



# DEHUKAMDER

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ  
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

DEHUKAMDER - Cilt: 8 / Sayı: DEHUKAM 10. Yıl Özel Sayısı / Yıl: 2025, ss. 497-568

## 2016 YAK KURAL VI'DA YAPILAN DEĞİŞİKLİK KAPSAMINDA KURTARMA ÜCRETİNİN MÜŞTEREK AVARYA GARAMESİNE GİRMESİ: KURTARMA MÜŞTEREK AVARYASINA GERİ Mİ DÖNÜŞ?\*

*WITHIN THE SCOPE OF THE 2016 YAR RULE VI, SALVAGE BEING  
ALLOWED AS GENERAL AVERAGE: RETURN TO SALVAGE GENERAL  
AVERAGE?*

Doç. Dr. Fevzi TOPSOY\*\*

### ÖZ

Devletlerin farklı uygulamaları sebebiyle kurtarma ücretinin müşterek avarya olarak kabul edilmesi ancak 1974 York Anvers Kurallarında (YAK) düzenlenebilmiştir. 1974 YAK Kural VI ile kurtarma ücreti, müşterek avarya olarak kabul edilmiştir. 2004 YAK'da radikal bir değişikliğe gidilmiş ve kurtarma ücreti, kural olarak, müşterek avarya dışında bırakılmıştır. 2016 tarihli YAK'ta ise kurtarma ücretinin konusunda yeniden kapsamlı bir değişikliğe gidilmiştir. Yapılan değişikliklerle 2004 YAK Kural VI'daki ilkeden vazgeçilmiş ve kurtarma ücretinin müşterek avarya garamesine girmesi belli durumların varlığına bağlanmıştır. Bu kapsamda çalışmada 2016 YAK Kural VI'da yapılan değişiklikler incelenerek, kurtarma müşterek avaryasının şartları açıklanmaya çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** •Kurtarma •Kurtarma Ücreti •Müşterek Avarya •York-Anvers Kuralları •Kural VI

\* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 25.06.2025 / Kabul Tarihi: 06.08.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1727196.

Beyanlar

Telif Hakkı: Makalenin her türlü yayın, basım, çoğaltma ve dağıtım hakkı, DEHUKAMDER'e (Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi Deniz Hukuku Dergisi) aittir. Makalenin bilimsel, etik ve hukuki sorumluluğu yazarlara aittir.

Etik Beyanı: Yazar/yazarlar, bu çalışmanın/makalenin hazırlanması aşamasında etik kurallara uygun olduğunu beyan ederler.

Çatışma Beyanı: Yazar/yazarlar işbu çalışma hazırlanırken, herhangi bir çıkar çatışmasının bulunmadığını beyan eder.

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

\*\* Piri Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı (ftopsoy@pirireis.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-8296-0368).



## ABSTRACT

Due to the different practices of the States, the salvage reward could be regulated in Rule VI of the 1974 York-Antwerp Rules (YAR). Thus, the salvage fee was accepted as general average. However, a radical change was made in the 2004 YAR. As a rule, salvage rewards were excluded from general average. In the 2016 YAR, a comprehensive change was made to the subject of the salvage rewards. With the amendment, Rule VI of the 2004 YAR has been abandoned. The inclusion of salvage fees in general average has been made dependent on the existence of certain circumstances. In this study, Rule VI of the 2016 YAR were examined and explained.

**Keywords:** •Salvage •Salvage Rewards •General Average •York-Antwerp Rules •Rule VI

## GİRİŞ

Genel anlamda gemi, yük ve navlunun, onları birlikte tehdit eden bir tehlikeden korunması amacıyla yapılan olağanüstü harcamaların paylaşılmasını ifade eden müşterek avarya (*general average*<sup>1</sup>), deniz ticareti hukukunun en köklü ilkelerinden birisidir. Ülke, denizde seyrüsefer eden gemi ile gemide bulunanların kader birliği yaptığı temeline dayanır.<sup>2</sup> Buna göre, ortak bir tehlikeden korunmak amacıyla yapılan bir fedakârlık veya harcama, aslında, gemi ve gemide bulunanların hepsinin selametine yöneliktir. Dolayısıyla yapılan bu fedakârlık ve harcamalar, tehlikeden korunan bu değerlerin malikleri tarafından paylaşılmalıdır.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Arseven, *Wüstendöfter*'e atfen avarya (*average*) kelimesinin kökenin Arapça olduğu ve “avar” kelimesinden geldiğinin iddia edildiğini bildirmektedir. Haydar Arseven, *Müşterek Avaryalar* (B. 1, Menteş Kitapevi 1961) 1. Bununla birlikte *average* kelimesinin ilk çağ düzenlemelerinde kullanılan ve kişinin sahip olduğu eşya ve malvarlığı anlamında olan “*avere*” kelimesinden geldiği yönünde bkz. Charles McArthur, *The Contract of Marine Insurance* (B. 1, Stevens and Sons 1885) 151. Türk Hukukunda 1864 tarihli Kanunname-i Humayun-ı Ticaret-i Bahriye'nin Onikinci Fasil'in başlığı “Avaryalar Ya'ni Hasar-ı Bahriyye Hakkındadır” olmasına rağmen Kanunda müşterek avarya terimi yerine “hasarat-ı bahriye” terimi kullanılmıştır. Kanun için bkz. Fikri Gürzumar, Tekin Gürzumar ve A. Himmeth Berki, *Kanunname-i Ticaret ve Zeyilleri* (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1962) 203. Cumhuriyet dönemi ticaret kanunlarında ise istisnasız “avarya” terimi tercih edilmiş; müşterek avaryanın karşılığı olarak 1929 tarihli Ticaret Kanununda “büyük avarya” ifadesi kullanılmıştır. Bkz. Ali Kemal, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 1, İstanbul Üniversitesi Hukuku Talebesi Cemiyeti Neşriyatı 1934) 218.

<sup>2</sup> Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku II* (B. 1, Vedat Kitapçılık 2016) 7.

<sup>3</sup> Kavram için bkz. Albert Wahl (çev. Kazım Berker), *Deniz Ticaret Hukuku, Nazari ve Ameli* (B. 1, Yeni Cezaevi Basımevi 1948) 253; Arseven, 30; Fahiman Tekil, *Türk Hukukunda Müşterek Avarya* (B. 1, Kurtulmuş Matbaası 1965) 33; Ergon Çetingil, Rayegan Kender ve Samim Ünan, *Müşterek Avarya Hukuku* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2011) 3; Sözer, 7; Emine Yazıcıoğlu, *Kender- Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (B. 17, Filiz Kitapevi 2022) 453; Julian H. S. Cook ve R. Richard Cornah, *General Average and York-Antwerp Rules* (B. 13,

Temelleri tarih öncesi döneme uzanan<sup>4</sup> müşterek avarya ile ilgili uyumsuzluklar önceleri ulusal kanunlara göre göre çözümlenmiştir. Deniz ticaretindeki gelişmelere bağlı olarak gemi ebatlarının büyümesi, taşınan yükün çeşitlenmesi ve sigorta sisteminin yaygınlaşmasıyla birlikte, hangi fedakârlıkların müşterek avarya sayılacağı ve özellikle yapılan bu olağanüstü harcamaların taraflar arasında nasıl paylaşılacağı önemli sorun olarak ortaya çıkmıştır.<sup>5</sup> Devletlerin farklı uygulamaları konu hakkında uluslararası düzeyde yeknesak kulların oluşturulması ihtiyacını doğurmuş; York-Anvers Kuralları (*York-Antwerp Rules* - YAK) olarak adlandırılan ilke ve kurallar kabul edilmiştir.<sup>6</sup>

YAK hukuki anlamda bir uluslararası sözleşme niteliğinde değildir.<sup>7</sup> YAK'a taraf olunmadığı gibi konişmento ya da çarter parti gibi navlun sözleşmesini ispat eden belgelerde taraflarca atıfta bulunulmadıkça resmi bir bağlayıcılığı da

---

Sweet and Maxwell 2008) 43; N. Geoffrey Hudson ve Michael Harvey, *The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment* (B. 4, Informa Law 2018) 3; Francis Rose, *General Average, Law and Practice* (B. 3, Informa Law 2017) 1; Jolien Kruit, *General Average, Legal Basis and Applicable Law* (B. 1, Paris Legal Publishers 2017) 23.

<sup>4</sup> Müşterek avaryaya ilişkin ilk kuralların Rodos Kanunlarına kadar geriye uzandığı ve Roma Hukuku vasıtasıyla dünyaya yayıldığı bilinmektedir. Ortaçağ şehir kanunlarıyla gelişen müşterek avaryaya ilişkin kurallar, Onsekizinci Yüzyıl kanunlaştırma döneminde ulusal kanunlara derç edilmiştir. Tarihsel süreç için genel olarak bkz. Sami Okay, 'Müşterek Avarya Hukukunun Kısa Bir Tarihçesi' (1959) 24(1-4) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 289; Arseven, 20; Turgut Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku, Giriş - Gemi, C. I* (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1971) 33; Didem Algantürk-Light, *York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya* (B. 2, Arıkan Yayıncılık 2006) 3; Çetingil, Kender ve Ünan, 7; Sözer, 48; James J. Donovan, 'The Doctrine Of General Average - Historical Development And Present Application' (1975) 42(2) Insurance Counsel Journal 251, 251; Cook ve Cornah, 43; Hudson ve Harvey, 3; Kruit, 21.

<sup>5</sup> Arseven, 13.

<sup>6</sup> Müşterek avarya ile ilgili kuralların yeknesaklaşması amacıyla Uluslar Hukukunun Reformu ve Kodifikasyonu Derneği (*The Association for the Reform and Codification of the Law of Nations*) 1864 yılında *York* (İngiltere), 1877 yılında ise *Antwerp* (Belçika)'de konferanslar düzenlemiştir. Konferanslarda kabul edilen kurallar, daha sonra, *York-Antwerp Rules* olarak adlandırılmıştır. 1890 yılında Liverpool'da düzenlenen konferansta ise 1890 YAK olarak adlandırılan kurallar kabul edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ernest W. Cangdon, *General Average: Principles and Practice in the United States of America* (Voorhis and Co., 1913) 49; Algantürk-Light, 7; Çetingil, Kender ve Ünan, 11.

<sup>7</sup> Kerim Atamer, 'Müşterek Avarya', Kerim Atamer ve Cüneyt Süzal (editörler.), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları*, C I (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2013) 355; Kruit, 56.



yoktur. Tarafların önceden sözleşmeye derç edecekleri bir hükümlerle<sup>8</sup> veya sonradan uzlaşarak YAK'ın uygulanmasını kabul etmeleri mümkündür.<sup>9</sup>

Günümüzde YAK, Uluslararası Denizcilik Komitesi (*Comite Maritime International* - CMI) tarafından hazırlanmakta ve uygulamanın ihtiyacına göre belirli aralıklarla revize edilmektedir. En son kural, 2016 YAK adıyla uygulamanın kullanımına sunulmuştur.<sup>10</sup> 2016 YAK ile 2004 YAK'ta bir takım değişikliklere gidilmiştir.<sup>11</sup> Bu değişikliklerden birisi de kurtarma ücretinin müşterek avarya garamesine dahil edilmesine ilişkin "Kurtarma Ücreti (*Salvage Remuneration*)" başlıklı Kural VI'daki yeni düzenlemedir.

Aslında Devletlerin kurtarma müşterek avaryası konusundaki farklı uygulamaları<sup>12</sup> sebebiyle, kurtarma ücretinin müşterek avarya olarak kabul edilmesi, YAK'ın tarihsel süreci içinde en çok tartışılan ve değişikliğe uğrayan konulardan birisi olmuştur. Nitekim kurtarma, müşterek avaryanın en tipik örneklerinden birisi<sup>13</sup> olmasına rağmen, kurtarma ücreti ancak 1974 YAK ile kurallara eklenebilmiştir.

1974 YAK Kural VI'da ortak deniz sergüzeştine dahil varlıkların tehlikeden korunması amacıyla yürütülmesi şartıyla tarafların, sözleşme veya başka bir

<sup>8</sup> Örneğin uygulamada Gencon olarak kısaltılan Standart Genel Çarter Sözleşmeleri (*Uniform General Charter*)'nden Gencon 1994 Klotz 12 ve Gencon 2022 Klotz 29'de aksi kararlaştırılmadıkça (22 nolu kutucuk), müşterek avarya paylaşımının YAK'a göre yapılacağı düzenlenmektedir. 1956 tarihli TTK Dönemindeki uygulama için bkz. Kerem Ertan, 'Uluslararası Hukuk ve Müşterek Avarya' (2003) 1(5) Legal Hukuk Dergisi 1119, 1122.

<sup>9</sup> TTK'nın 1273/I maddesinde ise farklı bir çözüm getirilmiştir. Buna göre taraflarca başka bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde, müşterek avarya garamesi, Türkçe'ye çevrilip yayımlanmış olan en son tarihli York-Anvers Kurallarına tabidir. Söz konusu hükmün yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklarda hukuki anlamda bağlama kuralı niteliğinde olmadığı hususunda bkz. Sinan Can Konyalı, 'Müşterek Avarya Uyuşmazlıklarında Kanunlar İhtilafı Meseleleri' (2024) 7(1) DEHUKAM 85, 108.

<sup>10</sup> 2016 YAK için bkz. 'York-Antwerp Rules (YAR)', <<https://comitemaritime.org/work/york-antwerp-rules-yar/>> s.e.t. 30.05.2025; Resmi Türkçe metin için bkz. RG 19.02.2019/30691.

<sup>11</sup> 1994 ve 2004 tarihli YAK ile 2016 YAK'da yapılan ekleme ve çıkartmaları gösteren karşılaştırmalı tablo için bkz. 'York-Antwerp Rules 2016' <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2016-York-Antwerp-Rules-Tabular-Format-Draft.pdf>> s.e.t. 30 Mayıs 2025. 2016 YAK ile getirilen değişiklikler için ayrıca bkz. Bülent Sözer, '2016 York-Anvers Kuralları' (2018) 1(1) DEHUKAMDER 77.

<sup>12</sup> Ergon A. Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', Rayegan Kender ve Samim Ünan, *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan* (B. 1, Beta Yayınları 2000) 139.

<sup>13</sup> Cook ve Cornah, 282; Sözer, s. 190; Micheal D. Harvey, 'The York-Antwerp Rules 2016 from the Perspective of the Average Adjuster' (2016) 22(1) The Journal of International Maritime Law 447, 448; Kruit, 22.



sebeple ödemek zorunda kaldıkları kurtarma ücreti, ilk kez, müşterek avarya olarak kabul edilmiştir. 1989 yılında Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi (*International Convention on Salvage - 1989 Kurtarma Sözleşmesi*)'nin<sup>14</sup> kabul edilmesi üzerine ise 1990 yılında kurala iki yeni paragraf eklenmiştir. 1974 YAK Kural VI, 1990 yılındaki değiştirilmiş haliyle, 1994 YAK Kural VI'da aynen korunmuştur.

2004 YAK Kural VI'da ise radikal bir değişikliğe gidilerek kurtarma ücreti, kural olarak, müşterek avarya dışında bırakılmıştır.<sup>15</sup> Yalnızca taraflardan birisinin, diğer tarafa düşen kurtarma ücretini ödemek zorunda kalması halinde, ödenen bu iştirak payının borç olarak kaydedileceği kabul edilmiştir.

2016 tarihli YAK'ta ise kurtarma ücretinin konusunda yeniden kapsamlı bir değişikliğe gidilmiştir. Yapılan değişiklikle 2004 YAK Kural VI'daki ilkeden vazgeçilerek, kurtarma ücretinin müşterek avarya olarak kabul edilmesi belli şartların varlığına bağlanmıştır.

Bilindiği üzere Türk Ticaret Kanunu (TTK)'nin 1273/I maddesinde taraflarca başka bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde, müşterek avarya garamesinin, Türkçe'ye çevrilip yayımlanmış olan en son tarihli YAK'a tabi olduğu düzenlenmiştir. 2016 tarihli YAK, 19.02.2019 tarihinde Türkçe'ye çevrilerek Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.<sup>16</sup> Taraflar aksini kararlaştırmadıkça, müşterek avarya garamesi 2016 YAK'a tabi olacağından,<sup>17</sup> Kurallar ile getirilen değişikliklerin bilinmesi Türk Hukuku bakımından önemli hale gelmiştir. Bu kapsamda çalışmada 2016 YAK Kural VI'da yapılan değişiklikler incelenerek, kurtarma müşterek avaryasının şartları açıklanmaya çalışılmıştır.

---

<sup>14</sup> Sözleşme 28 Nisan 1989 tarihinde kabul edilmiş, 14 Temmuz 1996 tarihinde ise yürürlüğe girmiştir. Türkiye 27 Haziran 2015 tarihinde Sözleşmeye taraf olmuştur. Sözleşmenin resmi Türkçe metni için bkz. RG 24.05.2014/29009.

<sup>15</sup> Jonathan Gilman, Robert Merkin, Claire Blanchard ve Mark Templeman, *Arnould: Law of Marine Insurance and Average* (B. 18, Sweet and Maxwell 2013) 1357; Mehtap Civar-Engin, 'Müşterek Avaryanın Tanımı, Unsurları ve Çeşitleri' (2010) 8(85) Legal Hukuk Dergisi 111, 119.

<sup>16</sup> RG 19.02.2019/30691.

<sup>17</sup> Ayrıca bkz. Atamer, 355; Nil Kula, 'Türk Ticaret Kanunu ile York Anvers 2016 Kuralları Uyarınca Müşterek Avaryaya Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi ve Özellikle "Zamanaşımı" Hususu' (2019) 27(3) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 727, 729.



## I. KURTARMA ÜCRETİ VE YAK

Kurtarma müşterek avaryası konusunda uluslararası uygulamada yeknesaklık yoktur.<sup>18</sup> ABD'de gemi ve yükü birlikte tehdit eden ortak tehlikeden kaçınılmasına yönelik kurtarma masrafları müşterek avaryaya dahil edilirken;<sup>19</sup> İngiltere'de adi sorumluluk ilkesi<sup>20</sup> uyarınca kurtarma ücreti daima müşterek avarya kapsamı dışında tutulmuştur.<sup>21</sup> Hollanda, İspanya ve Fransa gibi bazı Kıt'a Avrupası ülkelerinde ise kurtarma ücretinin borçlusunun donatan olması sebebiyle, kurtarma ücretinin, müşterek avarya garamesi olarak taraflar arasında paylaşıldığı; hatta 1965 yılında Uluslararası Avrupalı Dispeççiler Birliği Genel Kurulu (*Association Internationale des Dispatcheurs Européens - AIDE*)'nun, hakem veya mahkemece belirlenen kurtarma ücretinin gemi, navlun ve yüke paylaştırılması halinde, dispeççilerin, müşterek avarya garamesinde gerçek değer temelinde başka bir paylaşım belirleyebileceklerini kabul ettiği bildirilmektedir.<sup>22</sup>

Devletlerin bu farklı uygulamaları sebebiyle, gemi ve eşyayı birlikte tehdit tehlikeye yönelik de olsa kurtarma ücretinin müşterek avarya olarak kabul edilmesine yönelik yeknesak kuralın kabul edilmesi 1974 YAK'a kadar mümkün olmamıştır.<sup>23</sup>

### 1. 1974 YAK

1974 YAK, 1890 tarihinde YAK olarak adlandırılan ve 1950 YAK'ın yerine kabul edilen kuralların dördüncüsüdür. Kuralların hazırlanmasına yönelik çalışmalara, 1966 yılında Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliği (*International*

<sup>18</sup> Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 139.

<sup>19</sup> McArthur, 161. Buna karşın Yazar, yalnızca gemi veya yükü tehdit eden tehlikenin bertaraf edilmesi için yapılan kurtarma masraflarının müşterek avaryaya dahil olmadığını belirtmektedir.

<sup>20</sup> İngiltere'de kurtarma sözleşmesi donatan tarafından yapılmış olsa da kurtarma ücretinden doğan sorumluluk kurtarılan değerlere göre bir oranlama yapılarak hesaplanmaktadır. Dolayısıyla tek bir kurtarma ücreti hesaplanmış olsa da ücret kurtarılan değerler arasında paylaştırılmaktadır. Bkz. Hudson ve Harvey, 115.

<sup>21</sup> İngiltere'deki bu uygulamanın gerekçesi olarak, kurtarma sözleşmesi olup olmadığına bakılmaksızın, donatanın kurtarma ücretinin yalnızca gemi ve navluna düşen kısmından sorumlu olması gösterilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Cook ve Cornah, 282.

<sup>22</sup> Hudson ve Harvey, 116.

<sup>23</sup> Çetingil, 1890 yılındaki Liverpool Konferansı'nda İngiliz Müşterek Avarya Dispeççileri Birliğinin (*British Association of Average Adjusters*) kurtarmaya ilişkin bir kuralın YAK'a eklenmesi yönde bir girişiminde bulunduğunu ancak başarılı olmadığını bildirmektedir. Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 139.



*Union of Marine Insurers - IUMI*)’nin girişimleriyle başlanmıştır. Konuyu gündemine alan<sup>24</sup> CMI, bu amaçla bir anket hazırlayarak üyelerin görüşlerini almış; gelen cevaplar dikkate alarak hazırlanan tasarımı 1974 tarihli Hamburg Konferansı’nda üyelerin onayına sunmuştur.

