

YORK ANVERS KURALLARI 2016, REVİZYON ÇALIŞMALARINA İLİŞKİN DEĞERLENDİRMELER

(Considerations on the Revision of the York Antwerp Rules, 2016)

Prof. Dr. Didem ALGANTÜRK LİGH*

ÖZET

Müşterek avaryanın uygulanması bakımından ilk defa 1869 yılında Glasgow Kuralları adı altında belirlenen 11 Kural, 1877, 1890, 1924, 1950, 1974, 1990, 1994 ve 2004 yıllarında denizcilik ve sigorta sektöründeki değişim ve gelişmelere paralel olarak revizyona uğramıştır.

2004 yılında Vancouver'da yapılan revizyon üzerinden on yılı aşkın bir süre geçmesine rağmen York Anvers Kuralları 2004 uygulamaya girememiştir. Bu sebeple, CMI'nin Uluslararası Çalışma grubu (IWG) tarafından Kuralların yeniden gözden geçirilmesine karar verilerek ve donatan, yük ilgilileri ve sigortacıların ihtiyacını karşılayacak ortak bir metin hazırlıklarına başlanmıştır. Nihai metnin CMI'nin Mayıs 2016 New York Konferansı'nda sunulması hedeflenmektedir.

Çalışmamızda, York Anvers Kuralları'nın 1994 ve 2004 metinleri nazara alınarak CMI, müşterek avarya Uluslararası Çalışma Grubu tarafından yapılan revizyon çalışmalarını incelenmektedir.

Anahtar kelimeler: York Anvers Kuralları 2016, CMI, YAK, Revizyon, sigorta

Abstract

The first 11 rules which were determined in relation to general average, were named Glasgow Rules in 1860 and have been long established, underwent revisions in 1950, 1974, 1990, 1994 and 2004 in line with the changes and developments in the maritime and insurance industry.

Despite more than a decade to pass through last revisions of the York Antwerp Rules in Vancouver, the draft couldn't be put into practice. Therefore, CMI International Working Group (IWG) on general average was decided to revise the

* İstanbul Ticaret Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi. CMI, Müşterek Avarya Uluslararası Çalışma Grubu Raportör (Türk Deniz Hukuku Derneği'ni temsilen).

Rules and to prepare a framework that will meet the needs of the ship owners, cargo owners and insurers . The final text will be submitted to the New York Conference of CMI which will be held in May 2016.

Key words,: The York Antwerp Rules 2016, CMI, YAK, revision, insurance

I. York Anvers Kuralları'nın Uygulanması

York Anvers Kuralları, anlaşma niteliğinde olmayıp, ilgililerin çarter partilere veya konşimentolara bir kloz olarak konulmaları tavsiye edilen kurallardır. Uluslararası alanda birlikteliğin ve uyumun sağlanması için uygulamada genellikle standart çarter partilerde hangi tarihli metne atıf yapıldığı açıkça gösterilir. Örneğin, Shelltime 4 (2003)¹ veya Gasvoy (2005)² çarter partilerinde, “*müşterek avarya halinde York Anvers Kuralları 1994 ün uygulanacağına*” ilişkin açık klozlara yer verilmektedir.

York Anvers Kuralları'nın milli hukuklar tarafından uygulanması iki yöntemle mümkündür;

Bunlardan ilki, emredici olmayan hükümlerle düzenlenme yoluyla örneğin Fransız Kanunu, İtalya, Mısır, Almanya, İngiltere, Hollanda.

İkincisi ise, bir iç hükümle bu Kurallar'a atıfta bulunmak suretiyle örneğin, İsveç, Belçika, Norveç, Danimarka, Türkiye.

Amerika ve Kanada' da ise, bu ülkelerin milli kanunlarında, müşterek avarya uygulamasına ilişkin doğrudan yasal düzenleme bulunmadığı gibi, dağınık hükümlerde yer almamaktadır. Bu nedenle, müşterek avaryanın uygulanmasında birliktelik ve uyum “*dispeççiler uygulama kuralları*”na başvurulmak suretiyle sağlanır. Örneğin; Birleşik Devletler Avarya Dispeççiler Birliği Uygulama Kuralları, Kanada Avarya Dispeççiler Birliği Uygulama Kuralları, Rhin Kuralları³.

