştir.

York Anvers Kuralları 2004 şu şekilde düzenlenmektedir.

¹⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. NIELSEN, B.; "General Average- Possible Revision of the York Antwerp Rules, Additional paper to be considered by a second meeting of the ISC to be held in London 17 November 2003", 24 Ekim 2003; ALGANTÜRK LIGHT, D.; s. 587 vd.

York - Anvers Kuralları 2004^{18*19}

Yorum Kuralı

Müşterek avarya paylaşımında aşağıdaki kurallar, kendileri ile bağdaşmayan kanun hükümleri ve uygulamadan etkilenmeksizin uygulanırlar.

Üstün Kural ve numaralı kurallarda aksi öngörülmedikçe, müşterek avarya Harfli Kurallar gereğince paylaşılacaktır.

Üstün Kural

Makul surette yapılmayan veya katlanılmayan bir fedakârlık ve masraf için hiç bir halde paylaşırma yapılamayacaktır.

A Kuralı

1. Bir müşterek avarya hareketi ancak olağanüstü bir fedakârlık veya olağanüstü bir masrafın müşterek deniz sergüzeştine atılmış mal varlıklarını bir tehlikeden korumak gayesiyle müşterek selamet için bilerek ve makul surette yapılması halinde vardır.

2. Müşterek avarya fedakârlık ve masrafları aşağıda temin edilen esas üzerinden farklı katılımcı ilgililer arasında paylaşılacaktır.

B Kuralı

1. Hepsî ticari faaliyette bulunmak ve kurtarma hizmeti vermemek şartıyla bir veya daha çok gemi yedekte çekildiğinde veya başka gemi veya gemileri ittiğinde bir deniz sergüzeştî vardır.

Müşterek bir tehlikenin var olması halinde gemileri ve yüklerini korumak amacıyla önlemler alınması durumunda bu Kurallar uygulanacaktır.

2. Eğer bir gemi, diğer bir gemi veya gemilerden basit bir ayrılma işlemi sonucunda emniyette kalabiliyorsa, bu gemi müşterek bir tehlike altında değildir, fakat bu ayrılma kendi başına bir müşterek avarya hareketi ise, bu durumda müşterek deniz sergüzeştî devam eder.

¹⁸ www.comitemaritime.org/cmidoocs/yar.html, 15.08.2004

¹⁹ Metnin Türkçe tercümesi yapılırken, 1994 York Anvers Kuralları'nın mevcut Türkçe tercümeleleri de nazara alınarak değerlendirilmiştir. 1994 York Anvers Kuralları'nın Türkçe tercümeleleri ve bu tercümelelerin karşılaştırılması için bkz.; CANER, O.; s. 95 vd.; ATAERGİN, S.V.; s. 377-408; ERGİNEL, E./BİÇEN, E./AYBAY, G./KARTAL, H./GÜLER, I.; s. 2 vd.

C Kuralı

1. Müşterek avarya hareketinin ancak doğrudan sonucu olan zarar, hasar ve masraflar Müşterek Avarya olarak kabul edilecektir.

2. Çevre zararı veya müşterek deniz sergüzeştine katılmış malvarlığından kirlenici maddenin sızması veya bırakılması sonucu maruz kalınan zarar, hasar ve masraflar hiç bir halde Müşterek Avarya paylaşımına katılmayacaktır.

3. Yolculuk sırasında veya sonrasında meydana gelen sürastarya, piyasa değerindeki düşmeler ve gecikme nedeniyle uğranılan zarar veya hasar veya masraflar ile diğer dolaylı zarar müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

D Kuralı

Fedakârlık veya masrafa neden olan olay, deniz sergüzeştine atılmış taraflardan birinin kusurundan doğmuş olsa dahi, müşterek avarya paylaşımı yapılacaktır. Ancak bu kural, kusurlu tarafa karşı ileri sürülebilecek savunma veya talep haklarını veyahut kusurlu tarafın kendi savunma veya talep haklarını etkilemeyecektir.

E Kuralı

1. Zarar veya masrafın müşterek avarya olduğunu ispat yükü, bunu iddia eden tarafa aittir.

2. Müşterek avarya talebinde bulunan tüm taraflar, müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesinden itibaren 12 ay içinde paylaşım gerektiren zarar ve masrafları yazılı olarak dispeççiye yazılı olarak bildirecektir.