Konferansa sunulan taslakta, 1950 tarihli YAK’ın “Yelkenlerin Zorlanması: Yelkenlerin Zararı ve Hasarı” başlıklı Kural VI tamamen metinden çıkarılarak, yerine<sup>25</sup> ortak deniz sergüzeştine atılan varlıkların tehlikeden korunmasına yönelik kurtarma faaliyetlerinde üstlenilen yükümlülüklerin toplamının müşterek avarya olarak kabul edilmesi önerilmiştir.<sup>26</sup>

Konferans sürecinde “yükümlülüklerin toplamı (*the aggregate of the liabilities*)” ifadesi, kurtaranın sorumluluğu ile bağlantısı varmış gibi yanlış yorumlamaya yol açacak nitelikte olması sebebiyle metinden çıkarılarak, kuralın başına “tarafarca yapılan harcamalar (*expenditure incurred by the parties*)” ifadesi eklenmiştir. Yine ifadenin daha anlaşılır olması amacıyla olsa gerek, “deniz hukuku kuralları veya bir sözleşme uyarınca” ifadesi, “bir kurtarma sözleşmesi veya başka bir sebeple olsun (*whether under contract or otherwise*)” şeklinde değiştirilmiştir.<sup>27</sup> Yeni metin 1974 YAK Kural VI olarak kabul edilmiştir.

1974 YAK Kural VI’da kurtarma ücretinin müşterek avarya olarak kabul edilmesi gemi, navlun ve yükü tehdit eden ortak tehlikenin varlığı şartına bağlanmıştır.<sup>28</sup> Yalnızca gemiyi veya yükü tehdit eden tehlikeden korunmasına yönelik kurtarma masrafları, müşterek avarya dışında bırakılmıştır.<sup>29</sup> Kurtarma

<sup>24</sup> Konunun ilk olarak, 1968 yılında, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Örgütü (*United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD*)’in gündemine alındığı, ancak CMI’nin UNCTAD’ın kısa sürede sonuca ulaşamayacağı düşüncesiyle bu görevi üstlendiği bildirilmektedir. Ergon Çetingil, ‘Müşterek Avaryada Yeni Düzenleme 1974 York-Anvers Kuralları’ (1982) 11(4) BATİDER 37, 37.

<sup>25</sup> 1890 YAK’tan itibaren aynı düzendeki sıranın mümkün olduğunca korunması amacıyla yeni kuralın, Kural VI’ya eklenmesine karar verilmiştir. Comite Maritime International, *Documentation 1974 I* (Yearbook, 1974-I) 68.

<sup>26</sup> CMI, *Yearbook 1974-I*, 68.

<sup>27</sup> Hudson ve Harvey, 108.

<sup>28</sup> 1994 YAK döneminde (dolayısıyla 1974 YAK Kural VI kapsamında) donatan tarafından alınan karar üzerine yürütülen kurtarma faaliyetinin müşterek avarya teşkil edip etmeyeceği konusundaki değerlendirme için bkz. Samim Ünan, ‘Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu’ Rayegan Kender ve Samim Ünan, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan (B. 1, Beta Yayınları 2000) 639, 647.

<sup>29</sup> Çetingil’in de ifade ettiği üzere, bu ifade olmasaydı dahi Kural A uyarınca ortak deniz sergüzeştine atılan değerleri birlikte tehdit eden bir tehlikenin varlığı gerekecekti. Çetingil, ‘Kurtarma Müşterek Avaryası’, 142.



müşterek avaryasından bahsedilebilmesi için kurtarma faaliyeti sonunda faydalı bir netice elde edilmiş; kurtarma faaliyeti ve masrafları da makul olmalıdır. Buna karşın kurtarma faaliyetinin bir sözleşme veya kanun ya da idari sebebe dayanmasının bir önemi yoktur.<sup>30</sup>

## 2. 1990 Değişikliği ve 1994 YAK

1974 YAK Kural C'de yalnızca müşterek avarya hareketinin doğrudan sonucu olan zarar, hasar veya masrafların müşterek avarya olarak kabul edileceği belirtilmiş<sup>31</sup> olmasına rağmen, 1989 Kurtarma Sözleşmesi'nin 13/I-b maddesinde, çevrenin kirlenmesinin önlenmesi veya azaltılması konusundaki beceri ve çabanın kurtarma ücretinin belirlenmesinde dikkate alınacağı düzenlenmiştir. Yine 1989 Kurtarma Sözleşmesi'nin 14. maddesinde *no cure no pay* ilkesine<sup>32</sup> bir istisna getirilerek,<sup>33</sup> kurtaranlara, faydalı netice elde edilememiş olsa da, çevre tehdidi oluşturan gemi veya eşyaya yönelik kurtarma faaliyetlerinde yaptığı giderleri, özel tazminat (*special compensation*)<sup>34</sup> olarak isteme hakkı verilmiştir.

1974 YAK'tan sonra kabul edilen 1989 Kurtarma Sözleşmesi'yle getirilen bu yenilikler, 1974 YAK Kural C uyarınca Kural VI'nın yeniden gözden geçirilmesini zorunlu kılmıştır. Bu kapsamda CMI'nin Haziran 1990 tarihli Paris

<sup>30</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 144 vd.

<sup>31</sup> Bu kural, tüm YAK'ların Kural C'sinde bulunan genel bir kuraldır. 1994 YAK'tan itibaren Kural C'ye çevre zararlarının müşterek avarya sayılmayacağına ilişkin ikinci bir fıkra eklenmiştir.

<sup>32</sup> Faydalı sonuç yoksa kurtarma ücreti de yoktur şeklinde Türkçe'ye çevrilen *no cure no pay* ilkesi, kurtarma ücretine hak kazanılması için kurtarma sonunda faydalı bir sonucun elde edilmesini ifade eder. Ayrıntılı bilgi için bkz. İsmail Demir, 1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma (B. 1, Turhan Kitapevi 2010) 178; Halil Emre Gürler, Deniz Ticareti Hukukunda Kurtarma Ücreti (B. 1, Seçkin Yayınları 2012) 190.

<sup>33</sup> Fahiman Tekil, 'Deniz Kazaları Deniz Kirlenmesi ve Deniz Sigorta Hukuku ile İlgili Bazı Sorunlar', Rayegan Kender ve Samim Ünan, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan (B. 1, Beta Yayınları 2000) 509.

<sup>34</sup> Özel tazminat (*special compensation*), çevre zararı tehdidi oluşturan bir araç veya onun içindeki eşya için kurtarma faaliyetinde bulunulmasına rağmen hiç veya en azından yapılan giderleri karşılayacak bir kurtarma ücretine hak kazanılamaması durumunda, kurtaranlara, yapmış olduğu giderleri isteme hakkı veren özel bir tazminat sistemidir. Kavram hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Demir, Kurtarma, 203; Nazlı Selek, 6102 Türk Ticaret Kanunu'nda Denizde Kurtarma Hizmetleri (B. 1, On İki Levha Yayınları 2015) 79; Gürler, 152.



Konferansı'nda, bir takım küçük değişiklikler<sup>35</sup> yapılarak, Kural VI'nın mevcut hükmü (a) fıkrası olarak numaralandırılarak, kurala iki yeni paragraf eklenmiştir.

1974 Kural VI-a olarak yeniden düzenlenen mevcut kurala eklenen yeni paragrafta, 1989 Kurtarma Sözleşmesinin 13/I-b maddesindeki çevreye gelebilecek zararı önlemeye veya azaltmaya yönelik beceri ve çaba dikkate alınarak hesaplanan kurtarma ücretinin müşterek avaryaya garmesine girdiği kabul edilmiştir.<sup>36</sup> Kural VI-b olarak eklenen yeni hükümde ise 1989 Kurtarma Sözleşmesinin 14. maddesi uyarınca ödenecek özel tazminat, müşterek avaryaya paylaştırılmasının dışında tutulmuştur.<sup>37</sup>

1994 YAK'ın görüşüldüğü CMI'nın 3-7 Ekim 1994 tarihleri arasındaki *Sidney* Konferansı'nda<sup>38</sup> ise Kural VI'da herhangi bir değişiklik yapılmamış; 1990 tarihli değişik metin, 1994 YAK Kural VI olarak kabul edilmiştir.<sup>39</sup>

### 3. 2004 YAK

1996 yılından itibaren özellikle Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliği (*International Union of Marine Insurers - IUMI*)'nin 1994 YAK Kural VI'nın müşterek avaryaya paylaşımında adaletsizliğe yol açtığı itirazı ile başlayan süreç sonrasında CMI, kurtarma müşterek avaryasını tekrar gündemine almıştır.<sup>40</sup> Bu

<sup>35</sup> Kurtarma ücretinin ancak ortak deniz sergüzeştine atılan değerleri birlikte tehdit eden tehlikeden korunmasına şartıyla müşterek avaryaya dahil olacağına vurgulanması amacıyla olsa gerek "to the extent" ifadesi "provided", "undertaken" ise "carried out" kelimesi ile değiştirilmiştir.

<sup>36</sup> 1974 YAK Kural A'da yalnızca ortak deniz sergüzeştine atılan değerleri birlikte tehdit eden tehlikeden korunması amacıyla bilerek yapılan olağanüstü fedakârlıklar müşterek avaryaya kabul edilmiştir. Çevre zararının önlenmesi ve azaltılmasının ise bu kapsamda bir fedakârlık olmadığı tartışmasıdır. Bu sebeple *Çetingil* 1974 Kural VI'da yapılan bu değişikliğin çevrenin korunmasına verilen önemin bir sonucu olduğunu düşünmektedir. *Çetingil*, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 153.

<sup>37</sup> Değişikliklere ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. *Çetingil*, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 155.

<sup>38</sup> 1994 YAK süreci hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. N. Geoffrey Hudson, 'The York-Antwerp Rules: Background to the Changes of 1994' (1996) 27(3) *Journal of Maritime Law and Commerce* 469; Hudson ve Harvey, 13; Algantürk-Light, 45.

<sup>39</sup> 1994 YAK değişiklik özeti ve metin için bkz. *Comite Maritime International, Yearbook 1994 Annuaire* (Sydney II) 134; Ayrıca Bkz. Selim Ataergin, 'Genel Avaryaya ve York-Antwerp Kuralları / 1994 Değişiklikleri:' (1995) 9(1) *Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* 378.

<sup>40</sup> Cook ve Cornah, 63. Kurtarma müşterek avaryasının kabul edildiği 2004 YAK öncesinde de yük ilgililerinin, kurtarma ücretinden dolayı ayrı ayrı sorumlu olduğu kurtarmaların, haksızlık yaratması ve garme borcunu artırdığı gerekçesiyle müşterek avaryaya kapsamı dışında tutmaya çalıştıkları bildirilmektedir. Harvey, 448.



kapsamda CMI, 1994 YAK'ın değiştirilmesine yönelik görüşlerin alınması amacıyla bir anket hazırlamıştır. Anketin 4. maddesinde, özetle, kurtarma ücretinden dolayı bir kısım Devletin müteselsil; bazılarının ise adi sorumluluk ilkesini kabul ettiklerine işaret edilerek, gemi ve yükün birlikte kurtarıldığı ancak kurtarma ücretinden dolayı donatan ve yük sahiplerinin ayrı ayrı sorumlu olduğu hallerde, ödenen kurtarma ücretinin müşterek avaryaya dahil edilmesi görüşünü destekleyip desteklemedikleri sorulmuştur.<sup>41</sup>

CMI'nın 18-20 Eylül 2000 tarihlerinde *Toledo* (İspanya)'da gerçekleştirilen kolokyumda, IUMI tarafından 1994 YAK'ın değiştirilme ihtiyacı ile yapılması istenilen değişikliklere içeren bir rapor sunulmuştur. *Ememnon Magee* tarafından hazırlanan "Müşterek Avarya Reformu - IUMI'nin Konumu (*General Average Reform - The IUMI Position*)" başlıklı Raporda, 1994 YAK'ın değiştirilmesine yönelik ihtiyaç açıklanmıştır.<sup>42</sup> Rapora eklenen IUMI Müşterek Avarya Taslağı Çalışma Grubunca hazırlanan "Müşterek Avarya: Nasıl bir Değişiklik Olmalıdır (*General Average How Should it be Changed?*)" başlıklı raporda ise 1994 YAK'ta yapılmasını istenen değişiklik önerileri sıralanmıştır.<sup>43</sup>

Önerilere ilişkin Raporun 15. paragrafında, özetle, kurtarma ücretinin paylaşılmasına ilişkin kuralın ilk kez 1974 YAK Kural VI ile kabul edildiği, bu yeni kuralın, son elli yılda yapılan değişikliklerden çok daha fazla dipesçilere iş yükü; sigortacılara ise masraf getirdiği eleştirisinde bulunulmuştur. Bununla birlikte, 1994 YAK Kural VI'nın tamamen kaldırılmasını halinde, yüke düşen kurtarma ücretini ödemek zorunda kalan donatanların bunu tahsil edememe riskiyle karşı karşıya kalabileceğine işaret edilerek, kurtarma ücretinin tamamıyla müşterek avarya kapsamından çıkarılmasının da adil olmayacağı vurgulanmıştır. 1994 YAK'ta olduğu gibi özel tazminatın müşterek avarya paylaşımı dışında tutulması uygulamasına devam edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu kapsamda ilk Raporda sunulan öneri paralelinde 1994 YAK Kural VI'nın;

(a) Salvage payments (including legal fees associated with such payments) shall lie where they fall and not be brought into General Average save only that any amounts paid by one party to the General Average in respect

<sup>41</sup> Comite Maritime International, *Yearbook 1994 Annuaire* (Specimen Property CMI Secretariat) 368.

<sup>42</sup> Eamonn Magee, 'General Average Reform - The IUMI Position' (Comite Maritime International, *Yearbook 2000*) 294.

<sup>43</sup> Working Group General Average, 'How should it be Changed?' (Comite Maritime International, *Yearbook 2000*) 298.



of the proportion (calculated on salvaged values and not GA contributory values) of another party or parties shall be apportioned between the parties to the General Average in accordance with these rules.

(b) In paragraph (a) of this section references to salvage payments and the like expressions shall be construed as excluding payments under Article 14 of the 1989 Salvage Convention and similar provisions (including Scopic).

şeklinde değiştirilmesi önerilmiştir.<sup>44</sup>

1994 YAK'ın değiştirilmesine ilişkin tartışmalara 2001 yılında Singapur'da yapılan CMI Konferansı'nda devam edilmiş ve bu amaçla Müşterek Avarya Uluslararası Alt Çalışma Komitesi oluşturulmuştur.<sup>45</sup> Çalışmalarına devam eden Komite, bu kapsamda hazırlamış olduğu raporunu 2003 yılında CMI'a sunmuştur.<sup>46</sup>

Raporun kurtarma ücretine ayrılan 6. paragrafında, kurtarma ücretinin müşterek avarya olarak kabul edilmesine ilişkin süreç hakkında bilgi verildikten sonra kurtarma masraflarının müşterek avarya kapsamı içinde tutulması<sup>47</sup> ve dışında bırakılmasına<sup>48</sup> yönelik gerekçeler açıklanmış; ancak Kural VI'da herhangi bir değişiklik önerisinde bulunmamıştır.<sup>49</sup> Buna rağmen CMI'nin 31 Mayıs - 4 Haziran 2004 tarihleri arasında *Vancouver*'da yapılan 38. Kongresinde IUMI'nin

---

<sup>44</sup> Comite Maritime International, *Yearbook 2000* (Singapore I) 305.

<sup>45</sup> Comite Maritime International, *Yearbook 2001* (Singapore Conference), 213.

<sup>46</sup> Comite Maritime International, *Yearbook 2003* (Vancouver I), 276.

<sup>47</sup> Kurtarma ücretinin kapsam dışında tutulmasının gerekçeleri arasında; kurtarma ücretinin gereksiz yere iki kez hesaplanmak zorunda kalınması, iki kez teminat alınmasının gerekmesi, dispecin çok uzun sürmesine yol açması sayılmıştır. Comite Maritime International, *Yearbook 2003*, 291.

<sup>48</sup> Kurtarmanın müşterek avaryaya dahil edilmesi gerekçeleri olarak; daha adil bir sonuç vermesi, bazı Devletlerde kurtarma ücretinden doğan sorumluluğun müteselsil olması, kurtarma ücretinin daha doğru hesaplanması, taraflar arasında uzlaşma ihtimali gösterilmiştir. Comite Maritime International, *Yearbook 2003*, 291.

<sup>49</sup> Comite Maritime International, *Yearbook 2003*, 305.



görüşleri<sup>50</sup> destek görmüş ve Kural VI yeniden düzenlenerek,<sup>51</sup> kurtarma ücreti, kural olarak, müşterek avarya garamesi dışında bırakılmıştır.<sup>52</sup>

#### 4. 2016 YAK

2004 YAK'ın revizyonuna ilişkin çalışmalara, 2013 yılında, bu amaçla oluşturulan Müşterek Avarya Uluslararası Ad Hoc Çalışma Grubu (*Ad Hoc International Working Group on General Average*)'nce konu hakkında anket (*questionnaire*) hazırlanarak üyelere gönderilmesi kararı ile başlanmıştır.<sup>53</sup> Ankette, Kural VI kapsamında iki başlık altında beş soru yönetilmiştir.

Birinci başlık (6.1) altında, özetle, sözleşme veya kanun uyarınca kurtarma ücretinin kurtarılanlar arasında paylaşıldığı hallerde bunun müşterek avaryaya dahil olup olmadığı konusunun CMI'nın Pekin Konferansı'nda çözüme kavuşturulamadığına (her iki yönde de gerekçelerin olduğuna) işaret edilerek, 2016 YAK Kural VI bağlamında beş seçenek açıklanmıştır:

- i) 1994 YAK Kural VI'a geri dönmek.
- ii) 2004 YAK Kural VI'yı korumak.
- iii) CMI'nın Pekin Konferansındaki yüzde olarak karar vermeyi de içeren bir çözümü benimsemek.
- iv) (i)'deki çözümü kabul etmek ancak mümkün olduğunca dispeçilerin "özel (ad hoc)" yaklaşımını teşvik etmek.
- v) (i) ve (iv)'deki çözümü kabul etmek ancak dispeçilerin kurtarmayı dahil etmeme olasılığını değerlendirmesini zorunlu tutan açık bir hüküm eklemek.

Bu kapsamda üyelere;

<sup>50</sup> Konferansta IUMI delegasyonunun, müşterek avaryanın, ortak deniz sergüzeştine atılan değerlerin birlikte tehdit eden tehlikeden korunması şartına yönelik radikal görüşlerinden taviz vermeye hazır olduklarını belirttikleri ancak konu hakkında Konferansta herhangi bir görüşmenin olmadığı yönünde bkz. Jonathan Spencer, 'Hull Insurance and General Average-Some Current Issues' (2009) 83(5-6) Tulane Law Review 1227, 1253.

<sup>51</sup> Süreç hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Algantürk-Light, 61.

<sup>52</sup> 2004 YAK Kural VI hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Algantürk-Light, 173; Çetingil, Kender ve Ünan, 146. 2004 YAK'ın uygulamada genel destek görmediği ve navlun sözleşmelerinde neredeyse hiç atıfta bulunulmadığı bildirilmektedir. Kruit, 61.

<sup>53</sup> Çalışma Grubunun 19 Ekim 2012 tarihinde Pekin'de yapılan toplantısında, 2004 YAK'ın revizyonu kapsamında değerlendirilmesi istenen konuların ilki olarak kurtarma açıklamıştır. Bkz. 'Minutes of the Ad Hoc International Working Group on General Average' <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2012-10-19-Minutes-of-he-Ad-Hoc-IWG-on-GA-Kempinski-Hotel-Beijing.pdf>> s.e.t. 30 Mayıs 2025.



- a) Hangi seçeneği destekliyorsunuz?
- b) Dikkate alınması istenen başka seçenek var mı?
- c) (ii) veya (iii) seçenekleri destekleniyorsanız, kurtarmanın müşterek avarya olarak kabul edilmediği durumlarda, kurtarma masrafının müşterek avarya garesinden düşülmemesi için Kural XVII’de bir değişiklik yapılmalı mıdır?

soruları sorulmuştur.

İkinci başlıkta (6.2) ise Kural VI’nın mevcut haliyle kurtarma ücretine herhangi bir atf yapılmadığını, bu masrafların Kural C kapsamında dispeçiler tarafından dikkate alınacağına işaret edilerek;

- a) Kanun ve diğer hususlar uyarınca doğan kurtarma masraflar Kural VI’da açıkça sayılmalı mıdır?
- b) Eğer kanundan doğan masraflar açıkça hariç tutulursa, kurtarılan eşyalar arasında uzlaşma olasılığını teşvik eder mi?

soruları sorulmuştur.

Ankete verilen cevaplardan tespit edilebildiği kadarıyla, altı Devlet ve sivil toplum örgütü<sup>54</sup> 1994 YAK Kural VI’daki çözüme dönülmesini; altı Devlet<sup>55</sup> 2004 YAK Kural VI’nın devamı yönündeki çözümü benimsediklerini bildirmişlerdir. Yedi Devlet ve sivil toplum örgütü<sup>56</sup> ise (iv) nolu seçeneği kabul ettiklerini belirtmişlerdir. İngiltere ve Almanya kendi ulusal dernekleri arasında bir uzlaşmaya varılamadığını açıklamışlardır.<sup>57</sup>

CMI Uluslararası Müşterek Avarya Alt Komitesi, 2013 yılında Dublin’de yapılan Sempozyumunda, ankete verilen cevaplar kapsamında bir değerlendirme raporu hazırlanmıştır. Alt Komite’nin 14-15 Haziran 2014 tarihinde Hamburg

<sup>54</sup> Arjantin, Brezilya, Danimarka, Finlandiya, Norveç ve BIMCO.

<sup>55</sup> Belçika, Kanada, Fransa, İtalya, Japonya ve İspanya.