II. Türk Hukukunda York Anvers Kuralları'nın Uygulanış Şekli

Türk hukukunda müşterek avarya ilk defa 1807 tarihli Fransız Ticaret Kanunu hükümleri örnek alınarak hazırlanan 1864 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanununda düzenlenmiştir.

Cumhuriyet döneminde Alman Ticaret Kanunu'nun deniz ticaretine ayrılmış olan 2. Kitabından tercüme edilerek hazırlanmış bulunan 1929 tarihli Deniz Ticaret Kanununda müşterek avaryaya dair maddeler yer almaktadır. 1957 tarihinde yürürlüğe giren Türk Ticaret Kanununun 1197 ila 1215. maddelerinde müşterek avaryaya

¹ Shelltime 4 (2003) Kloz 37.

² Gasvoy (2005) Kloz 26/c.

³ Dispeççi birlikleri uygulama kuralları için bkz. **Didem, Algantürk LIGHT** ; York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya, İstanbul 2006, 2. B., sh.303-319.

dair hükümlere yer verilmektedir. Bu hükümler, York Anvers Kuralları 1950 tarihli metni esas alınarak hazırlanmıştır.

6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunun'da ise, müşterek avarya 1272 ila 1285. maddelerinde düzenlenmiş olup, Kanun'da müşterek avaryanın uygulanması bakımından York Anvers Kuralları'na atıf yapılması benimsenmiştir. Şöyle ki; Türk Ticaret Kanununun 1273/1 maddesine göre taraflarca başka bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde, müşterek avarya garamesi, Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından hazırlanarak, bu madde hükmüne göre Türkçe'ye çevrilip yayımlanmış olan en son tarihli York Anvers Kuralları'na tabidir.

York Anvers Kuralları'nın çevirisi, Sigortacılık Genel Müdürlüğü ile Denizcilik Müsteşarlığı tarafından kurulacak bir ihtisas komitesince hazırlanır ve çevrilen orijinal metin ile birlikte Resmi Gazete'de yayımlanarak ilan edilir. Milletlerarası Denizcilik Komitesi (Comite Maritime International) tarafından, York Anvers Kurallarında yapılacak değişiklikler de aynı yöntemle Türkçe'ye çevrilip ilgili Müsteşarlık tarafından resen veya gerçek ve tüzel kişilerin başvurusu üzerine yayımlanır.

Türk Ticaret Kanununda yapılan atıf yoluyla düzenleme nedeni ile, müşterek avaryaya ilişkin her husus kanunda yer almamaktadır. Genel olarak Kanun'da;

- müşterek avaryanın tanımı ve unsurları, Kural A
 - Müşterek avaryaya giren zarar ve masraflar Kural C
 - İkame masrafları Kural F
- ile uyumludur.

Bunun yanı sıra, kanunda dispeç ve usulüne ilişkin hükümlere yer verilmektedir. Müşterek avarya sayılan zarar ve masrafların gemi, yük ve navlun arasında paylaşılması diğer bir deyişle dispeç yaptırma yükümlülüğü bakımından donatanın sorumlu olduğu kabul edilmektedir. Donatan bu yükümlülüğünü yerine getirmese, sigortacı da dahil olmak üzere ilgililerden herhangi biri bunun yapılmasını istemeye ve yaptırmaya yetkilidir. İlgililer arasında oy birliği sağlanamazsa, dispeççiler (adjuster) dispeçin yapılacağı yer mahkemesi tarafından atanır. Dispeç varma limanında eğer buraya varılmamış ise, yolculuğun bittiği limanda ilgililerin oy birliği ile atayacakları bir veya birden fazla dispeççi tarafından yapılır. Dispeç raporunun mahkeme tarafından tasdik edilmesi gereklidir. Zira, dispeçin icra edilmesi ancak Mahkemenin tasdik kararı ile mümkündür. Sigortacılar da dahil olmak üzere ilgililer dispeçin onaylanmasını talep edebilecekleri gibi avarya türüne veya hesaplara itiraz edebilirler. (TTK mad. 1279-1280). Dispeç raporundaki alacaklılar, gemi üzerinde gemi alacaklısı hakkına, garameye girecek eşya üzerinde hapis hakkına ve navlun üzerinde alacak rehnine sahiptirler. (TTK mad. 1275)