3. Böyle bir bildirimde bulunulmaz veya bildirimden sonraki 12 ay içinde bildirimde buldukları iddialarını destekler nitelikte deliller sunulmaz veya ilgili tarafa düşen paylaşım miktarı bildirilmez ise, dispeççi, paylaşımın veya katılımın kapsamını, kendisine bildirilen verilere dayanarak serbestçe takdir hakkına sahip olacaktır ki, bu takdire ancak açıkça yanlış olduğunda itiraz edilebilecektir.

F Kuralı

Müşterek avarya olarak kabul edilecek bir masrafın yerine yapılacak her ilave masraf, varsa diğer ilgililerce ekonomiye bakılmaksızın, kaçınılan müşterek avarya tutarından fazla olmamak üzere müşterek avarya kabul edilecektir.

G Kuralı

1. Müşterek avarya zarar ve katılımına ilişkin paylaşım, yolculuğun sona erdiği yer ve zamandaki değerler esas alınarak yapılacaktır.

2. Bu kural, avarya hesap raporunun yapılacağı yerin tespit edilmesini etkilemeyecektir.

3. Bir gemi, Kural X ve XI uyarınca, müşterek avarya kabul edilebilecek bir durumda herhangi bir liman veya yerde bulunduğu ve yükün tamamı veya bir kısmı diğer vasıtalarla varma yerine sevk edildiğinde, yükle ilgililer mümkün olduğu kadar ihbar edilmek şartıyla, müşterek avaryaya ilişkin haklar ve yükümlülükler sanki böyle bir sevkıyat yapılmamış ve deniz sergüzeşti önceki gemiyle yapılmış gibi, navlun sözleşme şartları ve egemen hukuka uygun olduğu ölçüde devam edecektir.

4. Bu Kuralın 3. paragrafının uygulanmasıyla doğan yüke ait müşterek avarya katılma payı, yük sahibi tarafından kendi hesabına sevk edilmiş olsaydı doğacak masrafi aşamayacaktır.

Kural I. Denize Yük Atılması

Ticari geleneklere uygun bir şekilde taşınmayan denize atılan yük müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

Kural II. Müşterek Selamet Uğrunda Yapılan Fedakârlık Sonucu Doğan Zarar ve Hasar

Müşterek deniz sergüzeştine katılmış malvarlığına müşterek selamet uğruna yapılan fedakârlık sonucunda doğan zarar ve hasar ile yükün denize atılması için açılan ambar kapağı veya diğer bir açıklıktan suyun girmesi sonucunda doğan zarar ve hasar müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

Kural III. Gemide Yangın Söndürme

Gemide çıkan bir yangını söndürmek için yanmakta olan bir gemiyi karaya çekmek veya batırmak için oluşan zararlar da dâhil olmak üzere suyla veya diğer bir şekilde gemi ve yük veya herhangi birine gelen zarar müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Her nasıl kaynaklanırsa kaynaklansın dumandan veya ateşten kaynaklanan ısıdan doğan zarar ve hasar müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

Kural IV. Enkazın Kesilmesi

Bir kaza sonucu önceden tamamen yok olmuş veya sürüklenmiş bir enkazın veya gemi parçalarının kesilip atılmasından doğan zarar ve hasar müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

Kural V. Bilerek Karaya Oturtma

Bir gemi, müşterek selamet uğruna bilerek karaya oturtulduğunda, karaya kendiliğinden oturacak olsun veya olmasın, bunun sonucunda müşterek

deniz sergüzeştine katılan malvarlığına gelen zarar ve hasar müşterek avarya kabul edilecektir.

Kural VI. Kurtarma Ücreti

a. Kanunen caiz olarak ortaya çıkan, faiz ve ilgili avukat ücretleri gibi ödemelerde dâhil olmak üzere yapılan kurtarma ödemeleri müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir. Yalnız, eğer kurtarma taraflarından biri, diğer tarafın, ödemesi gerekli olan kurtarma alacağının tamamını veya bir kısmını (faiz ve avukat ücretleri dahil olmak üzere) ödemiş (kurtarılan değerler üzerinden hesaplanan ve müşterek avarya katılım değerleri olmayan) ise, bu diğer tarafın ödemesi gerekli olup ta ödenmemiş olan kurtarma katılımı, paylaşırma sırasında bunu ödemiş olan tarafın matlubuna geçirilecektir ve adına ödeme yapılan tarafa borç olarak kaydedilecektir.

b. 1. paragrafta belirtilen kurtarma ödemeleri, Kurtarma ile ilgili Uluslararası Konvansiyon 1989'un 13. maddesinin 1(2). paragrafında belirtilen çevreye gelebilecek zararı önlemeye veya azaltmaya yönelik beceri ve çabalarını kapsayan kurtarma ücretini de kapsar.

c. Yukarıda adı geçen Konvansiyonun 14. maddesi gereğince, kurtarıcıya bu maddenin 4. paragrafı kapsamında veya buna benzer kurallara göre (örneğin SCOPIC) ödenmesi gereken özel tazminat müşterek avarya kabul edilmeyecektir ve 1. paragrafta belirtilen bir kurtarma ödemesi olarak mütalaa edilmeyecektir.