<sup>56</sup> Çin, Hırvatistan, Danimarka, Hollanda, Norveç, Dünya Dispeçiler Derneği (*Association Mondiale de Dispatcheurs - AMD* ve Avarya Dispeçiler Derneği (*Association of Average Adjusters - AAA*).

<sup>57</sup> Report by the CMI International Working Group on General Average s. 98. Ankete verilen cevaplar CMI Uluslararası Müşterek Avarya Alt Komitesi 2013 yılında Dublin’de yapılan Sempozyumunda ele alınarak rapor haline getirilmiştir.



toplantısında ise kurtarma ücretinin müşterek avaryaya olarak kabul edilip edilmemesine göre iki alternatifli Kural VI önerilmiştir.<sup>58</sup>

Kurtarma ücretinin müşterek avaryaya olarak kabul edilmediği 2004 YAK Kural VI esas alınan birinci öneride;

Faiz ve yasal giderler dahil olmak üzere kurtarma masrafları;

(i) Kurtarma taraflarından biri, diğer tarafın ödemesi gereken (müşterek avaryaya iştirak değerleriyle değil, kurtarılan değerler üzerinden hesaplanan) kurtarma iştirak payının tamamını veya bir kısmını faiz ve avukatlık ücretleri dâhil olmak üzere ödemiş olmadıkça,

Bu durumda, diğer tarafın ödemesi gerekli olup da ödenmiş olan bu kurtarma iştirak payı, paylaşırma sırasında bunu ödemiş olan taraf hesabına alacak ve adına ödeme yapılan tarafa borç olarak kaydedilecektir.

(ii) Kurtarma sonrasında yapılan yolculuk esnasında kurtarılan değer ile kurtarma ücretine esas değer arasında önemli farklılık oluşturacak bir kaza yaşanmadıkça,

(iii) Kurtarılan değerler açık şekilde yanlış ve kurtarma masraflarının önemli ölçüde hatalı şekilde paylaştırılmış olmadıkça,

(iv) Kurtarılan değerlere ilişkin önemli müşterek avaryaya fedakârlıkları bulunmadıkça,

Müşterek avaryaya olarak kabul edilmeyecektir.

1994 YAK Kural VI esas alınarak kurtarma ücretinin müşterek avaryaya olarak kabul edildiği öneride:

(a) Ortak deniz sergüzeştine atılan taraflarca, bir sözleşme uyarınca veya başka şekilde, ortak deniz tehlikesinden korunmak amacıyla yapılan kurtarma masrafları, aşağıda (b) ve (c) paraflarına bağlı olarak, müşterek avaryaya kabul edilecektir.

(b) Deniz macerasına katılan tarafların, sözleşme veya yasal sorumluluk gereği bağımsız olarak ödeme yapmaları durumunda, aşağıdaki durumlar haricinde kurtarma ve ilgili masrafların müşterek avaryaya olarak ödenmeyecek veya yeniden dağıtımına esas olmayacaktır:

(i) Kurtarma sonrasında yapılan yolculuk esnasında kurtarılan değer ile kurtarma ücretine esas değer arasında önemli farklılık oluşturacak bir kaza yaşanması.

<sup>58</sup> '2014-05-19-Letter-CMI-President-of-IWG-on-GA-and-Preparation-of-Hamburg-Conference' <<https://comitemaritime.org/work/review-of-the-rules-on-general-average/>> s.e.t. 30 Mayıs 2025.

(ii) Kurtarılan değerler açık şekilde yanlış ve kurtarma masraflarının önemli ölçüde hatalı şekilde paylaştırılmış olması.

(iii) Kurtarılan değerlere ilişkin önemli müşterek avarya fedakârlıklarının bulunması.

CMI'nın 6-7 Haziran 2015 tarihlerinde İstanbul'da yapılan toplantısında kurtarmanın müşterek avarya olarak kabul edildiği alternatif esas alan yeni taslak üzerinde çalışılmıştır.<sup>59</sup> Alt Komite'nin 7-8 Aralık 2015 tarihlerinde Londra'daki toplantısında da İstanbul'daki taslak metin üzerinde çalışmalara devam edilmiştir. Söz konusu taslak metin CMI'nin 3-6 Mayıs 2016 tarihlerinde *New York*'da yapılan 42. Konferansında kabul edilmiştir.<sup>60</sup>

CMI Genel Kurulunca, aynı zamanda, müşterek avarya sorunlarının çözümüne taraflara yardımcı olmak amacıyla CMI Müşterek Avaryaya İlişkin Ana Hatlar (*CMI Guidelines Relating to General Average - CMI Ana Hatları*) yayımlanmıştır.<sup>61</sup>

## II. 2004 YAK KAPSAMINDA KURTARMA ÜCRETİ

Yukarıda açıklanmaya çalışıldığı üzere 2004 YAK'da kurtarma müşterek avaryasında köklü bir değişikliğe gidilmiş ve kurtarma ücreti, kural olarak, müşterek avarya dışında tutulmuştur. Ancak bu genel kurala, taraflardan birisinin diğer tarafın ödemek zorunda kaldığı kurtarma ücretini (faiz ve avukatlık ücreti<sup>62</sup> dahil) ödemesi halinde, ödenen bu tutarın, ödeyen tarafın hesabına alacak; ödenen tarafın hesabına ise borç olarak kaydedileceği şeklinde bir istisna getirilmiştir (2004 YAK Kural VI).

<sup>59</sup> 'CMI International Working Group on General Average Working Papers for the Meeting of the CMI International Subcommittee on General Average on 6-7 June 2015' <<https://comitemaritime.org/work/review-of-the-rules-on-general-average/>> s.e.t. 30 Mayıs 2025.

<sup>60</sup> Comite Maritime International, *Yearbook 2016* (New York II Documents of the Conference) 178.

<sup>61</sup> Comite Maritime International, *Yearbook 2016*, 189. Ekim 2002 tarihinde, bir kısım değişiklikler içeren, Ana Hatlar'ın yeni güncellenmiş hali yayımlanmıştır. Comite Maritime International, *CMI Guidelines Relating to General Average* <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2023/01/CMI-GA-Guidelines-1.pdf>> s.e.t. 30 Mayıs 2025.

<sup>62</sup> 2004 YAK'ın resmi tercümesinde Kural VI'da kullanılan "legal fees" ifadesinin karşılığı olarak "avukatlık ücreti" kullanılmıştır. Resmi tercümeğe uygun olarak çalışmada da aynı ifade tercih edilmiştir. Buna karşın *legal fees* ifadesinin Türkçeye "vekâlet ücretleri ile mahkeme masrafları" olarak çevrilmesi gerektiği hususunda bkz. Sözer, 189 (2 nolu dipnot).



## 1. Kurtarma Müşterek Avaryasının Yokluğu

2004 YAK Kural VI-a'da “gerçekleşen kurtarmaya dair faiz ve ilgili avukatlık ücretleri dahil olmak üzere yapılan kurtarma ödemeleri(nin) müşterek avaryaya olarak kabul edilmeyece(ği)” belirtilmiştir. Madde metninden de anlaşılacağı üzere 2004 YAK Kural VI ile kurtarma müşterek avaryasından vazgeçilerek; faiz ve avukatlık masrafları dahil olmak üzere kurtarma ücreti, müşterek avaryaya garamesi dışında bırakılmıştır. Kuralın uygulanmasında, kurtarma ücretinin sözleşme ve kanun uyarınca ödenmiş olmasının bir önemi yoktur.<sup>63</sup>

Önceki YAK'larda olduğu gibi 2004 YAK Kural A'da da müşterek avaryaya, ortak deniz sergüzeştine atılan gemi, navlun ve yükü tehdit eden tehlikeden korunmasına yönelik bilerek ve makul bir şekilde yapılan olağanüstü fedakârlık ve harcamaların paylaşılması olarak tanımlanmıştır. Bu sebeple 2004 YAK döneminde, Kural VI'ya rağmen, Kural A'daki tanım uyarınca gemi, navlun ve yükün birlikte kurtarılmasına yönelik bir kurtarma faaliyetinin müşterek avaryaya olarak kabul edilmesi tartışma konusu olmuştur.<sup>64</sup>

Konu hakkında ayrıntıya girilmesi çalışmanın sınırlarını aşmakla birlikte, 2004 YAK Yorum Kuralı (Rule of Interpretation)'nda “Üstün Kural ve numaralı kurallarda aksi öngörülmedikçe, müşterek avaryaya paylaşılması(nın) harfli kurallara göre yapılaca(ğ)ı” belirtilmiştir. Dolayısıyla yapılan olağanüstü bir fedakârlığın müşterek avaryaya olarak kabul edilmesi, Kural A'daki tanıma uygun olması yanında numaralı kurallarda bir istisna getirilmemiş olması şartına bağlıdır. Kural VI-a'da ise kurtarma ücreti, kural olarak, müşterek avaryaya dışında tutulmuştur. Bu anlamda 2004 YAK Üstün Kural gereği, Kural VI'nın Kural A'ya bir istisna oluşturduğu kabul edilmelidir. Daha açık ifadeyle, ortak tehlikeden korunması amacına yönelik de olsa tüm kurtarma müşterek avaryası, kural olarak, 2004 YAK'ın kapsamı dışında olmalıdır.

## 2. Kurtarma Ücretinin Garameye Dahil Edilmesi

2004 YAK Kural VI'da kurtarma ücreti her hâlde müşterek avaryaya garamesi dışında tutulmamıştır. Kuralın (a) fıkrasında taraflardan birisinin, diğer tarafa düşen kurtarma ücretini ödemesi halinde, ödenen bu tutarın borç kaydı olarak kaydedileceği düzenlenmiştir.

<sup>63</sup> Algantürk-Light, 173; Çetingil, Kender ve Ünan, 148.

<sup>64</sup> 2004 YAK dönemindeki tartışmalar için bkz. Algantürk-Light, 173; Çetingil, Kender ve Ünan, 148.



## A. İstisna Hükümü

2004 YAK Kural VI-a'da

“ taraflarından biri, diğer tarafın ödemesi gereken kurtarma iştirak payının tamamını veya bir kısmını faiz ve avukatlık ücretleri dâhil olmak üzere ödemiş ise, diğer tarafın ödemesi gerekli olup da ödenmiş olan bu kurtarma iştirak payı(nın), paylaşırma sırasında bunu ödemiş olan taraf hesabına alacak ve adına ödeme yapılan tarafa borç olarak kaydedilece(ği)”

belirtilmiştir.

Kural'ın lafzından da anlaşılacağı üzere, istisna hükmü gerçek anlamda bir kurtarma müşterek avaryasını düzenlememektedir. Yapılan yalnızca ödenen tutarın, ödeyen taraf hesabına alacak; adına ödeme yapılan taraf hesabına ise borç olarak kaydedilmesi işlemidir. Kural'da belirtilen bu istisna haricinde kurtarma ücretinin müşterek avarya garamesine dahil edilmesi mümkün değildir.

## B. Kurtarma Ücretinin Hesaplanması

2004 YAK Kural VI'da müşterek avarya hesabına geçirilecek kurtarma ücretinin hesaplanmasında dört temel kural öngörülmüştür. Bunlardan birincisi, ödenen kurtarma ücretinin, müşterek avarya iştirakine göre değil, kurtarma sonrasında kurtarılan eşyanın durumu üzerinden hesaplanmasıdır.<sup>65</sup> Böylelikle Kural'da açık şekilde müşterek avarya garamesine alacak ve borç kaydedilecek tutarın, gerçek anlamda kurtarma ücreti olması gerektiği belirtilmiştir.

İkinci temel kural, hesaba geçirilecek kurtarma ücretine faiz ve avukatlık masraflarının dahil olmasıdır. Bu anlamda taraflar, ödemiş oldukları diğer tarafa ait kurtarma ücretinin faizi ile varsa vekâlet ve zorunlu masraflarını alacak hesabına kaydedilmesini isteme hakkına sahiptir.

Üçüncü temel kural 2004 YAK Kural VI-b'da düzenlenen, hesaba geçirilecek tutara

“1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi'nin 13'üncü maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde belirtildiği üzere kurtaranların çevre zararının önlenmesi ve sınırlandırılması için gösterdikleri çaba ve beceri de göz önüne alınarak belirlenen kurtarma ücreti(nin) de dâhil”

<sup>65</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Algantürk-Light, 173; Çetingil, Kender ve Ünán, 148.



olmasıdır. Maddenin lafzından ve sistematik yorumundan iki sonuca ulaşmak mümkündür.

Bu sonuçların ilki, çevre zararının önlenmesi veya azaltılmasına yönelik çaba ve beceri karşılığında hesaplanmış olsa da her türlü kurtarmanın, müşterek avarya olarak kabul edilmeyeceğidir.<sup>66</sup> Diğeri ise kurtarma ücretinin, kurtaranın çevre zararının önlenmesi ve azaltılması için göstermiş olduğu çaba ve becerisi gözetilerek belirlendiği hallerde kurtarma ücretinin, müşterek avarya garamesinde tarafların hesabına alacak ve borç kaydı olarak eklenmesine imkan verilmesidir. Bu açıdan Kural VI-b'nin, 2004 YAK Kural C'ye bir istisna getirdiği söylenebilir.

2004 YAK Kural VI-c'de kabul edilen son temel kural ise 1989 Kurtarma Sözleşme'nin 14. maddesinde<sup>67</sup> düzenlenen “özel tazminat (*special compensation*)” ile uygulamada tip kurtarma sözleşmelere eklenen “koruma ve tazmin özel sorumluluk klozu (*special compensation P and I Club - SCOPIC*)<sup>68</sup>” gibi kurtaranlara ödeneceği kararlaştırılan tazminatların, müşterek avarya olarak kabul edilmemesidir. Bu kapsamda taraflar, diğer tarafın ödemek zorunda kalacağı özel tazminat veya SCOPIC Klozu ya da onun yerine geçen kurtarma ödemelerini, müşterek avarya paylaşımında alacak kaydı olarak eklenmesini istemeyeceklerdir.

### III. 2016 YAK KURTARMA MÜŞTEREK AVARYASI

2016 YAK Kural VI-a'da kurtarma ücretinin ancak “kurtarma faaliyetlerinin müşterek deniz sergüzeştine atılmış olan malvarlıklarının tehlikeden kurtarılması amacı ile ve (b), (c) ve (d) fıkralarına uygun olarak yapılmış olmaları şartı ile müşterek avaryaya kabul edilece(ği)” düzenlenmiştir.

<sup>66</sup> Böylelikle 2004 YAK Kural C'nin ikinci fıkrasındaki, ortak deniz sergüzeştine katılan mallardan denize sızan veya bırakılan kirleticiler nedeniyle uğranılan zararların müşterek avarya kapsamı dışında olacağı kuralı ile de uyum sağlanmıştır. Bkz. Çetingil, Kender ve Ünan, 151.

<sup>67</sup> Krş. TTK m. 1312.

<sup>68</sup> SCOPIC Klozu, 1989 Kurtarma Sözleşmesi'nin 14. maddesinde düzenlenen “özel tazminatın” yetersiz kalması sebebiyle, uygulamada kullanılan LOF (*Llyod's Open Form*) tip kurtarma sözleşmelerine eklenen (*Box 7*) ve özel tazminatın yerine geçen özel bir tazmin klozudur. Klot ile kurtaranlar, çevre zararının önlenmesi veya azaltılması şartına bağlı olmaksızın, kurtarma ücretinin daha düşük olmasının beklendiği hallerde, yapmış oldukları masrafları talep etme imkânına sahip olmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Oğuz Caner, ‘SCOPIC Clause’ (2004) 8(1-2) Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi 397, 397; Demir, *Kurtarma*, 235; Gürler, 158; Selek, 96; İsmail Demir, ‘Özel Tazminat Koruma ve Tazmin Klozu (SCOPIC)’ (2011) 27(4) BATİDER 89, 90.



Maddenin lafzından da anlaşılacağı üzere, 1994 YAK'dan farklı olarak, 2016 YAK Kural VI-b'de tüm kurtarmalar değil, yalnızca maddede sayılan durumların birisinin varlığı kurtarma müşterek avaryası olarak kabul edilmiştir.<sup>69</sup> Yine Kural A gereği, Kural VI'da düzenlenen kurtarma müşterek avaryası, kurtarma faaliyetinin ortak deniz sergüzeştine atılan malvarlıklarının tümünün tehlikeden korunması ön şartına bağlı olmalıdır.

## 1. Ön Şart: Müşterek Avaryanın Varlığı

2016 YAK Kural A'da

“müşterek avarya hareketi(nin), ancak ve yalnız ortak deniz sergüzeştine katılmış olan malvarlığı unsurlarını (değerleri) karşılaştıkları bir tehlikeden korumak amacı ile müşterek selamet için bilerek ve makul bir şekilde olağanüstü bir fedakârlık veya harcama yapılması halinde var”

olduğu düzenlenmiştir.<sup>70</sup> Kural A uyarınca, Kural VI-b'de sayılan durumların müşterek avaryaya olarak kabul edilmesi, kural olarak, hukuki anlamda bir müşterek avaryanın varlığı şartına bağlıdır. Kural VI'da ise bu konuda açık bir hüküm mevcut değildir. Konu müşterek avaryanın unsurları bakımından ayrı ayrı tartışılmalıdır.

### A. Ortak Deniz Sergüzeştine Atılma

2016 YAK Kural A uyarınca kurtarma müşterek avaryasından bahsedilebilmesi için gemi, yük ve diğer eşya ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olmalıdır. Bu genel şart Kural VI-a'da “ortak deniz sergüzeştine atılmış (*property involved in the common maritime adventure*)” ifadesiyle bir kez daha tekrar edilmiştir.<sup>71</sup>

Dolayısıyla eşyanın, geçici de olsa, gemiden ayrılmasıyla birlikte ortak deniz sergüzeşti sona ereceğinden,<sup>72</sup> ayrılan bu değerlere verilen kurtarma faaliyeti

<sup>69</sup> CMI Ana Hatları'nın Kural VI ile ilgili açıklamasında, kurtarma ücretinin müşterek avaryaya dahil edilmesinin ek maliyet ve gecikmeye yol açacağı endişelerinin giderilmesine yönelik olarak; kurtarmanın tamamen müşterek avaryanın dışında tutulmasından sabit yüzdeli bir sistemin kurulmasına kadar çok farklı önlemlerin düşünüldüğü, uygulamanın ihtiyacı ve finansal eşitliğin sağlanması gözetilerek açık kriterler belirlenme yoluna gidildiği belirtilmektedir. Comite Maritime International, *Guidelines Relating to General Average*, 17.

<sup>70</sup> Krş. TTK m. 1272.

<sup>71</sup> 1994 YAK Kural VI'da yalnızca “macera (*adventure*)” ifadesi kullanılmıştı. 1994 YAK kapsamında, bu şartın zaten Kural A'da düzenlenmiş olması sebebiyle Kural VI'da tekrarlanmasına ihtiyaç olmadığı hususunda bkz. Çetingil, ‘Kurtarma Müşterek Avaryası’, 142.

<sup>72</sup> İstisna için bkz. 2016 YAK Kural VIII ve X.



müşterek avaryaya olarak kabul edilemez. Yine gemiler aynı deniz sergüzeştine atılmadığından, çatışan her iki gemiye birlikte verilen bir kurtarma hizmeti hakkında müşterek avaryadan bahsedilmesi mümkün değildir.

## B. Kurtarmanın Ortak Tehlikeden Korunmak Amacıyla Yapılması

Müşterek avaryanın varlığı, ortak deniz sergüzeştine atılan malvarlığı unsurlarını (gemi, yük, diğer eşya ve navlun) birlikte tehdit eden tehlikenin varlığı ile olağanüstü fedakârlığın hepsinin ortak selameti amacıyla yapılması şartına bağlıdır. Yalnızca gemi veya eşyayı tehdit eden bir tehlikenin bulunması, müşterek avaryanın varlığı için yeterli değildir.<sup>73</sup>

Olağanüstü fedakârlığın tüm malvarlığı unsurlarının hepsinin selameti için yapılması şartı, 2016 YAK Kural VI-a'da "*ortak deniz sergüzeştine atılan malvarlığının (property) tehlikeden kurtulması amacıyla yürütülen kurtarma hizmetleri (salvage operations)*" şeklinde tekrar edilmiştir. Buna karşın Kural'da "ortak emniyet (selamet) (*common safety*)" ifadesine açıkça yer verilmemiştir.

Kural VI'nın lafzı kurtarma müşterek avaryası için ortak tehlike şartının zorunlu olmadığı şeklinde yorumlanmasına uygun olsa da; amaçsal yorumdan kurtarma müşterek avaryasının varlığı için de kurtarma faaliyetinin tüm malvarlığı unsurlarının korunması amacıyla yürütülmesi gerektiği kabul edilmelidir. Daha açık ifadeyle ortak tehlikenin varlığı şartı kapsamında 2016 YAK Kural VI-a, Kural A'ya herhangi bir istisna oluşturmamaktadır. Dolayısıyla yalnızca gemi veya eşyayı tehdit eden bir tehlikenin giderilmesine yönelik bir kurtarma faaliyeti, müşterek avaryaya olarak kabul edilmemelidir.

## C. Diğer Unsurlar

Müşterek avaryanın varlığı için, ayrıca, fedakârlığın istenerek (iradi) yapılması, makul olması ve fedakârlık sonunda faydalı bir neticenin elde edilmiş olması da gereklidir.<sup>74</sup> Önceki YAK'larda olduğu gibi 2016 YAK Kural A'da fedakârlık ve harcamanın "*bilerek ve makul bir şekilde*" yapılması kaydıyla müşterek avaryaya olacağı düzenlenmiştir. 2016 YAK Kural VI'da ise bu unsurlara özel bir atıf yapılmamıştır. Söz konusu özel ifadelerinin Kural VI'ya alınmaması, kurtarma müşterek avaryası için diğer şartların aranıp aranmayacağını ayrıca tartışmaya değer kılmaktadır.