III. York Anvers Kuralları 2004 Değişiklikleri ve Uygulamada Ortaya Çıkan Temel Sorunlar

York Anvers Kuralları 2004 değişiklikleri, Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliği'nin (IUMI), ileri sürdüğü görüş ve teklifler nazara alınarak yapılmıştır. Metinde yapılan değişikliklerin esası özellikle müşterek avarya olarak kabul edilen fedakarlık veya masrafın gemi ve yükün içinde bulunduğu tehlikeden korunması amacıyla yapılmış olmasının yanı sıra, bir geminin barınma limanında bulunması sırasında yolculuğun selameti bakımından oluşan harcamaların da müşterek avarya olarak kabul edilmesi nedeniyle söz konusu bu masrafların sınırlandırılması amacına dayanmaktadır. Dolayısıyla, müşterek deniz sergüzeşti kavramı yerine müşterek selamet kavramının kullanılması hedeflenmektedir. Her ne kadar, bu sınırlama taleplerin tamamı gerek Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) gerekse CMI tarafından desteklenmiş olsa da, bir kısmında etkili olduğu 2004 metninden açıkça anlaşılabilir.

2004 Haziran ayında Vancouver' da toplanan 38. Konferansta nihai metnin sunulması ile uygulamaya giren York Anvers Kuralları 2004'deki temel değişiklikler genel olarak şu şekildedir :

-Kural VI kurtarmanın müşterek avarya dışında tutulması.

-Kural XI gereğince, barınma limanında bekleme sırasında, gemi adamı ücret ve bakım masrafları müşterek avarya kapsamından çıkarılması.

Kural XIV (2) gereğince, geçici tamir masraflarının miktarı bir hesaplama metodu ile sınırlandırılması.

Kural XX'de belirtilen komisyonun kaldırılması.

Kural XXI gereğince, faiz oranının sabit bir oran yerine, her yıl gerçekleşecek CMI Toplantısında kararlaştırılması.

Kural XXII gereğince, uygulanacak hukukun emredici hükümlere tabi olduğu kabul edilmekle birlikte, müşterek avarya paylaşımında zamanaşımı süresinin öngörülmesi.

Çarter partilerde ve/veya konişmentolarda gemi ve yük ilgilileri bakımından hangi tarihli York Anvers Kuralları'na atıf yapılacağına karar verilirken en önemli nokta, ilgililerin müşterek avarya katılım paylarının hangi kapsamda sigortacıları tarafından teminat kapsamına alınıp alınmadığıdır. Bu sebeple, özellikle donatanlar müşterek avarya kabul edilebilecek harcamaların kapsamının geniş tutulmasını ihtiyaç duyar. York Anvers Kuralları 2004 ile kabul edilen müşterek avarya harcamalarına getirilen yukarıda belirttiğimiz bu sınırlamalar 1994 York Anvers Kurallarına nazaran donatanlar aleyhinedir. Bu nedenle York Anvers Kuralları 2004, denizcilik camiasında donatanlar, sigortacılar ve yük ilgilileri arasında tam bir uyum sağlanmaksızın uygulamaya girmiş ve netice itibarıyla de rekabet görmemiştir.

CMI'nin 2012 yılında gerçekleşen Beijing Konferansı'nda, tüm sektörün tam bir uzlaşma ile York Anvers Kuralları'nı benimsemesi ve uluslararası uygulamada birlik-telik sağlanması amacıyla, York Anvers Kurallarının tamamen gözden geçirilmesi için Bent Nielsen'in başkanlığında müşterek avarya Uluslararası Çalışma Grubu'nun ve bir alt çalışma grubunun oluşturulmasına karar verilmiştir⁴. Müşterek avarya Uluslararası Çalışma Grubu, gemi malikleri, çarterer, sigortacılar ve milli deniz hukuku derneklerinin temsilcilerinin katılımıyla sektörden geniş bir temsilci kitlesinden oluşmuş ve Eylül 2013 Dublin'de, Haziran 2014 Hamburg'da, Şubat 2015'de Londra'da ve Haziran 2015'de İstanbul'da bir araya gelerek Kurallar üzerinde revizyon çalışmalarını sürdürmüştür.