Kural VII. Makine ve Kazanlara Gelen Hasar

Karaya oturmuş ve tehlike içinde yeniden yüzmeye çalışan bir geminin herhangi bir makinesinin veya kazanlarının hasara uğraması halinde, bu hasar riskinin gözönüne alınarak müşterek selamet uğruna geminin yüzdürülmesi amacından doğduğu gösterildiği takdirde, müşterek avarya kabul edilecektir. Ancak, gemi yüzer haldeyken makinelerin ve kazanların çalışmasının neden olduğu zarar ve hasar müşterek avarya olarak kabul edilemez.

Kural VIII. Karaya Oturan Gemiye Hafifletme ve Buna Bağlı Hasar

Karaya oturmuş bir geminin yük, yakıt ve kumanyaları veya bunlardan herhangi biri müşterek avarya hareketi olarak boşlatılmışsa, hafifletmenin olağandışı masrafları, layter kirası ve varsa yeniden yükleme masrafları ve bunlardan doğan ve müşterek deniz sergüzeştine katılan malvarlığına gelen zarar ve hasar müşterek avarya kabul edilecektir.

Kural IX. Yük, Gemi Malzemeleri ve Kumanyaların Yakıt Olarak Kullanılması

Yük, geminin malzemeleri ve kumanyaları veya herhangi biri tehlike anında müşterek selamet uğruna zorunlu olarak yakıt amacıyla kullanıldı-

ğında müşterek avarya kabul edilecektir. Ancak, gemi malzemesinin ve kumanyalarının bedeli bu şekilde müşterek avarya olarak kabul edildiğinde amaçlanan yolculuğun tamamlanması için kullanılacak olan yakıtın tahmini değeri müşterek avaryadan mahsup edilecektir.

Kural X. Barınma Limanı Masrafları vs.

a. (i) Bir gemi, müşterek selamet için zorunlu olduğunda, kaza, fedakârlık veya diğer olağanüstü haller nedeniyle bir barınma limanı veya yerine girmiş veya yükleme yerine veya limanına dönmüşse bu liman veya giriş masrafları müşterek avarya kabul edilecektir. Geminin bu liman veya yerden ilk yükünün tümü ya da bir kısmı ile sefere çıkması halinde bu yere girmenin veya dönmenin sonucu olan çıkış masrafları benzer şekilde müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

(ii) Bir gemi herhangi bir barınma limanı veya yerinde bulunur ve bu liman veya yerde onarımın yapılması mümkün olmadığından başka bir liman veya yere gitmesi gerektiğinde bu Kural hükmü ikinci liman veya yer için de barınma liman veya yeriymiş gibi aynen uygulanacak ve geçici tamir ve çekme masrafları dahil olmak üzere bu yer değiştirmenin neden olduğu harcama müşterek avarya kabul edilecektir. Bu yer değişim nedeniyle uzayan yolculuğa Kural XI hükümleri uygulanacaktır.

b. (i) Yük, yakıt ve kumanyaların gemi içinde elden geçirilmesi veya yükleme veya barınma veya uğrama yerinde veya limanında boşlatılması için yapılan masraflar, bu elden geçirmenin veya boşaltmanın müşterek selametini temini veya fedakârlık veya kaza sonucu gemide doğmuş hasarın onarımı için gerekli olmak ve ayrıca yolculuğa güvenlik içinde devam, onarımın yapılmasına bağlı bulunmak koşulu ile müşterek avarya kabul edilecektir. Ancak yükleme ya da uğrama yeri ya da limanında ortaya çıkan hasar bir kaza veya olağanüstü bir durum ile ilgili bulunmazsa, elden geçirme ve boşaltmanın giderleri müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

(ii) Yük, yakıt ya da kumanyanın yolculuk sırasından meydana gelen istif bozukluğunu düzeltmek amacıyla gemi içinde elden geçirilme ve boşaltılma masrafları bu işlemin müşterek selamet için gerekli olmadıkça, müşterek avarya olarak kabul edilemeyecektir.

c. Yük, yakıt ve kumanyaların elden geçirilmesi ve boşaltma masraflarının müşterek avarya kabul edildiği hallerde bunların yeniden yükleme ve gemide istifleme masrafları ile depolama giderleri ve makul şekilde yapılmak şartıyla sigorta masrafları da dâhil müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Bu şekilde yeniden yükleme ve istifleme için harcanan ilave zamana Kural XI'in hükümleri uygulanacaktır.