<sup>73</sup> Çetingil, Kender ve Ünan, 35.

<sup>74</sup> Çetingil, Kender ve Ünan, 47.

1994 YAK'dan itibaren tüm YAK'a eklenen “Üstün Kural (*Rule Paramount*)”, “makul ölçüler içinde yapılmayan fedakârlık ve masraflar için, hiçbir halde paylaşırma” yapılamayacağını düzenler. Üstün Kural uyarınca, makul ölçütler içinde olmayan kurtarma ücretinin müşterek avaryaya dahil olmayacağı hususunda tartışma olmamalıdır. Diğer yandan 2016 YAK Yorum Kuralı uyarınca, Üstün Kural ve numaralı Kurallarda aksi öngörülmedikçe, müşterek avaryaya paylaşırması harfli kurallara göre yapılır. Dolayısıyla Kural VI veya başka bir numaralı kuralda bir istisna getirilmiş olmadıkça kurtarma müşterek avaryasının unsurları hakkında Kural A uygulanmalıdır.

2016 YAK Kural VI'da ise müşterek avaryaya tanımı ve unsurları bakımından özel bir istisna getirilmemiştir. Bu anlamda kurtarma ücretinin müşterek avaryaya dâhil olması, öncelikle, kurtarma faaliyeti ve masraflarının makul olması şartına bağlı olmalıdır. Aksine bir görüş, müşterek avaryaya hukukunun ilkelerine aykırı olacaktır.

Doktrinde yapılan tanımların aksine 2016 YAK Kural A'da, faydalı sonucun varlığı müşterek avaryanın unsurları arasında sayılmamıştır.<sup>75</sup> Konu hakkında doktrinde farklı görüşler<sup>76</sup> olmakla birlikte, fedakârlık sonunda gemi veya yük tamamen zayi olmuş ise ortada paylaşılacak bir değer de kalmayacağından müşterek avaryadan zaten bahsedilemeyecektir. Diğer taraftan sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça, *no cure no pay* ilkesi uyarınca kurtarma ücreti kurtarılan değerler üzerinden hesaplanmaktadır. 2016 YAK Kural VI-d uyarınca özel tazminat veya onun yerine geçen SCOPIC klozu benzer tazminatlar kurtarma müşterek avaryası dışında tutulduğundan, kurtarma ücretinin müşterek avaryaya dâhil olmasının, kural olarak, kurtarmanın faydalı netice ile sonuçlanması şartına bağlı olduğu söylenebilir.

## 2. Tarafların Kurtarma Ücretinden Ayrı Ayrı Sorumlu Olmaları

2016 YAK Kural VI-b'de, kuralın (a) fıkrasına hâle gelmemek kaydıyla, sayılan durumların “*müşterek deniz sergüzeştinin taraflarının kurtaranlara karşı ayrı sözleşmesel veya kanuni sorumluluklarının bulunduğu hâller*” için geçerli olduğuna özel bir vurgu yapılmıştır. Daha açık anlatımla kuralda, fıkrada sayılan kurtarma müşterek avaryaya hallerinin, kurtarılan değerlerin maliklerinin kurtarma ücretinden ayrı ayrı sorumlu olduğu kurtarmalar için geçerli olduğu belirtilmiştir. Kuralın aksi ile kanıt yorumundan, kurtarma ücretinden yalnızca

<sup>75</sup> Aynı şekilde TTK'nın 1272/1 maddesinde de faydalı netice belirtilmemiştir.

<sup>76</sup> Ayrıntılı bilgi Wahl, 260; Arseven, 47; Çetingil, Kender ve Ünan, 48.



tarafardan birisinin sorumlu olduğu hallerde ödenen kurtarma ücretinin, maddede sayılan istisnalara bakılmaksızın müşterek avaryaya olacağı sonucuna ulaşmak mümkündür.

Bilindiği üzere 1989 Kurtarma Sözleşmesi ve TTK'da kurtarma ücretinden dolayı adi sorumluluk ilkesi kabul edilmiştir.<sup>77</sup> İlke uyarınca kurtarma ücreti, kurtarılan aracın ve diğer eşyanın malikleri arasında kurtarılan değerler arasında paylaşılır. Kurtarma faaliyeti, ortak deniz sergüzeştine atılan malvarlığının tehlikeden kurtulması amacıyla yürütülmüş olsa dahi, kurtarma ücretinden dolayı kurtarılan eşyaların, kurtarma tamamlandığı andaki malikleri ayrı ayrı sorumludurlar. Dolayısıyla uluslararası sözleşme ve TTK'nın uygulandığı hallerde kurtarma ücreti, kural olarak, müşterek avaryaya garamesine dahil olmayacaktır. Bununla birlikte 2016 YAK Kural VI-b'nin lafzı kapsamında iki hususun ayrıca tartışılmasına ihtiyaç vardır.

Bunlardan birincisi metinde yer alan “(a) fıkrasına hanel gelmemek kaydıyla” ifadesinin, kurtarma müşterek avaryasına bir istisna getirip getirmediğidir. Zira 2016 YAK Kural VI-a'da kurtarma ücretinden dolayı tarafların ayrı sözleşmeden veya kanundan dolayı sorumlu olmalarına özel bir vurgu yapılmamıştır.

2016 YAK Kural VI-a'da tarafların kurtarma ücretinden ayrı ayrı sorumlu olmasına dair bir hükme yer verilmemiş olsa da, açık şekilde, “taraflarca yapılan harcamalar (*expenditure incurred by the parties*)” ifadesi kullanılmıştır. İfadeden, Kural VI-a'da farklı bir düzenin öngörülmediği, aksine, (b) fıkrasındaki kurtarma ücretinden dolayı tarafların ayrı ayrı sorumlu olmalarının teyit edildiği anlaşılmaktadır.

Tartışılması gereken diğer husus ise tarafların kurtaranlara karşı “ayrı sözleşme veya kanuni sorumluluklara sahip olması (*separate contractual or legal liability to salvors*)” ifadesinin nasıl yorumlanacağıdır. Örneğin, uygulamada tip kurtarma sözleşmelerine<sup>78</sup> eklendiği gibi donatanın, eşya maliklerine düşen tüm kurtarma masrafından dolayı kurtarana karşı tek başına sorumlu olduğunun kararlaştırılması halinde, (b) fıkrasındaki şartlara bakılmaksızın kurtarma faaliyeti, müşterek avaryaya olarak kabul edilecek midir?

<sup>77</sup> 1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 13/II; TTK m. 1306/II.

<sup>78</sup> Örnek TURKS 2015 m. 7. Maddede donatanın, geminin yanı sıra yük ve navluna düşen kurtarma ücretinden dolayı donatanın sorumlu olduğu ve husumetin yalnızca kendisine yönetileceği kararlaştırılmaktadır.



Rose, kaptanın yük sahiplerinin yetkisine dayanarak tek bir kurtarma sözleşmesi yapması halinde ödenen kurtarma ücretinin müşterek avaryaya olarak kabul edilebileceğini belirtmektedir.<sup>79</sup> Yine CMI Ana Hatları'nda Kural VI-b'nin, *Lloyd's Open Form* olduğu gibi donatan ve eşya maliklerinin kurtarma ücretinden ayrı ayrı sorumlu olduğu kurtarmalarda, kurtarma faaliyetinin sona erdiği tarihteki değerlerine göre hesaplanacak bedelin, herhangi bir ek maliyet ve gecikmeye sebep olmaksızın, müşterek avaryaya dahil edilmesi amacıyla eklendiği belirtilmektedir.<sup>80</sup> Bu anlamda Türk Kurtarma Sözleşmesi (TURKS) 2015'de<sup>81</sup> olduğu gibi ortak deniz sergüzeştine atılan değerlerin tamamın kurtarılmasına yönelik yapılan kurtarma sözleşmesinde donatanın, geminin yanı sıra eşya ve navluna düşen, kurtarma ücretinden sorumlu olması halinde, ödenen kurtarma ücreti, Kural VI-b'deki durumların varlığı aranmaksızın müşterek avaryaya olarak kabul edilmelidir.<sup>82</sup>

### 3. Kurtarma Müşterek Avaryası Halleri

2016 YAK Kural VI-b'de “*kurtarma(nın) ancak aşağıdakilerden biri doğduğunda müşterek avaryaya kabul edil(eceği)*” belirtilmiştir. Sınırlı sayıda olan bu durumlar haricinde kurtarma ücretinin müşterek avaryaya dahil edilmesi mümkün değildir. Yine Kuralın (c) ve (d) fıkralarına, müşterek avaryaya dahil olan kurtarma ücretinin kapsamının belirlenmesine yönelik özel hükümler derç edilmiştir.

#### A. Sonraki Zıya ve Hasar

Kurtarma ücretinin belirlemede “*aracın ve diğer eşyanın kurtarıldıktan sonraki değeri*” esas alınır.<sup>83</sup> Müşterek avaryaya hesaplaması ise garameye dahil eşyanın yolculuğun sona erdiği yer ve zamandaki değerlere göre yapılır (2016 YAK Kural G). Eşyanın kurtarıldıktan sonra müşterek avaryaya hesaplamasının

<sup>79</sup> Rose, 56. Buna karşın yazar, uygulamada en çok kullanılan LOF Tip Kurtarma Sözleşmesinde kaptanın talep eden her bir taraf adına ayrı ayrı sözleşme yapmasının istenildiğini, bu durumda kurtarma ücretinden dolayı diğer kurtarılan eşya maliklerinin herhangi bir sorumluluğunun doğmadığı gibi ödenen kurtarma ücretinin müşterek avaryaya paylaşımına dahil olmayacağını düşünmektedir.

<sup>80</sup> Comite Maritime International, *Guidelines Relating to General Average*, 17.

<sup>81</sup> TURKS 2015 m. 7.

<sup>82</sup> Aşağıda açıklanmaya çalışıldığı üzere donatanın, diğer kurtarılan eşya maliklerine düşen kurtarma ücretini ödemiş olması aynı zamanda Kural VI-b'nin (iv) bendinde düzenlenen duruma dahil olduğundan, tarafların ayrı ayrı veya birlikte sorumlu olup olmadığına bakılmaksızın kurtarma ücreti müşterek avaryaya dahil olacaktır.

<sup>83</sup> 1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 13/I-a; TTK m. 1305/I-a.



yapılacağı yere ulaşmaya kadar tekrar ziya veya hasara uğraması mümkündür. Bu durumda eşya maliki daha fazla kurtarma ücreti ödemek zorunda kalırken daha az müşterek avarya payı alabilecektir. Bu sebeple 2016 YAK Kural VI-b'nin (i) bendinde “*yolculuk sırasında, kurtarılan değerler ile katkıda bulunacak değerler arasında belirgin bir fark oluşmasına sebep teşkil eden bir ziya veya hasara yol açan müteakip bir kaza veya başka olayın meydana gelmesi*” durumunda kurtarma faaliyetinin müşterek avarya olarak kabul edileceği belirtilmiştir.

*Hudson ve Harvey*'in belirttiği üzere söz konusu bent, kurtarma hizmetleri tamamlandıktan sonra ortak deniz sergüzeştine dahil araç veya eşyanın ziya veya hasara uğramasıyla ilgilidir.<sup>84</sup> *Hudson ve Harvey* ile *Güden* tarafından verilen, makine arızası sebebiyle geçici barınma limanına çekilen konteyner gemisinin, onarımı yapıldıktan sonra devam ettiği yolculuk sırasında şiddetli fırtına sebebiyle güvertede bulunan konteynerlerin denize düşerek zayi olduğu örnekte,<sup>85</sup> denize düşerek zayi olan konteynerlerin malikleri kurtarma ücretinden, geminin barınma limanına geldiği andaki değerine sorumlu olacaktır. Kurtarma faaliyetinin müşterek avarya olarak kabul edilmesi halinde, müşterek avarya garamesi yolculuğun tamamlandığı yere göre hesaplanacağından, konteyner malikleri müşterek avarya sonunda hiçbir değere sahip olmayacaklarından hiçbir ödeme yapmayacaktır.

Yukarıdaki örnekte eşyanın kısmen zayi olarak varna limanına ulaşması durumunda eşya maliki, hem eşyasının kurtarmanın tamamlandığı barınma limanına göre kurtarma ücretinden hem de yolcuğun tamamlandığı yerdeki değerine göre barınma müşterek avaryasından sorumlu olacaktır. Bu olasılıkta eşya maliki müşterek avarya garamesi, varna yerine ulaşan eşyanın değeri üzerinden hesaplanacaktır. Böylelikle eşya maliki, fazladan ödemiş kurtarma ücretini, müşterek avarya zararı olarak isteme hakkına sahip olacaktır.

Maddenin lafzından her türlü ziya veya hasar değil yalnızca, 2016 YAK Kural VI-b'nin (i) bendinin resmi tercümesinde kullanıldığı üzere, “*belirgin bir fark (significant differences)*”<sup>86</sup> olan kurtarma ücreti, müşterek avaryaya dahildir. “*Significiant* (önemli)” terimi Kural VI-b'nin beş bendinin tamamında da

<sup>84</sup> Hudson ve Harvey, 118.

<sup>85</sup> Hudson ve Harvey, 118; Güden, s. 151.

<sup>86</sup> 2016 YAK Kural VI'nın Resmi Gazetede yayımlanan resmi çevirisinde “*significiant*” terimi, (i) ve (iii) bentlerinde “*belirgin*”; diğer bentlerinde ise “*önemli*” şeklinde tercüme edilmiştir.



kullanılmış olmasına rağmen tanımı yapılmamıştır.<sup>87</sup> Bu açıdan eşya malikinin uğramış olduğu zararın önemli olup olmadığı her bir somut olayın kendine özgü koşullarına göre çözümlenmelidir. CMI Ana Hatları'nda da Kural VI-b'nin i-v bentlerinin uygulanmasında neyin önemli sayılması gerektiğinin belirlenebilmesi için dispeçilerin mesleki tecrübelerini kullanmak zorunda kalacakları vurgulanmaktadır.<sup>88</sup>

## B. Önemli Müşterek Avarya Fedakârlıklarının Bulunması

2016 YAK Kural VI-b'nin (ii) bendinde “önemli müşterek avarya fedakârlıklarının (*significant general average sacrifices*)” müşterek avaryaya dahil olacağı belirtilmiştir. Bununla birlikte ifade ile neyin amaçlandığı çok açık değildir. Zira müşterek avaryanın amacı, olağanüstü fedakârlıkların paylaştırılarak taraflar arasında menfaat dengesinin sağlanmasıdır. Paylaştırma sonunda taraflardan hiç biri diğeri aleyhine zenginleşmemelidir. Kural'ın bu genel ilkeyi yansıttığı; kurtarma faaliyeti sonucu avantaj elde eden tarafın, diğer tarafın ödemek zorunda kalacağı kurtarma ücretine katkı sağlayarak, muhtemel zenginleşmenin önüne geçilmesinin amaçlandığı söylenebilir.

Örneğin karaya oturan geminin yüzdürülmesine yönelik bir kurtarma faaliyetinde, geminin kurtarılmasına katkı sağlaması amacıyla gemide bulunan bir kısım yükün denize atılması durumunda eşya maliki, denize atılan yük için kurtarma ücreti ödemeyecek; ancak denize atılan eşyası nedeniyle uğramış olduğu tüm zararını, YAK 2016 Kural I (Denize Yük Atılması) uyarınca müşterek avarya kapsamında tazmin etme imkânına sahip olacaktır. Daha açık ifadeyle eşya maliki, kurtarma ücreti ödememesine rağmen tüm zararını tazmin edebilecektir. Buna karşın gemi ve diğer eşya malikleri hem kurtarma ücreti ödemek hem de eşyası denize atılan malikin zararını tazmin etmek zorunda kalacaktır. Kural VI-b'nin (ii) bendi taraflara, ödemek zorunda kaldıkları bu tür kurtarma harcamalarını müşterek avarya garamesine dahil etme imkanı vermektedir. *Hudson ve Harvey*'in ifadesiyle Kural, bu tür adaletsizliklerin düzeltilmesini sağlamaktadır.<sup>89</sup>

<sup>87</sup> CMI Ana Hatları'nda “önemli” teriminin müşterek avarya sürecinin maliyeti ve süresinin kısaltılmasının sağlanması amacıyla eklendiği ancak YAK'ın uygulandığı olay ve davaların çok geniş olması sebebiyle açık bir tanım verilemediği belirtilmektedir. Comite Maritime International, *Guidelines Relating to General Average*, 17.

<sup>88</sup> Comite Maritime International, *Guidelines Relating to General Average*, 17. Aynı yönde bkz. Rose, 59.

<sup>89</sup> Hudson ve Harvey, 119.



### C. Kurtarma Ücretinin Yanlış Hesaplanması ve Paylaştırılması

2016 YAK Kural VI-b'nin (iii) bendinde “kurtarılan değerlerin belirgin bir şekilde yanlış olması ve kurtarma masraflarının açıkça hatalı şekilde bölüştürülmüş bulunması(nın)” kurtarma müşterek avaryası olarak kabul edileceği belirtilmiştir.

Bilindiği üzere faydalı bir sonuç veren her türlü kurtarma faaliyeti, kurtarma ücreti istemine hak kazandırır.<sup>90</sup> Kurtarma ücreti ise, genellikle, kurtarmanın sonunda kurtarılan değerler dikkate alınarak 1989 Kurtarma Sözleşmesi ve TTK'da sayılan kıstaslar<sup>91</sup> dikkate alınarak belirlenir. Uygulamada çok nadir görüldüğü bildirilmekle<sup>92</sup> birlikte Kural, kurtarma ücretinin hesaplanması ve paylaştırılmasındaki herhangi bir yanlışlığın düzeltilmesine hizmet etmektedir.

2016 YAK Kural VI-b'nin (iii) bendinin lafzından kurtarma müşterek avaryası için iki şartın birlikte varlığının arandığı anlaşılmaktadır. Bunlardan birincisi kurtarma ücretinin, kurtarılan araç ve diğer eşyanın kurtarıldıktan sonraki değeri esas alınarak belirlenmiş olmasıdır. Uygulamada pek görülmemekle birlikte ücretin taraflarca önceden kararlaştırıldığı kurtarmalarda kuralın uygulanması mümkün olmamalıdır. Kurtarma ücretinin mahkemece belirlendiği hallerde<sup>93</sup> ise mahkeme kararı ortadan kaldırılmadıkça, muhtemel bir açık yanlışlık müşterek avaryaya kabul edilmemelidir. Yine kuralın lafzı gereği ancak “belirgin bir yanlış (manifestly incorrect)” müşterek avaryaya kabul edilecektir.

Maddenin resmi tercümesindeki “kurtarılan değerlerin belirgin bir şekilde yanlış olması” ifadesi yanlış yorumlanmaya açıktır. Zira ifadenin lafzından yanlışlığın kurtarılan araç, yük veya diğer eşyanın niteliğinde olması gerektiği anlamı çıkmaktadır. Kural'ın orijinal metninde ise “salved values” ifadesi kullanılmıştır. Bu anlamda yanlışlık, kurtarılan araç veya eşyanın niteliğinde değil; onların değerlerinin hesaplanmasında olmalıdır.

Kurtarma müşterek avaryası için kurtarılan araç veya eşyanın değerlerinin yanlış hesaplanmış olması yeterli değildir. Aynı zamanda kurtarma masrafları “açıkça hatalı şekilde bölüştürülmüş” de olmalıdır. Kurtarma ücretinin yanlış

<sup>90</sup> 1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 12/I; TTK m. 1304/I.

<sup>91</sup> 1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 13/I; TTK m. 1305/I.

<sup>92</sup> Hudson ve Harvey, 119.

<sup>93</sup> 1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 7; TTK m. 1301.



hesaplanmasına rağmen, araç ve eşya malikleri arasındaki paylaştırmada bu hatanın giderilmesi, müşterek avaryanın varlığına engel olacaktır.

#### D. Diğer Tarafın Kurtarma Ücretinin Ödenmesi

2016 YAK Kural VI-b'nin (iv) bendinde “*kurtarmanın taraflarından birisinin, diğer bir tarafın ödemesi gereken ücretin önemli bir tutarını ödemiş olması*” kurtarma müşterek avaryası olarak sayılmıştır. Bu haliyle madde, 2004 YAK Kural VI-a'da kabul edilen müşterek avaryanın tekrarı niteliğindedir. Bununla birlikte iki madde arasında bir takım farklılıklar mevcuttur.

2004 YAK Kural VI-a'da taraflardan birisinin diğer tarafın ödemekle yükümlü olduğu kurtarma ücretinin tamamı veya önemli kısmını ödemek zorunda kalması halinde, ödenen bu tutarın paylaşırma esnasında adına ödeme yapılan tarafın hesabına borç olarak kaydedileceği belirtilmiştir.<sup>94</sup> Dolayısıyla kural gerçek anlamda bir kurtarma müşterek avaryasını değil bir hesap transferini düzenlemektedir. 2016 YAK Kural VI-b'nin (iv) bendinde ise taraflardan birisinin, diğer tarafın payına düşen kurtarma ücretini ödemiş olması kurtarma müşterek avaryası olarak kabul edilmiştir.