IV. York Anvers Kuralları 2016 İle Getirilen Değişiklikler

Uluslararası Çalışma Grubu tarafından, York Anvers Kuralları revizyon çalışmaları, temelde York Anvers Kuralları 1994 metni esas alınarak ancak 2014 metni ile birlikte değerlendirilmek suretiyle gerçekleşmiştir. Uluslararası Çalışma Grubunun, revizyon çalışmaları şu konular üzerinde toplanmaktadır⁵:

1) Kural B : Römorkaj konusunu düzenleyen Kural B'nin 2. Paragrafında bir veya birden çok geminin çekilmesi veya itilmesi halinde müşterek deniz sergüzeştinin varlığı kabul edilmekle müşterek bir tehlikeden gemileri ve eğer varsa yükleri korumak amacıyla alınan önlemler hakkında müşterek avarya Kurallarının uygulanacağı belirtilmektedir. Kural'da yolculuğunun barınma limanında müşterek selamet ile sona ermesi rağmen barınma dolayısıyla yolculuğun uzaması süresi içinde doğan masrafların (örneğin; liman masrafları, gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları gibi) nasıl paylaşılacağı hususunda daha açık bir düzenlemenin getirilmesi öngörülmektedir.

2) Rule E : İspat yükümlülüğüne ilişkin bildirim ve ibraz sürelerinin birlikte değerlendirilmesi halinde sürenin 24 aya çıktığı ve bu sürenin çok uzun olduğu, bu sürelerin sona ermesi halinde bildirim yapılmaz ise sonuçlarının ne olacağına ilişkin bir yaptırım olmaması nedeniyle Kural'a bu konuda yeni düzenlemeler getirilmesi teklif edilmektedir.

⁴ "Report 12 (August 2013) of the CMI International Working Group on General Average", <http://www.comitemaritime.org/Review-of-the-Rules-on-General-Average/0,27140,114032,00.html>. (10.8.2015)

⁵ "CMI IWG ISC General Average-Working Paper İstanbul (final/supplement)", <http://www.comitemaritime.org/-/Review-of-the-Rules-on-General-Average/0,27140,114032,00.html>. 20.8.2015. "CMI 2015, The York Antwerp Rules heading for 2016 – the discussion so far. a review" by Richard Cornah, Michale Harvey, Jonathan Spencer, CMI IWG GA Collequim İstanbul 2015 http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Rules%20of%20General%20Average/CMIIWGA_CollIstanbul_pttAdjusters.pdf. (19.8.2015)

3) Kural G : York Anvers Kuralları 1994 ile Kural G'ye “ayrılmazlık klozu” (*non- separation clause*) ve “Bigham klozu” adı verilen iki yeni kloz eklenmiştir. Yüke ait müşterek avaryaya katılım payının yük sahibi tarafından kendi hesabına sevk edilmiş olsaydı doğacak masrafı aşamayacağını ilişkin getirilen “*bigham klozu*”nun haksız bir uygulamaya sebebiyet verdiği ve uygulamada dispeççilerin yükün varma limanına gönderme masraflarını Kural F kapsamında müşterek avaryaya kabul etmesi nedeniyle farklı uygulamaların ortaya çıktığı belirtilerek, uygulama birliğinin sağlanabilmesi için “Bigham Kloxunun” kaldırılması teklif edilmektedir.