Ancak, gemi mahkûm edilmiş veya ilk yolculuğuna devam etmezse, geminin mahkûm edildiği ya da yolculuğun bırakıldığı tarihe kadar olan depolama masrafları, ya da geminin mahkûm edilmesi ya da yolculuğun bırakılması yük boşaltmanın tamamlanmasından önceki bir tarihte meydana gelmişse bu boşaltmanın tamamlandığı tarihe kadar olan depolama masrafları müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

Kural XI. Gemi Adamı Ücret ve Bakım Masrafları ile Barınma Limanına Girme ve Bu Limandaki Diğer Masraflar

a. Bir geminin bir barınma limanı ya da yerine girmesi veya yükleme limanı veya yerine dönmesi masrafları Kural X (a) uyarınca müşterek avarya olarak kabul ediliyorsa, bu barınma veya dönme dolayısıyla yolculuğun uzaması süresi içinde kaptan, zabıtlar ve mürettebat için makul ölçüde yapılmış ücret ve bakım giderleri ile yakıt ve kumanyalar için yapılan masraflar müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

b. Bu ve diğer Kuralların uygulanması amacıyla, donatanın yasal yükümlülüğünden doğan veya hizmet sözleşmesi hükümleri gereğince kaptan, zabitan ve mürettebata veya onların yararına yapılan bütün ödemeler, ücret olarak hesaba katılacaktır.

c. (i) Bir gemi, kaza, fedakârlık ya da diğer olağanüstü durumlar sonucu olarak müşterek selamet için, ya da fedakârlık ya da kaza sonucu gemide doğan hasarın yolculuğa güven içinde devam yönünden gerektirdiği onarım zorunluluğu karşısında, herhangi bir liman ya da yere girer veya orada bekletilirse, bu liman ya da yerde geminin yolculuğa devam edebilecek duruma geldiği veya gelmesi gerektiği ana kadar geçen ek bekleme süresi içinde harcanan yakıt ve kumanyalar müşterek avarya kabul edilecektir, müşterek avarya kabul edilmeyen tamir süresi içinde harcanan yakıt ve kumanya ise, müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

(ii) Müşterek avarya kabul edilmeyen tamirler sonucu katılan liman masrafları hariç, ek bekleme süresi içinde doğan liman giderleri de müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

(iii) Yükleme veya sığınma yer ve limanında tespit edilen gemi hasarının yolculuk sırasında meydana gelmiş bir kaza veya diğer olağanüstü durumla ilgili olmadığı halde, bu hasarın tamir edilmesi geminin yolculuğuna güven içinde devam edebilmesi yönünden gerekli de olsa, tespit edilen hasarın onarımı için geçen ek bekleme süresi içinde yakıt, kumanya ve liman masrafları müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

(iv) Gemi mahkûm edilir veya tasarlanan yolculuğuna devam etmeyecekse, geminin mahkûm olduğu veya tasarlanan yolculuktan vazgeçilen tarihe kadar veya bu tarih yükün boşaltılmasından önceki bir tarihe rastlıyorsa

boşaltmanın tamamlanması tarihine kadar olan, yakıt ve kumanya ve liman masrafları müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

d. Aşağıdaki hallerden birinin veya birkaçının meydana gelmesi sonucunda çevreye verilebilecek zarar azaltıcı veya önleyici tedbirlerin alınması amacıyla yapılan masraflar aşağıdaki hallerde, müşterek avarya olarak kabul edilecektir;

i) müşterek deniz sergüzeştine katılan taraflar dışında bir kişi tarafından, bu tarafı kurtarma ücretine hak kazandıracak, müşterek selamet uğruna yapılmış bir hareketin masrafları

ii) Kural X (a)'da belirlenen sınırlar içinde, bir liman veya yere giriş veya çıkış masrafları

iii) Kural XI (c)'de belirlenen sınırlar içinde, bir liman veya yerde kalma masrafları. Ancak kirletici maddelerin boşaltılması veya sızması halinde kirlenmeyi ve çevre zararını azaltacak veya önleyecek ilave önlemlere ilişkin masraflar müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

iv) Müşterek avarya sayılan boşaltma, depolama ve tekrar yükleme işlemleriyle ilgili masraflar

Kural XII. Boşaltmada Yüke Gelen Zarar, vs.