2016 YAK Kural VI-b'nin (iv) bendinde diğer tarafa düşen kurtarma ücretinin yasal bir zorunluluk, sözleşme veya diğer sebeple ödenmesinin gerektiğine dair bir açıklık yoktur. Maddenin lafzı uyarınca kurtarma müşterek avaryası için ücretin, yasa veya sözleşme uyarınca ücretin tümünden sorumlu olunması ya da yük hakkında uygulanan tedbirin kaldırılarak geminin seyrüseferine devam etmesinin sağlanması gibi amaçla ödenmesinin bir önemi olmamalıdır.

2024 YAK Kural VI-a'da müşterek avarya garamesine faiz ve avukatlık giderleri (*legal fees*) dahil edilmiş ve ödemenin bir kısmının yapılmış olması yeterli görülmüştür. 2016 YAK Kural VI-b'nin (iv) bendinde ise faiz ve yasal giderlere ilişkin bir açıklama yapılmamıştır.

Bilindiği üzere kurtarma giderlerine, kurtarma ücretinin yanı sıra faiz ve yargılama giderleri de dâhildir.<sup>95</sup> Hatta kurtarma ücretinin eşyanın kurtarıldıktan sonraki değeri aşmaması ilkesinde faiz ve yasal giderler dikkate alınmaz.<sup>96</sup> Dolayısıyla kurtarma müşterek avaryası durumunda bu değerler zaten

<sup>94</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Algantürk-Light, 174; Çetingil, Kender ve Ünan, 148.

<sup>95</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Demir, *Kurtarma*, 248; Gürler, 241.

<sup>96</sup> 1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 13/II; TTK m. 1304/III.



kendiliğinden garameye ekleneceğinden, maddede faiz ve yargı giderlerinin sayılmaması bir eksiklik olarak değerlendirilmemelidir.

2016 YAK Kural VI-b'nin (iv) maddesi uyarınca, ödenen tutarın “önemli (*significant*)” derecede olması kaydıyla, diğer tarafın ödemesi gereken tutarın kısmen ödenmiş olması kurtarma müşterek avaryası için yeterlidir. Yukarıda vurgulandığı üzere ödenen tutarın önemli derecede olup olmadığına ilişkin kesin kıstasların belirlenmesi mümkün değildir. Sorun her bir somut olayın özelliklerine göre çözümlenmelidir.

### E. Birden Fazla Kurtarma Sözleşmesi Yapılması

2016 YAK Kural VI-b'nin (v) bendinin resmi tercümesinde “*tarafaların önemli bir çoğunluğunun kurtarma ücretini çok farklı şartlara göre ödemiş olması*” kurtarma müşterek avaryası olarak sayılmıştır. Meydana gelen bu farklılıkta “*faiz, kur dengelemesi veya kurtaranın veya katkıda bulunan değerlerin yargılama giderleri dikkate alınma(yacaktır)*”. Bununla birlikte maddenin bu şekilde tercüme edilmesi izaha muhtaçtır.<sup>97</sup> Zira kurtarma sonunda tek bir ücret belirlenmesi halinde tarafların kendisine düşen payı çok farklı şartlarda ödemesi pratikte mümkün olmayacaktır.

2016 YAK Kural VI-b'nin (v) bendinde kurtarma sonunda taraflara düşen kurtarma ücretinin çok farklı şekilde belirlenmesi ihtimalini düzenlenmektedir. *Hudson ve Harvey*, gemi ve eşya maliklerinin farklı kurtarma ücreti anlaşmaları yapmasının, 1974 YAK Kural VI'nin yürürlüğe girmesinden önce de sorunlara yol açtığını, bu farklılığa tarafların kendilerini mi katlanacağı yoksa taraflar arasında paylaşılacak üzere müşterek avaryaya mı dahil edileceğinin tartışma konusu olduğunu, *Anglo-Sakson* Hukukunda ise genel eğilimin, “genel paylaşırma (*general apportionment*)” yönünde olduğunu bildirmektedir.<sup>98</sup> Maddenin bu amaçla Kural VI-b'ye derç edildiği anlaşılmaktadır.

Gemi ve eşya maliklerinin farklı kurtarma ücreti ödemiş olmalarının kurtarma müşterek avaryası olarak kabule edilmesi, iki şartın birlikte mevcut olması şartına bağlanmıştır. Bunlardan birincisi tarafların önemli kısmının (*significant proportion of the parties*) kurtarma ücretinin farklı yöntemlerle belirlemiş

<sup>97</sup> Gerçekte 2016 YAK Kural VI-b'nin (v) bendinde kurtarma ücretinin çok farklı şartlara göre ödenmesinden değil, kurtarma ücretinin farklı şekilde belirlenmesinden bahsedilmektedir. Dolayısıyla paragraf “*tarafların önemli bir çoğunluğunun kurtarma ücretinin çok farklı şartlara göre belirlenmiş*” olması şeklinde anlaşılmalıdır.

<sup>98</sup> *Hudson ve Harvey*, 119.



olmalarıdır.<sup>99</sup> Önemli kısmından neyin anlaşılması çok açık olmamakla birlikte, onlarca tarafın olduğu bir kurtarma ilişkisinde yalnızca bir veya iki malikin ayrı kurtarma sözleşmesi yapması, kurtarma müşterek avaryası için yeterli olmamalıdır.

Diğer şart ise ücretin farklı şekilde belirlenmesi sebebiyle tarafların çok farklı kurtarma ücreti ödemek zorunda kalmasıdır. Bu farklılığın belirlenmesinde faiz, kur dengelemesi veya yasal giderler dikkate alınmayacaktır. CMI Ana Hatları'nda dispeçilerin Kural VI-b'nin (v) bendini uygulanmasında tarafların ödemek zorunda olduğu kurtarma ücreti arasında önemli fark olup olmadığını değerlendirirken, yalnızca kur farkı, faiz, teminat ve yasal masraflar hariç olmak üzere, kurtarılan tüm menfaatlere yönelik kurtarma ücreti dikkate alması gerektiği belirtilmektedir.<sup>100</sup>

#### 4. Müşterek Avaryaya Dahil Kurtarma Ücretinin Kapsamı

1974 YAK'tan sonra kabul edilen 1989 Kurtarma Sözleşmesi'nin 13/I maddesinde çevre zararının önlenmesi veya sınırlandırılmasına ilişkin çaba ve beceri, kurtarma ücretinin belirlenmesinde dikkate alınması gereken kıstaslar arasında sayılmıştır. Sözleşmenin 14. maddesinde özel tazminat (*special compensation*) adında, çevre zararı tehdidi oluşturan bir araç veya onun içindeki eşya için kurtarma faaliyetinde bulunan kurtarana, yapmış olduğu giderleri isteme hakkı da verilmiştir.

Yukarıda vurgulandığı üzere 1974 YAK Kural C uyarınca çevre zararlarının müşterek avarya garmesine girmemesi, 1989 Kurtarma Sözleşmesinin 13 ve 14. maddelerinde düzenlenen ücret ve tazminatın, kurtarma müşterek avaryasına dahil olup olmadığı tartışmasını doğurmuştur. Bu tartışmaları önlemek amacıyla 1990 yılında, 1974 YAK Kural VI'ya iki özel kural eklenmiştir. Bu kurallar, 1994 YAK Kural VI'da aynen korunmuştur. 1989 Kurtarma Sözleşmesinin yürürlüğe girmesinden sonra uygulamada kullanılan tip kurtarma sözleşmelerine SCOPIC klotunun eklenmesi üzerine, 2004 YAK Kural VI-c'ye özel bir hüküm

<sup>99</sup> Örneğin kurtarılan eşya maliklerinin önemli bir kısmının, diğer bir grubun kurtarma ücretine itiraz etmesi üzerine sürecin uzamaması için kurtaran ile anlaşma yapmak veya tahkime gitmek zorunda kalması.

<sup>100</sup> Comite Maritime International, *Guidelines Relating to General Average*, 17.



eklenmiştir. 2004 YAK Kural VI-b ve c, çok ufak değişikliklerle,<sup>101</sup> 2016 YAK Kural VI'nın c ve d fıkraları olarak yeniden düzenlenmiştir.<sup>102</sup>

### A. 1989 Kurtarma Sözleşmesine Göre Belirlenen Kurtarma Ücreti

*No cure no pay* ilkesi uyarınca kurtarma ücreti, kurtarma faaliyeti tamamlandıktan sonra taraflarca kararlaştırılır. Tarafların uzlaşmaması halinde ise 1989 Kurtarma Sözleşmesi'nin 13/I maddesinde sayılan kıstaslar gözetilerek mahkemece belirlenir.<sup>103</sup> Ücretin belirlenmesine yönelik sayılan bu kıstaslardan birisi de kurtaranın, çevre zararının önlenmesi veya sınırlandırılması için gösterdiği çaba ve becerisidir. Bu anlamda kurtaranların, çevre kirlenmesi veya tehdidinin bulunduğu kurtarma faaliyetlerinde daha fazla kurtarma ücretine hak kazanması mümkündür.

Önceki YAK'lar gibi 2016 YAK Kural C'de, çevreye verilen zararlar veya ortak deniz sergüzeştine katılan malvarlığı değerlerinden sızan ya da bırakılan kirletici maddeler dolayısıyla uğranılan zarar ve yapılan masraflar müşterek avaryaya paylaşımı dışında tutulmuştur.<sup>104</sup> Dolayısıyla kurtaranın çevre zararının önlenmesi veya sınırlandırılması için gösterdiği çaba ve beceri dikkate alınarak hesaplanan kurtarma ücretinin, kural olarak, müşterek avaryaya paylaşımı dışında tutulması gereklidir. Bu amaçla, 1990 yılında yapılan değişikliklerle 1974 YAK Kural VI'ya, 1989 Kurtarma Sözleşmesi'nin 13/I-b maddesindeki kurtaranların çevre zararının önlenmesi ve sınırlandırılması için gösterdikleri çaba ve beceri de göz önüne alınarak belirlenen kurtarma ücretinin müşterek avaryaya dahil olduğu eklenmiştir.<sup>105</sup> 2016 YAK döneminde de bu türden bir tartışmanın yaşanmaması için olsa gerek Kural VI-c'de söz konusu kural aynen tekrar edilmiştir.

<sup>101</sup> “Kurtarma ödemeleri (*salvage payments*)” ifadesi, “kurtarma masrafları (*salvage expenditures*)” şeklinde değiştirilmiştir.

<sup>102</sup> 2004 YAK Kural VI'nın b ve c bentlerinin kaynağı da 1994 YAK Kural VI'nın a bendinin ikici paragrafı ve b bendidir.

<sup>103</sup> Kurtarma ücreti belirlenmesinde sayılan kıstasların sırası dikkate alınmaz. Bkz. 1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 13/I; TTK m. 1305/I.

<sup>104</sup> Bununla birlikte Kural XI-d sayılan durumların varlığı halinde çevre zararlarını önlemek ve azaltmak için alınan tedbirlere ilişkin masrafların müşterek avaryaya dahil edilmesi mümkündür.

<sup>105</sup> Söz konusu kural, 1994 YAK Kural VI-a'nın ikinci paragrafında ve 2004 YAK Kural VI-b'de aynen tekrar edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Algantürk-Light, 176; Çetingil, Kender ve Ünan, 150.

## 2016 YAK Kural VI-c'de

“(a) fıkrasında öngörülen kurtarma masraflarına, 1989 Milletlerarası Kurtarma Sözleşmesi'nin 13'üncü maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde belirtildiği üzere kurtaranların çevre zararının önlenmesi ve sınırlandırılması için gösterdikleri çaba ve beceri de göz önüne alınarak belirlenen kurtarma ücreti de dâhil”

olduğu belirtilmiştir. Bu anlamda Kural, ortak deniz tehlikesine atılan gemi ve yükün kurtarılması yanı sıra çevre zararlarının önlenmesi veya azaltılmasına yönelik çabalar için ödenen ücretin müşterek avaryaya dahil edilmesine imkan vermektedir.<sup>106</sup>

2016 YAK Kural VI-c'de doğrudan 1989 Kurtarma Sözleşmesinin 13/I-b maddesine atıf yapılmamakta; orada sayılan (*such as is referred*) kıstasa işaret edilmektedir. Dolayısıyla Kuralın uygulanması için kurtarma sözleşmesi ilişkisine 1989 Kurtarma Sözleşmesinin uygulanması zorunlu olmamalıdır.<sup>107</sup>

## B. Kurtarma Müşterek Avaryası Dışında Kalan Tazminatlar

2016 YAK Kural VI-d'de 1989 Kurtarma Sözleşmesi'nin 14. maddesi uyarınca veya SCOPIC klozu gibi benzer nitelikte bir özel tazminatın, kurtarma masrafı olarak kabul edilmeyeceği ve müşterek avaryaya paylaşımına alınmayacağı düzenlenmiştir. Madde bu haliyle kurtarma müşterek avaryası paylaşımına esas alınacak kurtarma ücretinin sınırlarını belirlemektedir.

1989 Kurtarma Sözleşmesinin 14. maddesinde kurtaranın, çevre zararı tehdidi oluşturan kurtarma faaliyetinde bulunmasına rağmen kurtarma ücretine hak kazanamaması veya kazanılan ücretin yetersiz olması halinde yapmış olduğu giderleri özel tazminat olarak malikten isteyebileceği düzenlenmiştir.<sup>108</sup> *No cure no pay* ilkesinin istinası olan hükmün amacı, kurtarma faaliyeti sonunda hiçbir ücret alamama riski nedeniyle kurtarma faaliyetine soğuk bakan kurtaranları teşvik etmektedir.<sup>109</sup>

Yukarıda vurgulandığı üzere özel tazminatın yetersiz kalması ve çevre zararının varlığının ispatının zorluğu nedeniyle uygulamadaki tip kurtarma

<sup>106</sup> Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 153.

<sup>107</sup> Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 154.

<sup>108</sup> Krş. TTK m. 1312/I. Kurtarma faaliyeti ile çevre zararı önlenmiş veya sınırlandırılması halinde kurtaran, yapmış olduğu masrafın % 30 fazlasını isteme hakkına sahiptir. Ancak bu tutar hiçbir halde yapılan masrafın iki katını aşamaz. 1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 14/II; TTK m. 1312/II.

<sup>109</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Demir, *Kurtarma*, 203; Selek, 79; Gürler, 152.



sözleşmelerine, özel tazminatın yerine geçen, SCOPIC klozu eklenmektedir. SCOPIC klozunun uygulanması için çevre zararının varlığı zorunlu değildir. Kloz uyarınca kurtaran, kurtarma faaliyetine katılan personel, araç, gerek ve donanım ile yapmış olduğu masrafların % 25 fazlasını tazminat olarak isteme hakkına sahiptir.<sup>110</sup>

2016 YAK Kural VI-d maddesinde 1989 Kurtarma Sözleşmesinin 14/II maddesinde düzenlenen özel tazminat ile SCOPIC Klozu gibi özel tazminat yerine geçen ödemeler, kurtarma ücreti olarak kabul edilmemiştir. Dolayısıyla kurtarma müşterek avaryası halinde, özel tazminat veya onun yerine geçen ödemeler, müşterek avarya paylaşımı dışında kalacaktır. Kurtaranın daha az kurtarma ücreti kazanması sebebiyle özel tazminat veya SCOPIC klozunu işletmesi durumunda da sonuç değişmemeli; hesaplanan kurtarma ücretinden fazlası değil tüm özel tazminat veya onun yerine geçen ödemeler müşterek avarya paylaşımı dışında olmalıdır.

## SONUÇ

Kurtarma ücretinin müşterek avaryaya dahil olması, uluslararası uygulamada en çok tartışılan konulardan birisi olmuştur. Kıt'a Avrupası ve İngiltere'deki uygulamaların farklılığı, konu hakkında yeknesak bir kuralın kabul edilmesini zorlaştırmıştır. Bu sebeple kurtarma müşterek avaryası ancak seksen yıl sonra 1974 YAK Kural VI ile YAK'a dahil edilebilmiştir. Ancak kurtarma müşterek avaryası üzerindeki tartışmalar sona ermemiş, IUMI'nin girişimleriyle, 1974 YAK Kural VI ile getirilen çözümden vazgeçilmiştir. Böylelikle 2004 YAK Kural VI ile kurtarma ücreti, kural olarak, müşterek avarya dışında bırakılmıştır.

2016 YAK'ta ise yeniden bir sistem değişikliğine gidilerek; kurtarma müşterek avaryası olarak kabul edilebilecek durumlar sınırlı şekilde sayılmıştır. Kuralda sayılan durumların haricinde kurtarma ücretinin müşterek avarya garamesine dahil edilmesi mümkün değildir. Sınırlı sayılan bu durumların müşterek avarya olarak kabul edilmesi ise yine ortak deniz sergüzeştine atılmış malvarlığı unsurlarının birlikte kurtarılması ön şartına bağlı tutulmuştur. Bu anlamda 2016 YAK'ta da kurtarma ücretinin müşterek avaryaya dahil olması, müşterek avaryanın tüm unsurlarına ek olarak, Kural VI-b'de sayılan durumlardan birisinin varlığının bulunması şartına bağlanmıştır.

<sup>110</sup> Caner, 402; Demir, 'SCOPIC', 101.



2016 YAK Kural VI bir bütün olarak incelendiğinde, sınırlı şekilde de olsa, kurtarma müşterek avaryası ilkesine geri dönüldüğünü söylemek yanlış olmayacaktır. Daha açık ifadeyle ortak deniz sergüzeştine atılan değerlerin hepsine yönelik her türlü kurtarma faaliyeti değil yalnızca Kural VI-b’de sayılan durumlar müşterek avaryaya olarak kabul edilmiştir. Aksi halde kurtarma ücreti müşterek avaryaya dışında kalacak; duruma göre ayrı bir paylaşırma esas alınacaktır.

## KAYNAKÇA

Ali Kemal, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 1, İstanbul Üniversitesi Hukuku Talebesi Cemiyeti Neşriyatı 1934)

Algantürk-Light D, *York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya* (B. 2, Arıkan Yayıncılık 2006)

Arseven H, *Müşterek Avaryalar* (B. 1, Mentş Kitapevi 1961)

Ataergin S, ‘Genel Avarya ve York-Antwerp Kuralları / 1994 Değişiklikleri:’ (1995) 9(1) Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 378

Atamer K, ‘Müşterek Avarya’, Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel (editörler.), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları*, C I (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2013) 355

Caner O, ‘SCOPIC Clause’ (2004) 8(1-2) Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi 397

Cangdon EW, *General Average: Principles and Practice in the United States of America* (Voorhis and Co., 1913)

Civir-Engin M, ‘Müşterek Avaryanın Tanımı, Unsurları ve Çeşitleri’ (2010) 8(85) Legal Hukuk Dergisi 111

Comite Maritime International, *Documentation 1974 I* (Yearbook, 1974-I)

— *Yearbook 1994 Annuaire* (Sydney II)

— *Yearbook 1994 Annuaire* (Specimen Property CMI Secretariat)

— *Yearbook 2000* (Singapore I)

— *Yearbook 2001* (Singapore Conference)

— *Yearbook 2003* (Vancouver I)

— *Yearbook 2016* (New York II Documents of the Conference)



— ‘CMI International Working Group on General Average Working Papers for the Meeting of the CMI International Subcommittee on General Average on 6-7 June 2015’ <<https://comitemaritime.org/work/review-of-the-rules-on-general-average/>> s.e.t. 30 Mayıs 2025

— *CMI Guidelines Relating to General Average* <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2023/01/CMI-GA-Guidelines-1.pdf>> s.e.t. 30 Mayıs 2025

Cook JHS ve Cornah RR, *General Average and York-Antwerp Rules* (B. 13, Sweet and Maxwell 2008)

Çetingil E, ‘Kurtarma Müşterek Avaryası’, Rayegan Kender ve Samim Ünan, *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan* (B. 1, Beta Yayınları 2000) 13 (‘Kurtarma Müşterek Avaryası’)

— ‘Müşterek Avaryada Yeni Düzenleme 1974 York-Anvers Kuralları’ (1982) 11(4) BATİDER 37 (‘Yeni Düzenleme’)

Çetingil E, Kender R ve Ünan S, *Müşterek Avarya Hukuku* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2011)

Demir İ, *1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma* (B. 1, Turhan Kitapevi 2010) (Kurtarma)

— ‘Özel Tazminat Koruma ve Tazmin Klozu (SCOPIC)’ (2011) 27(4) BATİDER 89 (‘Özel Tazminat’)

Donavan JJ, ‘The Doctrine Of General Average - Historical Development And Present Application’ (1975) 42(2) Insurance Counsel Journal 251

Eamonn Magee, ‘General Average Reform - The IUMI Position’ (Comite Maritime International, *Yearbook 2000*) 294

Ertan K, ‘Uluslararası Hukuk ve Müşterek Avarya’ (2003) 1(5) Legal Hukuk Dergisi 1119

Gilman J, Merkin R, C. ve Templeman M, *Arnould: Law of Marine Insurance and Average* (B. 18, Sweet and Maxwell 2013)

Gürler HE, *Deniz Ticareti Hukukunda Kurtarma Ücreti* (B. 1, Seçkin Yayınları 2012)

Gürzumar F, Tekin Gürzumar T ve Berki AH, *Kanunname-i Ticaret ve Zeyilleri* (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1962)



- Harvey MD, 'The York-Antwerp Rules 2016 from the Perspective of the Average Adjuster' (2016) 22(1) *The Journal of International Maritime Law* 447
- Hudson NG, 'The York-Antwerp Rules: Background to the Changes of 1994' (1996) 27(3) *Journal of Maritime Law and Commerce* 469
- Hudson NG ve Harvey M, *The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment* (B. 4, Informa Law 2018)
- Kalp s z T, *Deniz Ticareti Hukuku, Giriş - Gemi*, C. I (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1971)
- Konyalı SC, 'M řterek Avarya Uyuşmazlıklarında Kanunlar İhtilafı Meseleleri' (2024) 7(1) DEHUKAMDER 85
- Kula N, 'Türk Ticaret Kanunu ile York Anvers 2016 Kuralları Uyarınca M řterek Avaryaya Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi ve  zellikle "Zamanaşımı" Hususu' (2019) 27(3) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 727
- Kruit J, *General Average, Legal Basis and Applicable Law* (B. 1, Paris Legal Publishers 2017)
- McArthur C, *The Contract of Marine Insurance* (B. 1, Stevens and Sons 1885)
- 'Minutes of the Ad Hoc International Working Group on General Average' <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2012-10-19-Minutes-of-he-Ad-Hoc-IWG-on-GA-Kempinski-Hotel-Beijing.pdf>> 30 Mayıs 2025
- Okay S, 'M řterek Avarya Hukukunun Kısa Bir Tarihçesi' (1959) 24(1-4) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 289
- Rose F, *General Average, Law and Practice* (B. 3, Informa Law 2017)
- Selek N, *6102 Türk Ticaret Kanunu'nda Denizde Kurtarma Hizmetleri* (B. 1, On İki Levha Yayınları 2015)
- Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku II* (B. 1, Vedat Kitapçılık 2016)
- Sözer B, '2016 York-Anvers Kuralları' (2018) 1(1) DEHUKAMDER 77
- Spencer J, 'Hull Insurance and General Average-Some Current Issues' (2009) 83(5-6) *Tulane Law Review* 1227



Tekil F, *Türk Hukukunda Müşterek Avaryaya* (B. 1, Kurtulmuş Matbaası 1965)  
(Müşterek Avaryaya)

— ‘Deniz Kazaları Deniz Kirlenmesi ve Deniz Sigorta Hukuku ile İlgili Bazı Sorunlar’, Rayegan Kender ve Samim Ünan, *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan* (B. 1, Beta Yayınları 2000) 509 (‘Deniz Kazaları’)

Ünan S, ‘Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu’ Rayegan Kender ve Samim Ünan, *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan* (B. 1, Beta Yayınları 2000) 639

Wahl A (çev. Kazım Berker), *Deniz Ticaret Hukuku, Nazari ve Ameli* (B. 1, Yeni Cezaevi Baimevi 1948)

Working Group General Average, ‘How Should it be Changed?’ (Comite Maritime International, *Yearbook 2000*) 298

Yazıcıoğlu E, *Kender- Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (B. 16, Filiz Kitapevi 2022)

‘York-Antwerp Rules (YAR)’, <<https://comitemaritime.org/work/york-antwerp-rules-yar/>> s.e.t. 30.05.2025.