4) Kural VI : York Anvers Kuralları 1994 Kural VI uyarınca, kurtarma ile ilgili olarak yapılan harcamaların, kurtarma faaliyetlerinin müşterek deniz sergüzeştine katılan malvarlıklarını tehlikeden korumak amacıyla yapılmış olması halinde müşterek avaryaya kabul edilmektedir. Oysa, York Anvers Kuralları 2004'de kurtarma ücreti müşterek avaryaya dışında tutulmakta ve ancak taraflardan biri, diğer tarafın ödemesi gerekli olan kurtarma katılım payını ödemiş ise, bu katılım payı ödemiş olan tarafın matlubuna geçirilecek ve adına ödeme yapılan tarafa borç olarak kaydedileceği öngörülmektedir. Buradaki temel farklılık, LOF tahtında doğan kurtarma ücretinin donatan tarafından tamamının veya bir kısmının ödenmesine rağmen müşterek avaryaya masasından ödediği kısmı talep edememesidir. Bu nedenle Uluslararası Deniz Ticaret Odası, kurtarmanın müşterek avaryaya dışında bırakılmasına itiraz etmiştir. Uluslararası Çalışma Grubu, bu itirazları değerlendirerek Uluslararası Deniz Sigortacılar Birliği'nin de görüşleri nazarında 1994 metni üzerinde değişiklik yapmayı uygun görmüştür. Teklif edilen metin :

a) *müşterek bir deniz sergüzeştine girmiş tarafların sözleşmeye dayalı veya sözleşme dışı olsun, kurtarmayla ilgili olarak yaptıkları harcamalar, kurtarma faaliyetlerinin müşterek deniz sergüzeştine katılan malvarlıklarını tehlikeden korumak amacıyla yapılmış ve b, c, d, e paragraflarına dahil olması halinde müşterek avaryaya kabul edilecektir.*

b) *deniz sergüzeştine girmiş tarafların kurtarıcılara karşı ayrı bir sözleşmesel veya yasal sorumluluğu olduğu takdirde bunlar veya kurtarma paylaşması ve buna ilişkin giderler müşterek avaryaya olarak kabul edilmeyecektir . Meğer ki;*

- *yolculuk süresince sonraki bir kaza veya diğer durumlar nedeniyle yükün zıya veya hasarını doğuran ve kurtarılmış ve katılan malvarlıkları arasında büyük bir farklılığa sebep olması halinde*

- *kurtarılmış malvarlıklarını kapsayan önemli bir müşterek avaryaya fedakarlığın bulunması*

- *kurtarılmış değerlerin açıkça hatalı olması ve kurtarma masraflarının paylaşılmasında önemli hataya sebep verilmiş olması*

- *kurtarma taraflarından biri, diğer tarafın bir kısım veya tamamına ilişkin kurtarma payını ödemiş olması halinde*

- tarafların kurtarma paylarının önemli bir kısmının büyük ölçüde değişik şartlarda kararlaştırılmış olması

5) **Kural X : b (ii)** 'de yük, yakıt ya da kumanyanın yolculuk sırasında meydana gelen istif bozukluğunu düzeltmek amacıyla gemi içinde elden geçirilme ve boşaltılma masrafları bu işlemin müşterek selamet için gerekli olmadıkça müşterek avarya olarak kabul edilemeyeceği öngörülmekte ise de, bu kuralın açık olmadığı belirtilmiştir. Bu nedenle, Kural'a yeniden yükleme nedeniyle oluşan ek bekleme süresi içerisinde Kural XI şartlarının uygulanacağını belirten bir ilavenin getirilmesi teklif edilmektedir.

6) **Kural XI : b (i)** 'de yer alan *liman masraflarının* kapsamının belirli olmaması nedeniyle uygulamada bu konuda farklılıklar olduğu belirtilmiştir. Bu nedenle, liman masraflarının tanımı ve bu masraflara sınırlama getirilmesi teklif edilmiştir. İlave edilmesi teklif edilen tanım şu şekildedir;

“Bu ve diğer Kurallar'ın uygulanması amacıyla “liman masrafları “ Kural XI (b) (i) de belirtilen koşullar altında ortak güvenlik için yapılan tüm alışılmış veya ek masrafları içerir.”