Yük, yakıt ve kumanyaların elden geçirilmesi, boşaltılması, depolanması, yeniden yüklenmesi ve istifi sonucunda oluşan zarar ve hasar ancak ve sadece bu önlemlerin bedeli müşterek avarya kabul edildiğinde müşterek avarya olarak kabul edilir.

Kural XIII. Tamir Masrafından İndirim

a. Müşterek avaryadan kabul edilen tamir masrafları eski alet ve parçaların yenileri ile değiştirilmesi durumunda eski- yeni farkına tabi değildir, meğerki gemi on beş yaşından büyük olsun, bu durumda üçte bir oranında indirim yapılacaktır. Bu indirimler, tamirin tamamlandığı yılın 31 Aralık tarihinden itibaren müşterek avarya hareketine kadar, geminin yaşı dikkate alınarak yapılacaktır. Yalıtım kaplamaları, can filikaları ve benzeri botlar, haberleşme ve seyir cihazları, makine ve kazanlar için indirimler istisnaen kullanılan her bir her parçanın yaşı dikkate alınacaktır.

b. İndirimler yalnız yeni alet veya parçaların monte edilir haldeki değerinden yapılacaktır. Kumanya, demir ve zincirler hakkında indirim uygulanamayacaktır. Havuzlama ve kızaklama ücretleri ile geminin yer değiştirme masrafları tam olarak kabul edilecektir.

c. Geminin altının temizlenmesi, boyanması veya kaplanması masrafları müşterek avarya olarak kabul edilmez, meğerki boyama ve kaplama müşterek avarya hareket tarihinden önceki 12 ay içinde olsun.

Kural XIV. Geçici Tamirler

a. Müşterek selamet uğruna, yükleme, uğrama veya barınma limanında gemiye geçici tamir yapıldığında veya müşterek avarya fedakârlığından doğan gemi hasarı geçici şekilde tamir edilirse, bu tamir masrafı müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

b. Yolculuğun tamamlanmasının sağlanması için kazadan doğan hasar geçici olarak tamir edilmişse yapılan bu tamir masrafları, bu tamir yapılmıyorsa müşterek avaryaya dâhil olacak masraflardan sağlanacak tasarruf ölçüsünde ve ilgililerin tasarrufları değerlendirilmeksizin müşterek avarya kabul edilecektir. Sadece bu paragraf için, nazara alınan geçici tamir masraflarının kapsamı; geminin tahmini daimi tamir masraflarının, yükleme, uğrama veya barınma limanında yapılan geçici tamir masraflarına ya sonunda yapılan daimi tamir masraflarının ya da eğer paylaşma sırasında tamir olmamışsa yolculuk sona erdiğinde geminin makul oranda kaybettiği değer eklenerek bulunan toplam miktarı aşması halinde aşan bu miktar ile sınırlı olmak üzere kabul edilecektir.

c. Müşterek avaryaya dâhil olan geçici tamir masraflarına eski-yeni farkı için indirim yapılmaz.

Kural XV. Navlun Kaybı

Yükün, müşterek avarya hareketi neticesi doğmuş ya da müşterek avarya sayılan hasar ve zararın neden olduğu navlun kaybı müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

Donatanın bu navlunu kazanmak için yapacağı, fakat fedakârlık sonucu olarak yapmadığı masraflar, kaybedilen brüt navlun ücret de esas alınarak indirimde değerlendirilir.

Kural XVI. Fedakârlık Sonucu Yüke Gelen Zarar ve Hasar Karşılığı Ödenecek Tazminat

a. Fedakârlık sonucu yüke gelen zarar ve hasar karşılığı ödenecek tazminat miktarı boşaltma zamanındaki değere göre belirlenecek, alıcıya verilen ticari faturaya bakılacak veya eğer böyle bir fatura mevcut değilse, yükleme zamanındaki değerine bakılarak saptanacaktır. Boşaltma zamanındaki değer, sigorta ve navlun bedelini de kapsayacaktır. Meğerki bu navlun yük dışındaki menfaatler için tehlikede olsun.

b. Hasarlı yük satıldığında ve hasar değeri hakkında başka türlü anlaşma olmadığı takdirde, müşterek avarya olarak kabul edilecek değer, satışın net karı ile bu kuralın 1. paragrafındaki sağlam değer arasındaki fark olacaktır.