‘York-Antwerp Rules 2016’ <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2016-York-Antwerp-Rules-Tabular-Format-Draft.pdf>> s.e.t. 30 Mayıs 2025

‘2014-05-19-Letter-CMI-President-of-IWG-on-GA-and-Preparation-of-Hamburg-Conference’ <<https://comitemaritime.org/work/review-of-the-rules-on-general-average/>> s.e.t. 30 Mayıs 2025



# DEHUKAMDER

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ  
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

*DEHUKAMDER - Volume: 8 / Issue: DEHUKAM 10th Anniversary Special Issue / Year: 2025,  
pp. 497-568*

-Çeviri / Translation-

## **WITHIN THE SCOPE OF THE 2016 YAR RULE VI, SALVAGE BEING ALLOWED AS GENERAL AVERAGE: RETURN TO SALVAGE GENERAL AVERAGE?\***

*2016 YAK KURAL VI'DA YAPILAN DEĞİŞİKLİK KAPSAMINDA  
KURTARMA ÜCRETİNİN MÜŞTEREK AVARYA GARAMESİNE GİRMESİ:  
KURTARMA MÜŞTEREK AVARYASINA GERİ Mİ DÖNÜŞ?*

Assoc. Prof. Fevzi TOPSOY\*\*

### **ABSTRACT**

Due to the different practices of the States, the salvage reward could be regulated in Rule VI of the 1974 York-Antwerp Rules (YAR). Thus, the salvage fee was accepted as general average. However, a radical change was made in the 2004 YAR. As a rule, salvage rewards were excluded from general average. In the 2016 YAR, a comprehensive change was made to the subject of the salvage rewards. With the amendment, Rule VI of the 2004 YAR has been abandoned. The inclusion of salvage fees in general average has been made dependent on the existence of certain circumstances. In this study, Rule VI of the 2016 YAR were examined and explained.

---

\* Research Article, Received: 25.06.2025 / Accepted: 06.08.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1727196.

Declarations

Copyright: All kinds of publication, printing, reproduction and distribution rights of the article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Journal of the Sea and Maritime Law). The scientific, ethical and legal responsibility of the article belongs to the authors.

Ethical Statement: The author(s) declare that the preparation of this article is in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Declaration: The author(s) have no conflict of interest to declare.

Declaration of Support and Acknowledgement: None.

\*\* Piri Reis University Faculty of Law, Department of Sea and Maritime Law, (ftopsoy@pirireis.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-8296-0368).



**Keywords:** •Salvage •Salvage Rewards •General Average •York-Antwerp Rules •Rule VI

## ÖZ

Devletlerin farklı uygulamaları sebebiyle kurtarma ücretinin müşterek avarya olarak kabul edilmesi ancak 1974 York Anvers Kurallarında (YAK) düzenlenebilmiştir. 1974 YAK Kural VI ile kurtarma ücreti, müşterek avarya olarak kabul edilmiştir. 2004 YAK'da radikal bir değişikliğe gidilmiş ve kurtarma ücreti, kural olarak, müşterek avarya dışında bırakılmıştır. 2016 tarihli YAK'ta ise kurtarma ücretinin konusunda yeniden kapsamlı bir değişikliğe gidilmiştir. Yapılan değişiklikle 2004 YAK Kural VI'daki ilkeden vazgeçilmiş ve kurtarma ücretinin müşterek avarya garmesine girmesi belli durumların varlığına bağlanmıştır. Bu kapsamda çalışmada 2016 YAK Kural VI'da yapılan değişiklikler incelenerek, kurtarma müşterek avaryasının şartları açıklanmaya çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** •Kurtarma •Kurtarma Ücreti •Müşterek Avarya •York-Anvers Kuralları •Kural VI

## INTRODUCTION

In general terms, general average,<sup>1</sup> which expresses the apportionment of extraordinary costs made for the protection of the ship, the cargo, and the freight from a peril threatening them together, is one of the most deep-rooted principles of maritime trade law. The principle is based on the foundation that the ship navigating at sea and those on board share a common destiny.<sup>2</sup> Accordingly, a sacrifice or an expense made in order to be protected from a common peril is, in fact, directed to the safety of both the ship and all those on board. Therefore,

---

<sup>1</sup> Arseven, with reference to Wüstendörfer, states that it is claimed that the origin of the word average (avarya) is Arabic and that it derives from the word 'avar.' Haydar Arseven, *Müşterek Avaryalar* (1st edn, Mentş Kitapevi 1961) 1. However, see Charles McArthur, *The Contract of Marine Insurance* (1st edn, Stevens and Sons 1885) 151, for the view that the word average derives from the word 'avere,' which was used in ancient regulations and meant the goods and property owned by a person. In Turkish law, although the title of Chapter Twelve of the 1864 Maritime Code (1864 *Kanunname-i Humayun-ı Ticaret-i Bahriye*) is "Averages, namely Sea Maritime Loss (*Hasarat-ı Bahriyye*)", the term "maritime loss (*hasarat-ı bahriyye*)" was used in the Code instead of the term general average. See Fikri Gürzumar, Tekin Gürzumar and A. Himmet Berki, *Kanunname-i Ticaret ve Zeyilleri* (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1962) 203. In the commercial codes of the Republican era, however, the term 'average (*avarya*)' was invariably preferred; as a counterpart of general average, the expression 'gross average (*büyük avarya*)' was used in the 1929 Commercial Code. See Ali Kemal, *Deniz Ticareti Hukuku* (1st edn, İstanbul Üniversitesi Hukuku Talebesi Cemiyeti Neşriyatı 1934) 218.

<sup>2</sup> Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku II* (1st edn, Vedat Kitapçılık 2016) 7.



these sacrifices and expenses made must be shared by the owners of the values protected from the peril.<sup>3</sup>

The disputes regarding general average, whose foundations date back to prehistoric times,<sup>4</sup> were initially resolved according to national laws. With the developments in maritime trade, the increase in the size of ships, the diversification of the cargo carried, and the spread of the insurance system, the question of which sacrifices would be considered as general average and, in particular, how these extraordinary expenses would be apportioned among the parties emerged as a significant issue.<sup>5</sup> The different practices of states created the need for the establishment of uniform rules at the international level, and the principles and rules referred to as the York-Antwerp Rules (YAR) were adopted.<sup>6</sup>

---

<sup>3</sup> For the concept, see Albert Wahl (trans. Kazım Berker), *Deniz Ticaret Hukuku, Nazari ve Ameli* (1st edn, Yeni Cezaevi Basımevi 1948) 253; Arseven, 30; Fahıman Tekil, *Türk Hukukunda Müşterek Avarya* (1st edn, Kurtulmuş Matbaası 1965) 33; Ergon Çetingil, Rayegan Kender and Samim Ünan, *Müşterek Avarya Hukuku* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2011) 3; Sözer, 7; Emine Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (17th edn, Filiz Kitapevi 2022) 453; Julian H. S. Cook and R. Richard Cornah, *General Average and York-Antwerp Rules* (13th edn, Sweet and Maxwell 2008) 43; N. Geoffrey Hudson and Michael Harvey, *The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment* (4th edn, Informa Law 2018) 3; Francis Rose, *General Average, Law and Practice* (3rd edn, Informa Law 2017) 1; Jolien Kruit, *General Average, Legal Basis and Applicable Law* (1st edn, Paris Legal Publishers 2017) 23.

<sup>4</sup> It is known that the first rules regarding general average date back to the Rhodian Laws and spread to the world through Roman Law. The rules concerning general average, which developed with the medieval city statutes, were incorporated into national laws during the codification period of the eighteenth century. For the historical process, see generally Sami Okay, 'Müşterek Avarya Hukukunun Kısa Bir Tarihçesi' (1959) 24(1-4) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 289; Arseven, 20; Turgut Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku, Giriş - Gemi*, Vol. I (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1971) 33; Didem Algantürk-Light, *York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya* (2nd edn, Arıkan Yayıncılık 2006) 3; Çetingil, Kender and Ünan, 7; Sözer, 48; James J. Donavan, 'The Doctrine of General Average - Historical Development and Present Application' (1975) 42(2) Insurance Counsel Journal 251, 251; Cook and Cornah, 43; Hudson and Harvey, 3; Kruit, 21.

<sup>5</sup> Arseven, 13.

<sup>6</sup> For the purpose of the unification of the rules concerning general average, the Association for the Reform and Codification of the Law of Nations organized conferences in York (England) in 1864 and in Antwerp (Belgium) in 1877. The rules adopted at the conferences were later referred to as the York-Antwerp Rules. At the conference held in Liverpool in 1890, the rules known as the 1890 YAR were adopted. For detailed information, see Ernest W. Cangdon, *General Average: Principles and Practice in the United States of America* (Voorhis and Co., 1913) 49; Algantürk-Light, 7; Çetingil, Kender and Ünan, 11.



The YAR does not have the character of an international convention in the legal sense.<sup>7</sup> As the YAR is not acceded to, it also does not have official binding force unless it is referred to by the parties in documents evidencing the contract of carriage such as the bill of lading or the charter party. It is possible for the parties to accept the application of the YAR either through a clause inserted in the contract in advance<sup>8</sup> or by reaching an agreement afterwards.<sup>9</sup>

Today, the YAR is prepared by the Comité Maritime International (CMI) and is revised at certain intervals according to the needs of practice. The most recent rules have been made available for use under the name 2016 YAR.<sup>10</sup> Certain changes have been made in 2004 YAR with the 2016 YAR.<sup>11</sup> One of these changes is the new provision in Rule VI, entitled “Salvage Remuneration, “concerning the inclusion of salvage fees in the general average contribution.

In fact, due to the different practices of states regarding salvage general average,<sup>12</sup> the acceptance of salvage reward as general average has been one of the most debated and amended issues in the historical development of the YAR. Indeed, although salvage is one of the most typical examples of general

<sup>7</sup> Kerim Atamer, ‘Müşterek Avarya’, Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel (eds.), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları*, C I (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2013) 355; Kruit, 56.

<sup>8</sup> For example, in practice, it is regulated in the Uniform General Charter, abbreviated as Gencon, that, unless otherwise agreed (box 22), the apportionment of general average shall be made according to the YAR in Gencon 1994 Clause 12 and Gencon 2022 Clause 29. For the practice during the 1956 TCC period, see Kerem Ertan, ‘Uluslararası Hukuk ve Müşterek Avarya’ (2003) 1(5) *Legal Hukuk Dergisi* 1119, 1122.

<sup>9</sup> Article 1273/I of the TCC provides a different solution. Accordingly, unless another matter is agreed upon by the parties, the general average contribution shall be subject to the most recent York-Antwerp Rules translated into Turkish and published. For the issue that this provision does not constitute a conflict-of-law rule in disputes involving foreign elements in the legal sense, see Sinan Can Konyalı, ‘Conflict of Laws Issues in General Average Disputes’ (2024) 7(1) *DEHUKAMDER* 85, 108.

<sup>10</sup> For the 2016 YAR, see ‘York-Antwerp Rules (YAR)’, <https://comitemaritime.org/work/york-antwerp-rules-yar/30.05.2025>; for the official Turkish text, see OG 19.02.2019/30691.

<sup>11</sup> For a comparative table showing the additions and deletions in the 1994 and 2004 YAR and the 2016 YAR, see ‘York-Antwerp Rules 2016’ <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2016-York-Antwerp-Rules-Tabular-Format-Draft.pdf> 30 May 2025. For the changes introduced with the 2016 YAR, see also Bülent Sözer, ‘2016 York-Antwerp Kuralları’ (2018) 1(1) *DEHUKAMDER* 77.

<sup>12</sup> Ergon A. Çetingil, ‘Kurtarma Müşterek Avaryası’, Rayegan Kender ve Samim Ünan, *Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan* (1st edn, Beta Yayınları 2000) 139.

average,<sup>13</sup> the salvage reward could only be incorporated into the rules with the 1974 YAR.

In Rule VI of the 1974 YAR, the salvage reward that the parties are obliged to pay by contract or for any other reason, provided that it is carried out for the purpose of protecting assets involved in the common maritime adventure was accepted as general average for the first time. Following the adoption of the International Convention on Salvage (1989 Salvage Convention) in 1989,<sup>14</sup> two new paragraphs were added to the rule in 1990. Rule VI of the 1974 YAR, in its amended form of 1990, was preserved unchanged in Rule VI of the 1994 YAR.

In Rule VI of the 2004 YAR, a radical change was introduced, and as a rule, salvage reward was excluded from general average.<sup>15</sup> Only in the event that one of the parties is obliged to pay the salvage reward due by the other party, it is accepted that this contribution shall be recorded as a debt.

In the 2016 YAR, a comprehensive change was made again regarding the issue of salvage reward. With this amendment, the principle in Rule VI of the 2004 YAR was abandoned, and the acceptance of salvage reward as general average was made conditional upon the existence of certain requirements.

As is known, Article 1273/I of the Turkish Commercial Code (TCC) provides that, unless another matter is agreed upon by the parties, the general average contribution shall be subject to the most recent YAR translated into Turkish and published. The 2016 YAR was translated into Turkish and published in the Official Gazette on 19.02.2019.<sup>16</sup> Since, unless otherwise agreed by the parties, the general average contribution will be subject to the 2016 YAR,<sup>17</sup> knowing the

---

<sup>13</sup> Cook ve Cornah, 282; Sözer, s. 190; Micheal D. Harvey, 'The York-Antwerp Rules 2016 from the Perspective of the Average Adjuster' (2016) 22(1) The Journal of International Maritime Law 447, 448; Kruit, 22.

<sup>14</sup> The Convention was adopted on 28 April 1989 and entered into force on 14 July 1996. Turkey became a party to the Convention on 27 June 2015. For the official Turkish text of the Convention, see OG 24.05.2014/29009.

<sup>15</sup> Jonathan Gilman, Robert Merkin, Claire Blanchard and Mark Templeman, *Arnould: Law of Marine Insurance and Average* (18th edn, Sweet and Maxwell 2013) 1357; Mehtap Civir-Engin, 'Müşterek Avaryanın Tanımı, Unsurları ve Çeşitleri' (2010) 8(85) Legal Hukuk Dergisi 111, 119.

<sup>16</sup> OG 19.02.2029/30691.

<sup>17</sup> See also Atamer, 355; Nil Kula, 'Türk Ticaret Kanunu ile York Anvers 2016 Kuralları Uyarınca Müşterek Avaryaya Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi ve Özellikle "Zamanaşımı" Hususu' (2019) 27(3) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 727, 729.



changes introduced by the Rules has become important from the perspective of Turkish Law. Within this scope, the study examines the changes made in Rule VI of the 2016 YAR and attempts to explain the conditions of salvage general average.

## **I. SALVAGE REWARDS AND YAR**

There is no uniformity in international practice regarding salvage general average.<sup>18</sup> The costs of salvage undertaken to avoid a common peril threatening the ship and the cargo together are included in general average in the United States.<sup>19</sup> But under the principle of simple liability,<sup>20</sup> the salvage reward has always been excluded from general average in the England.<sup>21</sup> In some Continental European countries, such as the Netherlands, Spain, and France, since the shipowner is liable for the salvage reward, the salvage reward is shared among the parties as general average contribution. Indeed, it is reported that in 1965, the General Assembly of the International Association of European Dispatchers (Association Internationale des Dispatcheurs Européens - AIDE) accepted that dispatchers could determine another apportionment based on actual values in general average in cases where the salvage reward was apportioned among the ship, freight, and cargo by an arbitrator or court.<sup>22</sup>

Due to these different practices of states, the adoption of a uniform rule for the acceptance of salvage reward as general average, even if it is directed against a peril threatening both the ship and the goods together, was not possible until the 1974 YAR.<sup>23</sup>

---

<sup>18</sup> Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 139.

<sup>19</sup> McArthur, 161. In contrast, the author notes that only the salvage expenses incurred for eliminating a peril threatening solely the ship or the cargo are not included in general average.

<sup>20</sup> In England, even if the salvage contract is carried out by the shipowner, the liability arising from the salvage reward is calculated by apportioning it according to the salvaged values. Accordingly, although a single salvage fee is calculated, the fee is distributed among the salvaged values. See Hudson and Harvey, 115.

<sup>21</sup> As the justification for this practice in England, it is indicated that, regardless of whether there is a salvage contract, the shipowner is liable only for the portion of the salvage reward attributable to the ship and the freight. For detailed information, see Cook and Cornah, 282.

<sup>22</sup> Hudson ve Harvey, 116.

<sup>23</sup> Çetingil states that at the Liverpool Conference in 1890, the British Association of Average Adjusters attempted to introduce a rule on salvage into the YAR but did not succeed. Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 139.

## 1. 1974 YAR

The 1974 YAR constitutes the fourth set of rules adopted under the name YAR, replacing the 1950 YAR. Work on the preparation of the Rules was initiated in 1966 at the initiative of the International Union of Marine Insurers (IUMI). The CMI, having placed the issue on its agenda,<sup>24</sup> prepared a questionnaire in order to collect the opinions of its members; taking into account the responses received, the draft was submitted to the approval of the members at the 1974 Hamburg Conference.

In the draft submitted to the Conference, Rule VI of the 1950 YAR, entitled “Stress of Sails / Damage to Sails, Machinery and Boilers” was completely removed from the text, and instead,<sup>25</sup> it was proposed that the total obligations undertaken in salvage operations aimed at protecting the property involved in the common maritime adventure from danger be recognized as general average.<sup>26</sup>

During the course of the Conference, the expression “the aggregate of the liabilities” was removed from the text, as it was liable to misinterpretation by appearing to relate to the liability of the salvor, and the words “expenditure incurred by the parties” were inserted at the beginning of the Rule. Again, presumably in order to make the wording more comprehensible, the phrase “under the rules of maritime law or under a contract” was replaced with “whether under contract or otherwise.”<sup>27</sup> The new text was adopted as Rule VI of the 1974 YAR.

In Rule VI of the 1974 YAR, the recognition of salvage reward as general average was made conditional upon the existence of a common peril threatening the ship, freight, and cargo.<sup>28</sup> Expenditures incurred solely for the protection against a peril threatening only the ship or only the cargo were excluded from

---

<sup>24</sup> It is reported that the issue was first placed on the agenda of the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) in 1968; however, the CMI undertook this task on the grounds that UNCTAD would not be able to reach a conclusion within a short period of time. Ergon Çetingil, ‘Müşterek Avaryada Yeni Düzenleme 1974 York-Anvers Kuralları’ (1982) 11(4) BATİDER 37, 37.

<sup>25</sup> In order to preserve, as far as possible, the same sequence established since the 1890 YAR, it was decided to add the new rule as Rule VI. Comité Maritime International, *Documentation 1974 I* (Yearbook, 1974-I) 68.

<sup>26</sup> CMI, *Yearbook 1974-I*, 68.

<sup>27</sup> Hudson and Harvey, 108.