7) **Kural XI: c (i)** müşterek selamet prensibi kapsamında barınma nedeniyle müşterek avarya kapsamına giren masrafların sınırlandırılması amacıyla bir geminin barınma limanına girmesi ve dönmesi dolayısıyla yolculuğun uzaması süresi içinde kaptan, gemi zabitanları ve gemi adamlarının ücret ve bakım giderleri müşterek avarya kapsamından York Anvers Kuralları 2004 metinden çıkarılmıştır. Yapılan görüşmelerde yeniden 1994 metnine dönülmesi, diğer bir ifade ile barınma limanında yolculuğun uzaması süresi içinde kaptan, gemi zabitanları ve gemi adamlarının ücret ve bakım giderleri müşterek avaryaya dahil edilmesi teklif edilmektedir.

8) **Kural XIII c :** 1974 yılından itibaren uygulanan *“müşterek avarya hareketinden önceki 12 ay içinde geminin karinesi temizlenmiş ise, karine temizleme, boyama veya kaplama masraflarının müşterek avarya kabul edileceği aksi halde, temizleme, boyama ve kaplama masraflarının müşterek avarya kabul edilmeyeceğine”* ilişkin kural, her iki yılda bir yaptırılmasına ihtiyaç duyulan geminin rutin bakım süreleri nazara alınarak, sürenin 24 aya çıkarılması öngörülmektedir. Bunun sonucunda teklif edilen metin

“müşterek avarya hareketinden önceki 24 ay içinde geminin karinesi temizlenmiş ise, karine temizleme, boyama veya kaplama masraflarının müşterek avarya kabul edilir aksi halde temizleme, boyama ve kaplama masraflarının müşterek avarya kabul edilmeyecektir.”

şeklinde dir.

9) **Kural XI (d) (iv) :** Müşterek selamet uğruna barınma limanına girme ve barınma limanında kalma faaliyetleri sırasında *“çevreye verilebilecek zararı azaltıcı*

veya önleyici tedbirlerin alınması amacıyla yapılan masrafların” müşterek avaryaya kabul edilmesine ilişkin Kural’a gemide elden geçirme ve yükün boşaltılması ve yakıt ve kumanyalar için yapılan masrafların da eklenmesi teklif edilmiştir. Söz konusu bu ilaveler ile öngörülen yeni metin şu şekildedir;

“Müşterek avaryaya sayılan yükün gemide elden geçirilmesi, boşaltılması, depolanması ve yeniden yüklenmesi, yakıt ve kumanya masrafları”

10) Kural XIV (b) : York Anvers Kuralları 2004 Kural XIV’ün 2. paragrafına, müşterek avaryaya kabul edilen kazadan doğan hasarın giderilmesi için yapılan geçici tamir masraflarını sınırlamak amacıyla “Baily metodu” adı verilen yeni bir hesaplama metodu eklenmiştir. 2016 da metnin de Baily metodunu ilişkin maddenin aynen muhafaza edilmesi öngörülmektedir.

11) Kural XVII: Katılım değerleri konusundaki ilgili Kural’a düşük değerli yükün müşterek avaryaya katılımı dışında bırakılması ve bu konuda karar verme yetkisinin dispeççiye ait olmasına ilişkin bir ilave yapılması öngörülmektedir. Dispeççi, bu yükün paylaştırmaya katılmasından doğacak masrafların nihai katılım payına göre orantısız olduğu kanaatine varırsa, düşük değerli yük müşterek avaryaya paylaşımı dışında bırakabilecektir. Böylelikle, düşük değerli yük nedeniyle müşterek avaryaya paylaşım süresinin uzamasının engellenmiş olacağı belirtilmektedir.

12) Kural XX : Müşterek avaryaya harcamalarında komisyon

Müşterek avaryaya sebebiyle yapılan harcamalar için %2 oranında komisyonun müşterek avaryaya olarak kabul edileceğine ilişkin 1924’den itibaren uygulanan kural, York Anvers Kuralları 2004’de kaldırılmıştır. 2016 metninde, 2004’de ki şekli ile devam ettirilmesi öngörülmektedir.