Kural XVII. Katılım Değerleri

a. (i) Malvarlıkları, müşterek avaraya yolculuk sonundaki gerçek değeri üzerinden katılacaklardır ancak yükün değeri alıcıya verilen ticari fatura ile ya da böyle bir fatura yoksa yükleme yerindeki değerine göre saptanacak boşaltma zamanı değeriyle katılacaklardır.

(ii) Yükün değeri, sigorta değeri ile yükle ilgililer dışındaki menfaatlerin riskinde olduğu sürece navlun dâhil olmak üzere boşaltma zamanında veya daha önce yükün maruz kaldığı zarar veya hasar indirilmek suretiyle hesaplanacaktır.

(iii) Gemiye değer biçilirken, geminin çıplak ya da zaman esasına göre yapılmış navlun sözleşmesinin yararlı ya da zararlı etkisine bakılmayacaktır.

b. Bu değerlere, daha önce eklenmemişse, fedakârlığa katılan malvarlıkları için müşterek avaraya katılım miktarı eklenecektir. Geminin ve yükün müşterek avaraya hareketi tarihinde tamamen hasara uğramış olması halinde, navlunun kazanılması için giderler yapılmasına ve müşterek avaraya kabul edilmeyecek rizikodaki navlun ve bilet ücretinden indirim yapılacaktır. Kurtarma ile İlgili Uluslararası Konvansiyon 1989'un 14. maddesi veya aynı esasa dayanan benzer diğer maddeler gereği özel tazminata hak kazanılması sonucunda gemiye giden masraflar dışında kalmak şartıyla müşterek avaraya hareketinden sonra yapılmış tüm ek giderler değerden indirilecektir.

c. Kural G'nin 3. paragrafında belirtilen durumlarda, yük ve diğer malvarlığı, satılmış ve eksik getirilmiş olmadığı takdirde asıl varma limanındaki değerleri üzerinden katılımında bulunacaktır. Gemi ise, boşaltmanın tamamlandığı zamandaki gerçek değeri üzerinden katkıda bulunacaktır.

d. Yük, varma limanına varılmadan satılırsa, satışın net gelirine müşterek avaraya olarak kabul edilecek herhangi bir tutarın eklenmesiyle bulunan değerle girecektir.

e. Posta, yolcu bagajları, şahsi eşya ve özel motorlu araçlar müşterek avaraya kapsamına dâhil edilmeyecektir.

Kural XVIII Gemi Hasarı

Müşterek avaraya hareketi sonucunda gemiye, makine ve/veya donanımına gelebilecek zarar ve hasarlar aşağıdaki hallerde müşterek avaraya olarak kabul edilecektir.

a. Tamir ve yenileme durumunda,

Kural XIII'deki indirimlere bağlı olarak, makul surette yapılmış tamir veya değıştirmenin gerçek makul değeri

b. Tamir ve yenileme yapılmadığı durumda,

Tahmini tamir masrafını aşmamak şartıyla, hasardan doğan makul değer düşmesi. Ancak gemi tam ziyaa uğramış olduğu veya tamir masrafları geminin değerini aşması halinde müşterek avarya tazminat tutarı, geminin tahmini tamir masrafı düşülerek ve varsa geminin satışından elde edilen net gelirlere belirlenen geminin hasarlı değeri ile tayin edilir.

Kural XIX. Bildirilmemiş veya Yanlış Bildirilmiş Yükler

a. Donatan veya acentesinin haberi olmaksızın yükleme limanında gemiye alınmış olan veya yükleme sırasında kasıtlı olarak yanlış tariflerle gemiye yüklenen mala gelen hasar ve zarar müşterek avarya olarak kabul edilemeyecektir.

b. Yanlış bildirimle gerçek değerinden düşük gösterilerek gemiye yüklenen mala gelen hasar ve zarar için katılım, bildirilen değer üzerinden yapılacaktır, ancak bu mallar gerçek değerleri üzerinden katılımda bulunacaktır.

Kural XX. Paranın Tedarik Edilmesi

a. Müşterek avarya harcamalarını karşılayacak kaynağın yaratılması için satılan malların sahiplerinin uğradıkları sermaye kaybı müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

b. Müşterek avarya harcamalarını sigortalama masrafları da müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

Kural XXI. Müşterek Avarya Kabul Edilen Zararları İçin Faiz²⁰

a. Müşterek avarya dispeç işleminin yapılmasından üç ay sonraya kadar müşterek avaryadaki harcama, fedakarlık ve katlanımlara faiz yürütülür, garameye iştirakle ilgililerin hesaba yapmış oldukları ödemeler veya müşterek avarya mevcudundan çektikleri paralara faiz yürütülecektir.

b. Her yıl Comité Maritime International (CMI) Toplantısı'nda uygulanacak faiz oranı kararlaştırılacaktır. Bu oran, gelecek takvim yılı içerisinde tahakkuk etmiş faiz hesaplaması için kullanılacaktır.