<sup>28</sup> Hudson and Harvey, 108.



general average.<sup>29</sup> In order for salvage to be considered general average, the salvage operation must have produced a beneficial outcome, and the salvage activity and expenses must be reasonable in nature. On the other hand, it is irrelevant whether the salvage operation is based on a contract, law, or administrative reason.<sup>30</sup>

## 2. The 1990 Amendment and 1994 YAR

Although Rule C of the 1974 YAR stipulates that only the loss, damage, or expenses directly resulting from the general average act shall be considered as general average,<sup>31</sup> Article 13/I-b of the 1989 Salvage Convention provides that skill and efforts to prevent or minimize environmental pollution shall be taken into account in determining the salvage reward. Likewise, by creating an exception<sup>32</sup> to the no cure, no pay principle<sup>33</sup> in Article 14 of the 1989 Salvage Convention, salvors are granted the right to claim, as special compensation,<sup>34</sup> the expenditures incurred in salvage operations directed at a ship or cargo posing an environmental threat, even if a useful result has not been achieved.

These innovations introduced by the 1989 Salvage Convention, adopted after the 1974 YAR, necessitated a revision of Rule VI in accordance with Rule C of the 1974 YAR. Within this scope, at the CMI Paris Conference in June 1990, a

<sup>29</sup> As Çetingil also states, even in the absence of this expression, the existence of a peril threatening the values involved in the common maritime adventure together would have been required under Rule A. Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 142.

<sup>30</sup> For detailed information, see Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 144 et seq.

<sup>31</sup> This rule is a general provision found in Rule C of all YAR. From the 1994 YAR onwards, a second paragraph was added to Rule C, stipulating that environmental damages shall not be considered as general average.

<sup>32</sup> Fahiman Tekil, 'Deniz Kazaları Deniz Kirlenmesi ve Deniz Sigorta Hukuku ile İlgili Bazı Sorunlar', Rayegan Kender and Samim Ünan, *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan* (1st edn, Beta Yayınları 2000) 509.

<sup>33</sup> The principle of no cure, no pay, translated into Turkish as "if there is no useful result, there is no salvage reward," signifies that a useful result must be achieved at the end of the salvage operation in order to be entitled to the salvage reward. For detailed information, see İsmail Demir, *1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma* (1st edn, Turhan Kitapevi 2010) 178; Halil Emre Gürler, *Deniz Ticareti Hukukunda Kurtarma Ücreti* (1st edn, Seçkin Yayınları 2012) 190.

<sup>34</sup> Special compensation is a system that grants salvors the right to claim the expenses they have incurred when a salvage operation is carried out for a vessel or goods posing an environmental hazard, but no salvage reward, or an amount insufficient to cover the expenses incurred, can be obtained. For detailed information on the concept, see Demir, *Kurtarma*, 203; Nazlı Selek, *6102 Türk Ticaret Kanunu'nda Denizde Kurtarma Hizmetleri* (1st edn, On İki Levha Yayınları 2015) 79; Gürler, 152.



number of minor amendments<sup>35</sup> were made, and the existing provision of Rule VI was numbered as paragraph (a), with two new paragraphs added to the Rule.

In the new paragraph added to the existing rule, reorganized as Rule VI-a of the 1974 YAR, it was accepted that the salvage reward calculated by taking into account the skill and efforts to prevent or minimize environmental damage under Article 13/I-b of the 1989 Salvage Convention is included in the general average contribution.<sup>36</sup> In the newly added provision, Rule VI-b, the special compensation payable under Article 14 of the 1989 Salvage Convention is excluded from the general average apportionment.<sup>37</sup>

At the CMI Conference held in Sydney<sup>38</sup> from 3 to 7 October 1994, during which the 1994 YAR was discussed, no amendments were made to Rule VI; the amended text of 1990 was adopted as Rule VI of the 1994 YAR.<sup>39</sup>

### 3. 2004 YAR

Since 1996, particularly following the objection raised by the International Union of Marine Insurers (IUMI) that Rule VI of the 1994 YAR led to unfairness in the adjustment of general average, the CMI once again placed the issue of salvage as general average on its agenda.<sup>40</sup> In this context, the CMI prepared a

---

<sup>35</sup> Presumably to emphasize that salvage reward shall be included in general average only to the extent that it is for the protection against a peril threatening the values involved in the common maritime adventure together, the expression “to the extent” was replaced with “provided, “ and “undertaken” was replaced with “carried out.”

<sup>36</sup> In Rule A of the 1974 YAR, only extraordinary sacrifices deliberately made for the purpose of protecting the values involved in the common maritime adventure together are considered as general average. It is indisputable that the prevention and mitigation of environmental damage do not constitute a sacrifice within this scope. For this reason, Çetingil considers that the amendment made in Rule VI of 1974 is a consequence of the importance given to environmental protection. Çetingil, ‘Kurtarma Müşterek Avaryası’, 153.

<sup>37</sup> For detailed information regarding the amendments, see Çetingil, ‘Kurtarma Müşterek Avaryası’, 155.

<sup>38</sup> For detailed information on the 1994 YAR process, see N. Geoffrey Hudson, ‘The York-Antwerp Rules: Background to the Changes of 1994’ (1996) 27(3) *Journal of Maritime Law and Commerce* 469; Hudson and Harvey, 13; Algantürk-Light, 45.

<sup>39</sup> For a summary of the 1994 YAR amendments and the text, see Comité Maritime International, *Yearbook 1994 Annuaire (Sydney II)* 134; see also Selim Ataergin, ‘Genel Avarya ve York-Antwerp Kuralları / 1994 Değişiklikleri’ (1995) 9(1) *Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* 378.

<sup>40</sup> Cook and Cornah, 63. It is reported that even before the 2004 YAR, in which salvage as general average was accepted, cargo interests sought to exclude from the scope of general average those salvages in respect of which they were separately liable for salvage reward, on the grounds that such cases created unfairness and increased the contribution burden. Harvey, 448.



questionnaire with the aim of obtaining views on the amendment of the 1994 YAR. In Article 4 of the questionnaire, it was pointed out, in summary, that while some States accepted joint and several liability and others accepted the principle of several liability in respect of the salvage reward, the question was raised whether the respondents supported the view that the salvage reward paid in cases where ship and cargo were saved together, but where the shipowner and the cargo interests were separately liable for salvage reward, should be included in general average.<sup>41</sup>

At the colloquium held by CMI in *Toledo* (Spain) on 18–20 September 2000, a report was presented by IUMI concerning the need to amend the 1994 YAR and the changes requested to be made. In the Report entitled “General Average Reform - The IUMI Position”, prepared by *Ememnon Magee*, the need for amending the 1994 YAR was explained.<sup>42</sup> In the report annexed thereto, prepared by the IUMI General Average Drafting Working Group and entitled “General Average: How Should it be Changed?”, the proposals for amendments to be made in the 1994 YAR were listed.<sup>43</sup>

In paragraph 15 of the Report on the proposals, it was noted, in summary, that the rule on the apportionment of salvage reward was first introduced by Rule VI of the 1974 YAR, and this new rule had imposed a far greater workload on average adjuster and costs on insurers than the changes made over the last fifty years. However, it was emphasized that, if Rule VI of the 1994 YAR were to be entirely abolished, shipowners who had to pay the salvage reward falling upon the cargo might face the risk of being unable to recover it, and therefore the complete exclusion of salvage reward from the scope of general average would not be equitable. It was further stated that the practice of excluding special compensation from general average adjustment, as in the 1994 YAR, should be maintained. Within this framework, in parallel with the proposal put forward in the first Report, it was suggested that Rule VI of the 1994 YAR be amended as follows:<sup>44</sup>

---

<sup>41</sup> Comité Maritime International, *Yearbook 1994 Annuaire* (Specimen Property CMI Secretariat) 368.

<sup>42</sup> Ememnon Magee, ‘General Average Reform - The IUMI Position’ (Comité Maritime International, *Yearbook 2000*) 294.

<sup>43</sup> Working Group General Average, ‘How should it be Changed?’ (Comité Maritime International, *Yearbook 2000*) 298.

<sup>44</sup> Comité Maritime International, *Yearbook 2000* (Singapore I) 305.

(a) Salvage payments (including legal fees associated with such payments) shall lie where they fall and not be brought into General Average save only that any amounts paid by one party to the General Average in respect of the proportion (calculated on salvaged values and not GA contributory values) of another party or parties shall be apportioned between the parties to the General Average in accordance with these rules.

(b) In paragraph (a) of this section references to salvage payments and the like expressions shall be construed as excluding payments under Article 14 of the 1989 Salvage Convention and similar provisions (including SCOPIC).

The discussions on the amendment of the 1994 YAR continued at the CMI Conference held in Singapore in 2001, and for this purpose, an International Sub-Committee on General Average was established.<sup>45</sup> The Committee, which continued its work, thereafter, submitted its report to the CMI in 2003 within this framework.<sup>46</sup>

In paragraph 6 of the report, after providing information on the process regarding the inclusion of the salvage reward as general average, the justifications for retaining salvage expenses within the scope of general average<sup>47</sup> and for excluding them<sup>48</sup> were explained; however, no amendment to Rule VI was proposed.<sup>49</sup> Nevertheless, at the 38<sup>th</sup> Congress of the CMI held in Vancouver from 31 May to 4 June 2004, the views of IUMI<sup>50</sup> were supported, and Rule VI

---

<sup>45</sup> Comité Maritime International, *Yearbook 2001* (Singapore Conference), 213.

<sup>46</sup> Comité Maritime International, *Yearbook 2003* (Vancouver I), 276.

<sup>47</sup> Among the justifications for excluding the salvage reward from the scope were the need to calculate the salvage reward twice unnecessarily, the requirement to obtain coverage twice, and the fact that it would lead to an excessively long adjustment process. *Comité Maritime International, Yearbook 2003*, 291.

<sup>48</sup> The justifications for including salvage in general average were cited as providing a fairer result, the joint and several liability for the salvage reward in some States, more accurate calculation of the salvage reward, and the possibility of reaching an agreement between the parties. *Comité Maritime International, Yearbook 2003*, 291.

<sup>49</sup> Comité Maritime International, *Yearbook 2003*, 305.

<sup>50</sup> At the conference, it was noted that the IUMI delegation indicated their willingness to compromise on their radical views regarding general average being conditional upon the protection of values involved in the common maritime adventure from a common peril; however, no discussion on the matter took place at the conference. *Jonathan Spencer, 'Hull Insurance and General Average—Some Current Issues' (2009) 83(5-6) Tulane Law Review 1227, 1253.*



was revised,<sup>51</sup> whereby the salvage reward, as a general rule, was excluded from the general average contribution.<sup>52</sup>

#### **4. 2016 YAR**

The work on the revision of the 2004 YAR began in 2013 with the decision of the Ad Hoc International Working Group on General Average, established for this purpose, to prepare a questionnaire and send it to the members.<sup>53</sup> In the questionnaire, five questions were posed under two headings within the scope of Rule VI.

Under the first heading (6.1), it was noted, in summary, that the issue of whether the salvage reward, when shared among the salvaged parties under a contract or by law, should be included in general average, could not be resolved at the CMI Beijing Conference (as there were justifications on both sides), and five options were explained in the context of Rule VI of the 2016 YAR:

- i) Retaining the 1994 position.
- ii) Adopting the 2004 position.
- iii) Adopting a compromise position as put forward by CMI in Beijing which would also involve deciding on a percentage figure.
- iv) Continuing as in (i) but encouraging adjusters “ad hoc” approach wherever possible.
- v) Continuing as in (i) and (iv) but including an express provision obliging the adjuster to consider the possibility of not including salvage, perhaps linked to the Rule Paramount.

In this context, members were asked the following questions:

- a) Which option(s) do you support?
- b) Are there any other options you wish to be considered?

---

<sup>51</sup> For detailed information about the process, see Algantürk-Light, 61.

<sup>52</sup> For detailed information on Rule VI of the 2004 YAR, see Algantürk-Light, 173; Çetingil, Kender, and Ünan, 146. It has been reported that the 2004 YAR did not receive general support in practice and was almost never referenced in charterparty agreements. Kruit, 61.

<sup>53</sup> At the meeting of the Working Group held in Beijing on 19 October 2012, salvage was identified as the first topic to be considered within the scope of the revision of the 2004 YAR. See, ‘*Minutes of the Ad Hoc International Working Group on General Average*’ <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2012-10-19-Minutes-of-he-Ad-Hoc-IWG-on-GA-Kempinski-Hotel-Beijing.pdf> 30 May 2025.

- c) If options (ii) or (iii) are supported should an amendment to Rule XVII be made so that salvage payments are not deducted from the contributory values when salvage is not allowed as GA?

Under the second heading (6.2), it was noted that Rule VI in its current form makes no reference to the salvage reward and that these expenses would be considered by the adjusters under Rule C; in this context, members were asked:

- a) Should the allowance for legal and other costs be expressly recognised in Rule VI?  
b) Would it encourage co-operation amongst salvaged property interest and early negotiated settlements if legal costs were expressly excluded?

Based on the responses to the questionnaire, six States and non-governmental organizations<sup>54</sup> reported supporting a return to the solution under Rule VI of the 1994 YAR; six States<sup>55</sup> indicated that they favoured continuing with Rule VI of the 2004 YAR. Seven States and non-governmental organizations<sup>56</sup> stated that they accepted option (iv). The United Kingdom and Germany declared that no agreement could be reached among their national associations.<sup>57</sup>

The CMI International Sub-Committee on General Average prepared an evaluation report at the Symposium held in Dublin in 2013, based on the responses to the questionnaire. At the Sub-Committee's meeting in Hamburg on 14–15 June 2014, a two-alternative proposal for Rule VI, depending on whether the salvage reward is included as general average, was presented.<sup>58</sup>

In the first proposal, based on Rule VI of the 2004 YAR, where the salvage reward is not included as general average:

---

<sup>54</sup> Argentina, Brazil, Denmark, Finland, Norway and BIMCO.

<sup>55</sup> Belgium, Canada, France, Italy, Japan and Spain.

<sup>56</sup> China, Croatia, Denmark, Netherlands, Norway, The World Association of Average Adjusters (*Association Mondiale de Dispacheurs - AMD*) and the Association of Average Adjusters (AAA).

<sup>57</sup> *Report by the CMI International Working Group on General Average*, p. 98. The responses to the questionnaire were addressed at the CMI International Sub-Committee on General Average Symposium held in Dublin in 2013 and compiled into a report.

<sup>58</sup> '2014-05-19-Letter-CMI-President-of-IWG-on-GA-and-Preparation-of-Hamburg-Conference' <<https://comitemaritime.org/work/review-of-the-rules-on-general-average/>> accessed 30 May 2025.



Salvage payments, including interest thereon and legal fees associated with such payments, shall lie where they fall and shall not be allowed in general average, unless

- i. one party to the salvage shall have paid all or any of the proportion of salvage (including interest and legal fees) due from another party (calculated on the basis of salvaged values and not general average contributory values), in which case the unpaid contribution to salvage due from that other party shall be credited in the adjustment to the party that has paid it, and debited to the party on whose behalf the payment was made.
- ii. there is a subsequent accident during the voyage that results in significant differences between salvaged and contributory values.
- iii. there are significant general average sacrifices involving salvaged property.
- iv. salvaged values were manifestly incorrect and resulted in a significant and inequitable division of salvage expenses values.

In the proposal based on Rule VI of the 1994 YAR, where the salvage reward is included as general average:

- (a) Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure, and subject to the provisions of paragraph (b) and (c).
- (b) Where the parties to the adventure have paid salvors independently in accordance with separate contractual or legal liability there shall be no allowance or re-apportionment of salvage and associated expenses as general average unless:
  - i. there is a subsequent accident during the voyage that results in significant differences between salvaged and contributory values.
  - ii. there are significant general average sacrifices involving salvaged property.
  - iii. salvaged values were manifestly incorrect and resulted in a significant and inequitable division of salvage expenses.

At the CMI meeting held on 6-7 June 2015 in Istanbul, work was carried out on a new draft based on the alternative in which salvage is considered as general average.<sup>59</sup> The Sub-Committee continued to work on the Istanbul draft text at its

---

<sup>59</sup> 'CMI International Working Group on General Average Working Papers for the Meeting of the CMI International Subcommittee on General Average on 6-7 June 2015'

meeting in London on 7-8 December 2015. The said draft text was adopted at the 42<sup>nd</sup> CMI Conference held in New York on 3-6 May 2016.<sup>60</sup>

At the same time, the CMI General Assembly published the CMI Guidelines Relating to General Average (CMI Guidelines) to assist the parties in resolving general average issues.<sup>61</sup>

## II. SALVAGE REWARD WITHIN THE SCOPE OF THE 2004 YAR

As explained above, the 2004 YAR introduced a fundamental change regarding salvage in general average, whereby salvage reward, as a rule, was excluded from general average. However, an exception to this general rule was established: if one party pays the salvage reward (including interest and legal fees<sup>62</sup>) that the other party is obliged to pay, the amount paid shall be credited to the account of the paying party and recorded as a debt to the account of the party on whose behalf the payment was made (2004 YAR Rule VI).

### 1. Absence of Salvage General Average

In 2004 YAR Article VI-a, it is stated that “salvage payments incurred, including interest and related legal fees, shall not be brought into General Average.” As can be understood from the text of the article, the 2004 YAR abandoned salvage general average; accordingly, the salvage reward, including interest and legal expenses, is excluded from the general average contribution. In the application of the rule, it is irrelevant whether the salvage reward has been paid under contract or by law.<sup>63</sup>

---

<https://comitemaritime.org/work/review-of-the-rules-on-general-average/> accessed 30 May 2025.

<sup>60</sup> Comite Maritime International, *Yearbook 2016* (New York II Documents of the Conference) 178.

<sup>61</sup> Comite Maritime International, *Yearbook 2016*, 189. In October 2002, a newly updated version of the Guidelines, containing certain amendments, was published. Comite Maritime International, *CMI Guidelines Relating to General Average* <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2023/01/CMI-GA-Guidelines-1.pdf> 30 May 2025.

<sup>62</sup> In the official Turkish translation of the 2004 YAR, the term “legal fees” used in Rule VI is rendered as “counsel fee (*avukatlık ücreti*).” In accordance with the official translation, the same expression has been preferred in this study. However, regarding the issue that “legal fees” should be translated into Turkish as “counsel fees (*vekâlet ücretleri*) and court expenses (*mahkeme masrafları*), “ see Sözer, 189 (footnote 2).

<sup>63</sup> Algantürk-Light, 173; Çetingil, Kender and Ünan, 148.



As in the previous YARs, Article A of the 2004 YAR also defines general average as the apportionment of extraordinary sacrifices and expenditures made deliberately and reasonably to protect the ship, freight, and cargo exposed to a common maritime peril. Therefore, during the 2004 YAR period, despite Article VI, whether a salvage operation aimed at saving the ship, freight, and cargo together could be considered as general average remained a matter of debate.<sup>64</sup>

Although going into detail on the subject would exceed the scope of this study, the 2004 YAR Rule of Interpretation provides that “unless otherwise provided in the Superior Rule and the numbered rules, the apportionment of general average shall be made according to the lettered rules.” Therefore, for an extraordinary sacrifice to be recognized as general average, it must not only comply with the definition in Rule A but also not be subject to any exception in the numbered rules. Under Rule VI-a, salvage reward is, as a general rule, excluded from general average. In this sense, according to the 2004 YAR Superior Rule, Rule VI should be considered an exception to Rule A. In other words, even if the purpose is to protect against a common peril, all salvage general average is, as a rule, outside the scope of the 2004 YAR.

## **2. Inclusion of Salvage Reward in General Average**

Under 2004 YAR Rule VI, the salvage reward is not entirely excluded from the general average. Paragraph (a) of the Rule provides that if one party pays the salvage reward owed by another party, the amount paid shall be recorded as a debt in favour of the paying party.

### **A. Exception Provision**

In 2004 YAR Rule VI-a, it is stated that:

“If one party to the salvage shall have paid all or any of the proportion of salvage due from another party, the unpaid contribution to salvage due from that other party shall be credited in the adjustment to the party that has paid it, and debited to the party on whose behalf the payment was made.”

As can be understood from the wording of the Rule, the exception provision does not, in a true sense, regulate a salvage general average. What it does is merely record the paid amount as a credit to the account of the paying party and as a

---

<sup>64</sup> For discussions during the 2004 YAR period, see Algantürk-Light, 173; Çetingil, Kender, and Ünán, 148.



debt to the account of the party on whose behalf the payment was made. Except for this exception specified in the Rule, it is not possible for the salvage reward to be included in the general average.

## **B. Calculation of the Salvage Reward**

In 2004 YAR Rule VI, four fundamental rules are provided for the calculation of the salvage reward to be credited to the general average account. The first of these is that the paid salvage reward shall be calculated not according to the general average but based on the condition of the salvaged property after the salvage operation.<sup>65</sup> Thus, the Rule explicitly states that the amount to be credited and debited to the general average must constitute the actual salvage reward.

The second fundamental rule is that interest and legal fees are included in the salvage reward to be credited. In this sense, the parties have the right to request that the interest on the salvage reward paid on behalf of the other party, as well as any attorney's fees and mandatory expenses, be credited to their account.

The third fundamental rule, regulated in 2004 YAR Rule VI-b, is that

“Salvage payments referred to in paragraph (a) above shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage 1989 have been taken into account”.

From the wording of the provision and its systematic interpretation, two conclusions can be drawn.