13) Kural XXI : Müşterek avaryaya kabul edilen zararlar için faiz

York Anvers Kuralları 1994’de müşterek avaryaya harcama ve fedakarlıklarına yıllık %7 oranındaki faizin, dispeçin yayınlanması tarihinden üç ay sonraya kadar uygulanacağı belirtilmektedir. York Anvers Kuralları 2004’de ise, faiz oranı kaldırılarak, faizin her yıl CMI’ın Genel Kurul toplantısında belirleneceği kuralı getirilmiştir. CMI tarafından oluşturulan kılavuzda, bu sabit oranın finansal piyasada etkili ve lider durumdaki bankaların uyguladığı faiz oranı dikkate alınarak karar verileceği belirtilmektedir. 2015 yılında bu faiz oranı % 2.75 olarak belirlenmiştir⁶.

Uygulamada bu oranın gerçekçi olmadığına ilişkin itirazlar üzerine Uluslararası Çalışma Grubu faiz konusunda LIBOR’u değerlendirmiştir. Son olarak teklif edilen

⁶ <http://www.comitemaritime.org/York-Antwerp-Rules-and-General-Average-Interest-Rates/0,2754,15432,00.html>, 1.9.2015

metinde, uygulanacak faiz konusunda ICE LIBOR⁷ın nazara alınmasını ve oranın dispeçin yayınlandığı yıla ait ilan edilen ICE LIBOR faiz oranına %4 ilave edilmesi eğer dispeç ICE LIBOR faiz oranı uygulanamayacak bir para birimi üzerinden hazırlanmış ise, faiz oranı olarak 12 aylık Amerikan Doları ICE LIBOR⁸'nin uygulanması teklif edilmektedir.

14) Kural XXII : Nakit Paraların İşleyişi

Kural'da müşterek avaryadan, kurtarmadan veya özel yükümlülüklerden doğan sorumluluğunu teminat altına almak için nakit toplandığı hallerde, donatan veya nakit para yatıranların adına atanmış yetkili temsilcilerin her ikisinin birlikte onayladıkları bir bankada açılacak bir özel hesaba yatırılması öngörülmektedir. Modern bankacılık sistemindeki değişimler nedeniyle bazı ülkelerde müşterek hesap açılmasının mümkün olmadığına ilişkin yapılan itirazlar üzerine nakit paraların tek hesap üzerinden ve müşterek avarya hesabı olarak dispeçinin sorumluluğundaki bir hesaba yatırılması teklif edilmektedir.

Ayrıca, dispeç kararında uygulanacak hesap biriminin SDR olarak belirlenmesine ilişkin tekliflerde sunulmuştur.

15) CMI Kılavuzu

York Anvers Kurallar'ın da geçen bazı terimlerin kapsam ve tanımlamasına yer verilmemiş olması nedeniyle uygulamada ve yargısal farklılıkları ortadan kaldırmak amacıyla bir "Kılavuz" un hazırlanmasına karar verilmiştir. Kılavuz, York Anvers Kurallar'ı metninden tamamen bağımsız nitelikte olup, Kurallar'ın uygulanması sırasında tarafların başvuracağı ortak bir rehber niteliğindedir. Kılavuzda yer verilecek konular genel olarak şunlardır;

- a) Kural VI' nın uygulaması.
- b) Kural XX'de yer verilen faiz oranlarının belirlenmesi ve hesaplamada kullanılan birim.
- c) Kural XXI tahtında nakit paraların dispeç tarafından muhafaza edilmesinde uygulanacak usulün belirlenmesi.

Burada özellikle nakit paraların, dispeçinin kendi özel ayrı hesabından ayrılması ve özellikle dispeçinin ticari işletmesinin iflası veya tasfiyesi halinde nakit paraların bu iflas ve tasfiye prosederün ayrı tutulmasının sağlanması, banka hesaplarına yatan nakitlerin akışının açık bir şekilde görülebilmesi hedeflenmektedir.

⁷ ICE LIBOR, intercontinental LIBOR, kıtalararasında kıyaslanarak günlük bazdan 12 ay arasında değişen vadelerde uluslararası alanda kabul edilen beş para birimi için (euro, pound, dolar, japon yeni, İsviçre frangı) üretilmiş bir faiz oranıdır.

⁸ Londra finansal piyasasında Amerikan Doları üzerinden verilen ödünç paralar için uygulanan faiz oranıdır.

d) Müşterek avarya katılım payı teminat belgelerinin şekil ve içeriği.