²⁰ Faiz oranının tespit edilmesi sırasında nazara alınması gerekli standart kurallar kabul edilmiştir. Bu kurallar gereğince, Kurul, takdir yetkisiyle her türlü bilgi ve hukuki sebebe dayanarak faiz oranı hakkında karar vermeye tek yetkilidir. Kurul, bu makul faiz oranını bir donatanın kredi aldığı birinci sınıf bir ticaret bankasının uyguladığı faiz oranını nazara almak suretiyle belirleyebilir. Faiz oranının belirlenmesi sırasında Kurul'un ayrıca; 1) müşterek avarya dispeç işlemlerinin Amerikan Doları olarak hesaplandığı durumda, faiz oranını 1 yıllık Amerikan Doları kredilerine uygulanan faiz oranını dikkate almak suretiyle belirlemesi, 2) müşterek avarya dispeç işlemlerinin Amerikan Doları cinsinden değil de, İngiliz Pound'u, Euro veya Japon Yen'i olarak hesaplandığı durumda ve faiz oranının Amerikan Doları faiz oranından farklı olması halinde, 1 yıllık İngiliz Pound, Euro ve Japon Yen kredilere uygulanan faiz oranını dikkate almak suretiyle belirlemesi öngörülmektedir, www.comitemaritime.org/cmidsocs/yar.html, 15.08.2004

Kural XXII. Nakit Teminatlarının İşleyişi

Müşterek avaryadan, kurtarmadan veya özel yükümlülüklerden doğan yük sorumluluğunu teminat altına almak için nakit toplandığı hallerde, bunlar bekletilmeksizin, donatan veya nakit teminat yatırımların adına atanmış yetkili temsilcilerin her ikisinin birlikte onayladıkları bir bankada açılacak bir ortak özel hesaba yatırılacaktır. Yatırılan bu nakitlerin varsa faizleri ile birlikte hak sahiplerinin teminatı olarak, yükün kendilerine müşterek avarya kurtarma ücretleri veya özel yükümlülükler karşılığı teminat olarak tutulacaktır. Bu hesaba ödemeler veya geri ödemeler dispeççi tarafından yazılı izin verilmek suretiyle yapılır. Bu teminatların yatırılması veya ödemeler veya geri ödemeler tarafların nihai sorumluluğunu hiç bir şekilde etkilemeyecektir.

Kural XXIII. Müşterek Avarya'da Paylaşımında Zamanaşımı

a. Uygulanacak hukukun zaman sınırlamasına ait emredici herhangi bir hükmüne tabi olmak üzere

(i) Müşterek Avarya paylaşımından doğan her türlü dava hakkı, müşterek avarya senetleri ve teminatlarına ilişkin ortaya çıkan ihtilaflarda dahil olmak üzere müşterek avarya dispeç işleminin neticelendirilme tarihinden itibaren 1 yıl içerisinde sona erer. Her halükarda, bir talep hakkı ortak deniz yolculuğun sona ermesinden 6 yıl sonra dava edilemez.

(ii) Bu süreler, ortak deniz yolculuğunun sona ermesinden sonra taraflar arasında anlaşma sağlandığı takdirde uzatılabilir.

b. Bu kural, müşterek avaryaya tarafları ve onların sigortacıları arasında uygulanamaz.

Ş V. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

York Anvers Kuralları 1994 üzerinde yapılan revizyonel çalışmalar sonucunda ortaya çıkan nihai metin *Comité Maritime International* (CMI)'ın, 2004 Haziran ayında Vancouver'da toplanan 38. Konferansında, ele alınarak değerlendirilmiş ve çalışmamızda incelendiği üzere yeni metin York Anvers Kuralları 2004 şeklinde adlandırılarak kabul edilmiştir.

31 Aralık 2004 tarihinden itibaren uygulamaya girmesi öngörülmekte olan York Anvers Kuralları 2004 ile getirilen yenilik ve düzenlemeleri özetle şu şekilde sıralamak mümkündür.

1. Kural VI gereğince, faiz ve ilgili avukat ücretleri gibi ödemelerde dahil olmak üzere yapılan kurtarma ödemelerinin müşterek avarya olarak kabul

edilmeyeceği ancak kurtarma taraflarından biri, diğer tarafın, ödemesi gerekli olan kurtarma alacağıının tamamını veya bir kısmını ödediği takdirde, bu diğer tarafın ödemesi gerekli olupta ödenmemiş olan kurtarma katılımının, paylaşırma sırasında bunu ödemiş olan tarafın matlubuna geçirilmesi öngörülmektedir.

2. Kural XI gereğince, bir gemi, kaza, fedakârlık ya da diğer olağanüstü durumlar sonucu olarak müşterek selamet için, ya da fedakârlık ya da kaza sonucu gemide doğan hasarın yolculuğa güven içinde devam yönünden gerektirdiği onarım zorunluluğu karşısında, herhangi bir liman ya da yere girer veya orada bekletilirse, bu liman ya da yerde geminin yolculuğa devam edebilecek duruma geldiği ve ya gelmesi gerektiği ana kadar geçen ek bekleme süresi içinde sadece harcanan yakıt ve kumanyaların müşterek avarya kabul edilmesi öngörülmektedir, gemi adamı ücret ve bakım masrafları müşterek avarya kapsamından çıkarılmaktadır.

3. Kural XIV (b) gereğince, geçici tamir masraflarının miktarı bir hesaplama metodu ile sınırlandırılmaktadır. Şöyle ki; tahmini daimi tamir masraflarının, yükleme, uğrama veya barınma limanında yapılan geçici tamir masraflarına ya sonunda yapılan daimi tamir masraflarının ya da eğer paylaşırma sırasında tamir olmamışsa yolculuk sona erdiğinde geminin makul oranda kaybettiği değer eklenerek bulunan toplam miktarı aşması halinde aşan bu miktar geçici tamir masraflarının sınırı olarak öngörülmektedir.

4. Kural XX (b) gereğince, müşterek avarya harcamalarını sigortalama masrafları da müşterek avarya olarak kabul edileceği öngörülmektedir.

5. Kural XXI gereğince, faiz oranı sabit bir oran olmaktan çıkartılarak, faiz oranının her yıl Comité Maritime International (CMI) Toplantısı'nda kararlaştırılması ve kararlaştırılacak bu oranın, gelecek takvim yılı içerisinde tahakkuk edecek faiz hesaplaması için de kullanılması öngörülmektedir.

6. Bu faiz oranının tespit edilmesi sırasında nazara alınması gerekli standart kurallar gereğince, Kurul, takdir yetkisiyle her türlü bilgi ve hukuki sebebe dayanarak faiz oranı hakkında karar vermeye tek yetkili kılınarak, bu makul faiz oranını bir donatanın kredi aldığı birinci sınıf bir ticaret bankasının uyguladığı faiz oranını nazara almak suretiyle belirleyebileceği öngörülmektedir. Faiz oranının belirlenmesi sırasında Kurul'un ayrıca;

* Müşterek avarya dispeç işlemlerinin Amerikan Doları olarak hesaplandığı durumda, faiz oranının 1 yıllık Amerikan Doları kredilerine uygulanan faiz oranını dikkate almak suretiyle belirlenmesi veya

* Müşterek avarya dispeç işlemlerinin Amerikan Doları cinsinden değil de, İngiliz Poundu, Euro veya Japon Yen'i olarak hesaplandığı durumda ve faiz oranının Amerikan Doları faiz oranından farklı olması halinde, 1 yıllık

İngiliz Pound, Euro ve Japon Yen kredilere uygulanan faiz oranını dikkate almak suretiyle belirlemesi öngörülmektedir

7. Kural XII gereğince zamanaşımının, uygulanacak hukukun emredici hükümlerine tabi olduğu kabul edilmekle birlikte, müşterek avarya paylaşımından doğan her türlü dava hakkının, müşterek avarya senetleri ve teminatlarına ilişkin ortaya çıkan ihtilaflarda dâhil olmak üzere müşterek avarya dispeç işleminin neticelendirilme tarihinden itibaren 1 yıl içerisinde ve her halükarda deniz yolculuğun sona erme tarihinden itibaren 6 yıl ile sınırlı olduğu öngörülmektedir.

York Anvers Kurallarının milletlerarası bir sözleşme niteliğinde olmayıp ilgililerin arzuları ile navlun sözleşmeleri ve konişmentolara bir kloz olarak alınmaları tavsiye edilen kurallar topluluğu olması sebebiyle ve ayrıca York Anvers Kuralları 1994 henüz tam olarak uygulamaya girmemişken, York Anvers Kuralları 2004'ün ihtiyaçları karşılayıp karşılayamayacağı ve yeni sorunlar doğurup doğurmayacağını ancak ilerleyen yıllarda ortaya çıkacağı kanaatindeyiz.