Teminat olarak verilen “avarya taahhüt belgesi ” (average bond) özel bir taahhütname olup, bu belge ile yük sahipleri ileride belirlenecek avarya garame paylarından doğacak borçları ödemeyi taahhüt etmektedir. Yük sigortacısı tarafından ise bu taahhüt, (avarya guarantees) garanti mektubu veya banka teminat mektubu şeklinde verilmektedir. Uygulamada bu belgelerin içeriklerinin farklı olduğu görülmektedir. Bunun temel nedeni yasal farklılıklar ve her olayın özel durumlarıdır ve bu farklılıkları tamamen ortadan kaldırmak mümkün değildir. Ancak, uluslararası alanda kullanılan söz konusu bu belgelerin benzer bir yazım içeriğine sahip olması halinde bu farklılıkların en aza indirilmesinin mümkün olduğu düşünülerek, bu amaçla Uluslararası Çalışma Grubu (IWG), Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) ve Uluslararası Sigortacılar Birliği (IUMI) ortak bir metin üzerinde çalışmıştır ve uygulamada bir “average bond” veya “garanti mektubu” veya “banka teminat mektubu ” içeriğinde mutlaka

- teminatın gemi malikini ve diğer muhtemel müşterek avarya alacaklılarını kapsayacak nitelikte bir ifade olması,

-müşterek avarya hareketine kusuru ile sebep olan tarafın müşterek avarya paylaşımına katılacağı, ancak bu kuralın kusurlu tarafa karşı ileri sürülebilecek talep veya savunma haklarını veyahut kusurlu tarafın talep ve savunma haklarını etkilemeyeceğine ilişkin Kural D'nin yer verilmesi,

- dispeç prosedürünün geciktirilmemesi amacıyla bilgi ve dellillerin zamanında sağlanmasını teşvik edici ifadelere yer verilmesi tavsiye edilmiştir.

e) Dispeççinin Rolü

Müşterek avarya paylaşımı sırasında dispeççinin rolü önemlidir. Özellikle milli kanunlarda dispeççinin hukuksal sorumluluk ve yükümlülükleri farklılık göstermekle birlikte, bir çok profesyonel dispeççi birlikleri kendi uygulama kurallarını hazırlayarak aralarında birliktelik sağlamaya çalışmıştır. Uluslararası alanda bunun sağlanabilmesi için dispeç prosedürü sırasında dispeççinin uyması gereken kurallar ve yükümlülükleri hakkında bir bölüm konulması öngörülmektedir.

f) Alternatif Uyuşmazlık Yolları

Alternatif uyuşmazlık çözüm yollarından biri olan arabuluculuğun, York Anvers Kuralları ve müşterek avarya ihtilaflarında uygulanabileceği ve bu hizmetin dispeççiler birliği tarafından verilebileceği belirtilerek, hazırlanacak Kılavuz'a buna ilişkin bir hükme de yer verilmesi öngörülmektedir.

V. Sonuç ve Değerlendirme

Uluslararası alanda 150 yıla yakın bir süredir uygulanan müşterek avarya kuralları hasar ve zararın paylaşılması bakımından pratik ve adil çözüm yolunu sağlayan bir sistemdir. York Anvers Kuralları bugün itibarıyla halen uygulamada 1974 veya 1994 metinlerine başvurulduğu görülmektedir. 1994 metni uygulamaya oldukça geç girmiş, 2004 metni ise uygulamada kabul görmemiştir. Dolayısıyla, uluslararası alanda müşterek avarya zarar ve masrafların paylaşılmasında birlikteliği sağlamak amacıyla yeni bir metne ihtiyaç duyulmaktadır. Müşterek avarya Uluslararası Çalışma Grubu'nun yapmış olduğu girişimler sonucunda gemi ilgilileri, örneğin BIMCO, Uluslararası Deniz Ticaret Odası ile yük sigortacıları arasında konsensüs yaratılmak suretiyle hazırlanacak nihai metnin ve Kılavuz'un taraflar arasında menfaatler dengesini sağlayacağı ve uzun yıllar uygulamada başvurulacağı kanaatindeyiz.