The first of these conclusions is that, even if calculated in consideration of efforts and skill aimed at preventing or mitigating environmental damage, not all salvage operations are to be recognized as general average.<sup>66</sup> The second is that, in cases where the salvage reward is determined by taking into account the salvors' efforts and skill in preventing and mitigating environmental damage, it may be included in the general average account as a credit to one party and a

---

<sup>65</sup> For detailed information, see Algantürk-Light, 173; Çetingil, Kender and Ünan, 148

<sup>66</sup> Thus, it is also aligned with the second paragraph of 2004 YAR Rule C, which provides that damages arising from pollutants spilled or discharged from goods participating in the common maritime adventure shall be excluded from the scope of general average. See Çetingil, Kender, and Ünan, 151.



debit to the other. In this respect, Rule VI-b can be said to constitute an exception to 2004 YAR Rule C.

The final fundamental rule adopted in 2004 YAR Rule VI-c is that compensations payable to salvors, such as “special compensation” regulated under Article 14 of the 1989 Salvage Convention<sup>67</sup> or the “Special Compensation P and I Club (SCOPIC) Clause”<sup>68</sup> typically added to salvage contracts in practice, shall not be considered as general average. In this context, the parties shall not request that the special compensation or SCOPIC Clause—or any substitute salvage payment—that one party is obliged to pay on behalf of another, be included as a credit in the general average apportionment.

### III. 2016 YAR SALVAGE GENERAL AVERAGE

In 2016 YAR Rule VI-a, it is stipulated that the salvage reward shall be included in general average only if the salvage operations were carried out for the purpose of protecting the assets exposed to the joint maritime adventure and in accordance with paragraphs (b), (c), and (d). As the wording of the provision indicates, unlike the 1994 YAR, in 2016 YAR Rule VI-b not all salvage operations, but only those falling under one of the circumstances specified in the article, are recognized as salvage general average.<sup>69</sup> Furthermore, pursuant to Rule A, the salvage general average regulated in Rule VI is conditional upon the protection of all assets involved in the common maritime adventure.

---

<sup>67</sup> Cf. Turkish Commercial Code, Art. 1312.

<sup>68</sup> The SCOPIC Clause is a special compensation clause included in LOF (Lloyd’s Open Form) standard salvage contracts (Box 7) used in practice, introduced because the “special compensation” under Article 14 of the 1989 Salvage Convention may be insufficient. Under this clause, salvors are entitled to claim their expenses even when the salvage reward is expected to be low, regardless of whether the salvage operation contributes to the prevention or minimization of environmental damage. For detailed information, see Oğuz Caner, ‘SCOPIC Clause’ (2004) 8(1-2) Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi 397, 397; Demir, *Kurtarma*, 235; Gürler, 158; Selek, 96; İsmail Demir, ‘Özel Tazminat Koruma ve Tazmin Kızı (SCOPIC)’ (2011) 27(4) BATİDER 89, 90.

<sup>69</sup> In the CMI Guidelines’ explanation regarding Rule VI, it is stated that, to address concerns that including the salvage reward in general average could lead to additional costs and delays, a wide range of measures were considered—from keeping salvage entirely outside general average to establishing a fixed-percentage system. Clear criteria were determined, taking into account practical needs and the objective of ensuring financial equity. Comité Maritime International, Guidelines Relating to General Average, 17.

## 1. Precondition: The Existence of General Average

In the 2016 YAR, Rule A provides that

“There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.”<sup>70</sup>

Pursuant to Rule A, the acceptance of the circumstances enumerated under Rule VI-b as constituting general average is, as a rule, subject to the legal existence of a general average act. Rule VI, however, does not contain an explicit provision on this matter. The issue must therefore be discussed separately in terms of the constituent elements of general average.

### A. Exposure to the Common Maritime Adventure

Pursuant to Rule A of the 2016 YAR, in order for salvage to be considered general average, the ship, cargo, and other property must have been exposed to the common maritime adventure. This general requirement is reiterated in Rule VI(a) with the expression “property involved in the common maritime adventure.”<sup>71</sup>

Accordingly, since the common maritime adventure terminates once the property, even temporarily, separates from the vessel,<sup>72</sup> the salvage operation carried out for such separated property cannot be regarded as general average. Likewise, as the vessels are not exposed to the same maritime adventure, it is not possible to speak of general average in respect of a salvage service rendered simultaneously to both colliding vessels.

### B. Salvage for the Purpose of Protection from a Common Peril

The existence of general average is contingent upon the presence of a peril threatening all property interests involved in the common maritime adventure (i.e., the vessel, cargo, other goods, and freight), coupled with the requirement that the extraordinary sacrifice be undertaken for the common safety. The

---

<sup>70</sup> Cf. Turkish Commercial Code, Article 1272.

<sup>71</sup> In the 1994 YAR, only the term “adventure” was used. Within the scope of the 1994 YAR, it was considered unnecessary to repeat this requirement in Rule VI, since it had already been stipulated in Rule A; see Çetingil, ‘Kurtarma Müşterek Avaryası’, 142.

<sup>72</sup> For the exception, see 2016 YAR Rules VIII and X.



existence of a peril threatening only the vessel or only the cargo is not, in itself, sufficient to constitute general average.<sup>73</sup>

The requirement that the extraordinary sacrifice be made for the safety of all property interests is reiterated in Rule VI(a) of the 2016 YAR as salvage operations undertaken for the purpose of preserving property involved in the common maritime adventure from peril. In contrast, the Rule does not expressly include the expression “common safety.”

Although the wording of Rule VI could be interpreted as not requiring a common peril for the existence of a salvage general average, it should be accepted, based on a purposive interpretation, that the salvage operation must be carried out for the protection of all property involved for a salvage general average to exist. In other words, under the condition of a common peril, Rule VI-a of the 2016 YAR does not create any exception to Rule A. Therefore, a salvage operation aimed solely at addressing a peril threatening only the ship or cargo should not be considered as general average.

### **C. Other Elements**

For the existence of general average, it is also necessary that the sacrifice be made voluntarily (intentionally), reasonably, and that a beneficial result is obtained from the sacrifice.<sup>74</sup> As in the previous YAR, Rule A of the 2016 YAR provides that a sacrifice or expenditure, made “*intentionally and reasonably*,” constitutes general average. Rule VI of the 2016 YAR, however, makes no specific reference to these elements. The omission of these explicit expressions in Rule VI raises a separate issue as to whether other conditions are required for a salvage general average.

Since the 1994 YAR, the “Rule Paramount” added to all YARs provides that no apportionment shall be made for sacrifices and expenditures not made within reasonable limits. Under the Rule Paramount, there should be no dispute that salvage rewards not made within reasonable limits cannot be included in general average. On the other hand, according to the 2016 YAR Rule of Interpretation, unless otherwise provided in the Rule Paramount and the numbered Rules, general average apportionment shall be made in accordance with the lettered

---

<sup>73</sup> Çetingil, Kender and Ünan, 35.

<sup>74</sup> Çetingil, Kender and Ünan, 47.

rules. Therefore, unless an exception is provided in Rule VI or another numbered rule, Rule A shall apply to the elements of salvage general average.

In the 2016 YAR, no specific exception has been introduced in Rule VI regarding the definition and elements of general average. In this context, the inclusion of salvage rewards in general average should primarily depend on the reasonableness of the salvage operations and expenditures. Any contrary view would be inconsistent with the principles of general average law.

Contrary to the definitions proposed in the doctrine, the existence of a beneficial result is not listed among the elements of general average in 2016 YAR Rule A.<sup>75</sup> Although there are divergent opinions<sup>76</sup> in the doctrine, if the ship or cargo is completely lost at the end of the sacrifice, there remains no value to be apportioned, and thus general average cannot be invoked. On the other hand, unless otherwise agreed in the contract, under the *no cure no pay* principle, the salvage reward is calculated based on the salvaged values. Pursuant to 2016 YAR Rule VI-d, special compensation or similar compensations like SCOPIC clause which replace it, are excluded from salvage general average; therefore, the inclusion of the salvage reward in general average is, as a rule, contingent upon the salvage resulting in a beneficial outcome.

## 2. Separate Liability of the Parties for Salvage Reward

In Rule VI-b of the 2016 YAR, without prejudice to paragraph (a) of the rule, special emphasis is placed on the applicability of the enumerated situations to cases “*where the parties to the common maritime adventure have separate contractual or legal liability to salvors, salvage shall only be allowed should any of the following arise.*” In other words, the rule specifies that the salvage general average cases listed in the paragraph are applicable to salvage operations where the owners of the salvaged property are separately liable for the salvage reward. From the contrary interpretation of the rule and the wording, it can be concluded that in cases where only one of the parties is liable for the salvage reward, the paid salvage reward will constitute general average regardless of the exceptions enumerated in the paragraph.

---

<sup>75</sup> Similarly, the existence of a beneficial result is not specified in Article 1272/I of the Turkish Commercial Code

<sup>76</sup> Ayrıntılı bilgi Wahl, 260; Arseven, 47; Çetingil, Kender and Ünán, 48.



As is well known, the principle of several liability for salvage reward is recognized in both the 1989 Salvage Convention and the TCC.<sup>77</sup> According to this principle, the salvage reward is apportioned among the owners of the salvaged vessel and other property based on the salvaged values. Even if the salvage operation is carried out for the purpose of saving the property involved in the common maritime adventure from danger, the owners of the salvaged property at the time the salvage is completed remain separately liable for the salvage reward. Therefore, in cases where the international convention or the TCC applies, the salvage reward will, as a rule, not be included in the general average. Nevertheless, within the wording of 2016 YAR Rule VI-b, two issues require further discussion.

The first of these is whether the expression “without prejudice to paragraph (a)” in the text creates an exception to the salvage general average. This is because Rule VI-a of the 2016 YAR does not make a specific reference to the separate contractual or statutory liability of the parties for the salvage reward.

Although Rule VI-a of the 2016 YAR does not contain a provision regarding the separate liability of the parties for the salvage reward, it explicitly uses the expression “expenditure incurred by the parties.” From this expression, it is understood that Rule VI-a does not provide for a different arrangement; rather, it confirms the separate liability of the parties for the salvage reward as set out in paragraph (b).

Another issue that requires discussion is how the expression “separate contractual or legal liability to salvors” of the parties should be interpreted. For instance, if, as is common in practice, it is stipulated in standard salvage contracts<sup>78</sup> that the shipowner is solely liable to the salvor for all salvage costs attributable to the cargo owners, would the salvage operation be considered general average regardless of the conditions set out in paragraph (b)?

*Rose* states that if the master concludes a single salvage contract based on the authority of the cargo owners, the salvage reward paid may be considered as general average.<sup>79</sup> Similarly, the CMI Guidelines indicate that under Rule VI-b,

---

<sup>77</sup> 1989 Salvage Convention art. 13/II; TCC art. 1306/II.

<sup>78</sup> For example, in Article 7 of TURKS 2015, it is stipulated that the shipowner is liable for the salvage costs attributable not only to the ship but also to the cargo and freight, and that any legal action shall be directed solely against the shipowner.

<sup>79</sup> *Rose*, 56. However, the author notes that in practice, the most commonly used LOF type salvage contract requires the master to conclude separate contracts on behalf of each requesting

in salvages where the shipowner and cargo owners are separately liable for the salvage reward, as in *Lloyd's Open Form*, the amount calculated based on the values at the conclusion of the salvage operation may be added to general average without causing any additional cost or delay.<sup>80</sup> In this sense, as in the Turkish Salvage Convention (TURKS) 2015,<sup>81</sup> if the shipowner is liable for the salvage reward attributable to the ship as well as the cargo and freight in a salvage contract aimed at recovering all values involved in the common maritime venture, the paid salvage reward should be treated as general average without requiring the conditions set out in Rule VI-b.<sup>82</sup>

### 3. Cases of Salvage General Average

Rule VI-b of the 2016 YAR provides that “*salvage shall be included in general average only if one of the following circumstances arises.*” Except for these limited cases, it is not possible for the salvage reward to be included in general average. Furthermore, paragraphs © and (d) of the Rule contain specific provisions aimed at determining the scope of salvage rewards included in general average.

#### A. Subsequent Loss and Damage

In determining the salvage reward, the “*value of the vessel and other property after salvage*” is taken as the basis.<sup>83</sup> The general average calculation, however, is made according to the values of the property included in the general average at the place and time where the voyage ends (2016 YAR G). It is possible for the property to suffer further loss or damage after salvage until it reaches the point where the general average calculation is to be made. In such a case, the owner of the property may have to pay a higher salvage reward while receiving a lower general average contribution. For this reason, paragraph (i) of 2016 YAR VI-b provides that salvage shall be considered general average in the event of a

---

party, and in this case, no liability arises for the other salvaged cargo owners regarding the salvage reward, nor would the paid salvage reward be included in the general average apportionment.

<sup>80</sup> Comite Maritime International, *Guidelines Relating to General Average*, 17.

<sup>81</sup> TURKS 2015 art. 7.

<sup>82</sup> As explained below, if the shipowner has paid the salvage reward due from other salvaged cargo owners, this will also fall within the situation regulated in paragraph (iv) of Rule VI-b; therefore, the salvage reward will be included in general average regardless of whether the parties are separately or jointly liable.

<sup>83</sup> 1989 Salvage Convention art. 13/I-a; TCC art. 1305/I-a.



subsequent casualty or other incident during the voyage causing a material difference between the salvaged values and the contributory values.

As *Hudson* and *Harvey* point out, this paragraph concerns the loss or damage to property or vessels included in the common maritime adventure after the completion of salvage operations.<sup>84</sup> In the example provided by *Hudson* and *Harvey* and *Güden*, a container ship diverted to a temporary shelter port due to engine failure resumed its voyage after repairs during which containers on deck were lost overboard due to a severe storm,<sup>85</sup> the owners of the lost containers are liable for the salvage reward based on the value of the ship and cargo upon arrival at the shelter port. If the salvage operation were recognized as general average, since the general average is calculated according to the values at the end of the voyage, the container owners would receive no value from the general average and would therefore have no payment obligation.

In the above example, if the goods arrive at the port of destination partially lost, the owner of the goods will be liable both for the salvage reward based on the value of the goods at the shelter port where the salvage was completed and for the general average at the port of destination based on the value of the goods at the end of the voyage. In this scenario, the general average will be calculated based on the value of the goods that actually arrived at the port of destination. Accordingly, the owner of the goods will have the right to claim the excess salvage payment as a general average loss.

According to the wording of the provision, not all losses or damages are included, but only the salvage reward that shows a “*significant difference*,”<sup>86</sup> as used in the official translation of 2016 YAR VI-b(i), is included in general average. Although the term “*significant*” is used throughout all five paragraphs of Rule VI-b, it is not defined.<sup>87</sup> In this respect, whether the damage suffered by the owner of the goods is significant must be determined according to the specific circumstances of each case. The CMI Guidelines also emphasize that, in

---

<sup>84</sup> Hudson and Harvey, 118.

<sup>85</sup> Hudson and Harvey, 118; Güden, p. 151.

<sup>86</sup> In the official translation of 2016 YAR Rule VI published in the Official Gazette, the term “significant” is rendered as “belirgin” in paragraphs (i) and (iii), and as “önemli” in the other paragraphs.

<sup>87</sup> The CMI Guidelines indicate that the term “significant” was included to ensure the reduction of cost and duration in the general average process, but due to the wide range of cases and incidents to which the YAR are applied, no clear definition could be provided. Comité Maritime International, Guidelines Relating to General Average, 17.

applying paragraphs (i)-(v) of Rule VI-b, adjusters will need to rely on their professional experience to determine what should be considered significant.<sup>88</sup>

### **B. Existence of Significant General Average Sacrifices**

In Rule VI-b(ii) of the 2016 YAR, it is stated that “significant general average sacrifices” are to be included in general average. However, the precise intention of this provision is not entirely clear. The purpose of general average is to distribute extraordinary sacrifices so as to maintain a balance of interests among the parties. At the conclusion of the apportionment, none of the parties should be unjustly enriched at the expense of the others. It can be inferred that the Rule reflects this general principle: the party that benefits from the salvage operation contributes to the salvage expenses payable by the other party, thereby preventing potential enrichment.

For example, in a salvage operation aimed at refloating a grounded vessel, if part of the cargo on board is jettisoned to assist in salvaging the ship, the cargo owner will not be required to pay the salvage fee for the jettisoned cargo; however, the cargo owner will have the opportunity to recover all losses incurred due to the jettisoned cargo under 2016 YAR I (Jettison of Cargo) within the scope of general average. In other words, the cargo owner can claim full compensation despite not paying the salvage fee. In contrast, the ship and other cargo owners must both pay the salvage fee and compensate the owner of the jettisoned cargo for their losses. Paragraph (ii) of Rule VI-b provides the parties with the option to include such salvage-related expenditures in the general average. As *Hudson* and *Harvey* note, the Rule ensures the correction of such inequities.<sup>89</sup>

### **C. Miscalculation and Apportionment of Salvage Fees**

Paragraph (iii) of 2016 YAR Rule VI-b provides that the clearly erroneous valuation of the salvaged values and the manifestly incorrect apportionment of salvage expenses shall be recognized as salvage general average.

As is well known, any salvage operation that produces a useful result entitles the salvor to a salvage reward.<sup>90</sup> The salvage fee is generally determined based on the values of the salvaged property at the conclusion of the operation, taking into

---

<sup>88</sup> Comite Maritime International, *Guidelines Relating to General Average*, 17. See also Rose, 59.

<sup>89</sup> Hudson and Harvey, 119.

<sup>90</sup> 1989 Salvage Convention art. 12/I; TCC art. 1304/I.



account the criteria set out in the 1989 Salvage Convention and the TCC.<sup>91</sup> Although reported to be very rare in practice,<sup>92</sup> the Rule serves to correct any miscalculations or errors in the apportionment of the salvage fee.

From the wording of Rule VI-b(iii) of the 2016 YAR, it is understood that two conditions must coexist for a salvage to qualify as general average. The first condition is that the salvage reward must have been determined based on the value of the salvaged vessel and other property after the salvage operation. Although rarely encountered in practice, the Rule should not apply where the reward has been agreed upon in advance by the parties. In cases where the salvage fee is determined by a court,<sup>93</sup> any apparent error should not be considered general average unless the court decision is set aside. Moreover, according to the wording of the Rule, only a “manifestly incorrect” allocation will qualify as general average.

The phrase “the clearly erroneous nature of the salvaged values” in the official translation of the Rule is open to misinterpretation. From its wording, it may be understood that the error must pertain to the nature of the salvaged vessel, cargo, or other property. However, the original text of the Rule uses the term “salved values.” In this sense, the error should not relate to the nature of the salvaged property but rather to the calculation of its value.

For salvage to constitute general average, it is not sufficient that the values of the salvaged vessel or cargo have been miscalculated. At the same time, the salvage expenses must have been “manifestly incorrectly apportioned.” Even if the salvage fee has been miscalculated, rectifying this error in the apportionment among the owners of the vessel and cargo will prevent the existence of general average.

#### **D. Payment of the Other Party’s Salvage Reward**

Rule VI-b(iv) of the 2016 YAR provides that “*any of the parties to the salvage has paid a significant proportion of salvage due from another party*,” such payment shall constitute general average. In this respect, the provision is essentially a repetition of Rule VI-a of the 2004 YAR. However, there are certain differences between the two provisions.

---

<sup>91</sup> 1989 Salvage Convention art. 13/I; TCC art. 1305/I.

<sup>92</sup> Hudson and Harvey, 119.

<sup>93</sup> 1989 Salvage Convention art. 7; TCC art. 1301.

In Rule VI-a of the 2004 YAR, it was stipulated that if one of the parties was compelled to pay the whole or a significant part of the salvage reward due from another party, the amount so paid would be entered in the adjustment as a debit against the account of the party on whose behalf the payment had been made.<sup>94</sup> Accordingly, the rule did not in substance establish a salvage general average but rather regulated an accounting transfer. In Rule VI-b(iv) of the 2016 YAR, it is provided that where one of the parties has paid the salvage reward apportioned to another party, such payment shall be treated as general average.

In subparagraph (iv) of Rule VI-b of the 2016 YAR, there is no clarity as to whether the salvage reward due from the other party must be paid as a legal obligation, by contract, or for other reasons. Pursuant to the wording of the article, it should not matter whether the salvage reward for general average is paid with the purpose of being liable for the whole of the reward under law or contract, or for the purpose of securing the removal of the measure applied to the cargo and thereby enabling the continuation of the vessel's navigation.

In Rule VI-a of the 2024 YAR, interest and legal fees have been included in the general average contribution, and it has been considered sufficient that part of the payment has been made. In subparagraph (iv) of Rule VI-b of the 2016 YAR, however, no clarification is provided regarding interest and legal fees.

As is known, salvage costs include, in addition to the salvage reward, interest and litigation costs.<sup>95</sup> Indeed, in the principle that the salvage reward should not exceed the value of the goods after salvage, interest and legal fees are not taken into account.<sup>96</sup> Therefore, in the case of salvage as general average, since these amounts are already automatically included in the contribution, the omission of interest and litigation costs in the article should not be regarded as a deficiency.

Pursuant to subparagraph (iv) of Rule VI-b of the 2016 YAR, provided that the amount paid is "significant, " partial payment of the amount due by the other party is sufficient for salvage general average. As emphasized above, it is not possible to establish definitive criteria as to whether the amount paid is significant. The issue must be resolved according to the circumstances of each individual case.

---

<sup>94</sup> For detailed information see Algantürk-Light, 174; Çetingil, Kender and Ünan, 148.

<sup>95</sup> For detailed information see Demir, *Kurtarma*, 248; Gürler, 241

<sup>96</sup> 1989 Salvage Convention art. 13/II; TCC art. 1304/III.



## **E. Executing Multiple Salvage Agreements**

In the official translation of subparagraph (v) of Rule VI-b of the 2016 YAR, “a significant proportion of the parties have satisfied the salvage claim on substantially different terms, no regard being had to interest, currency correction or legal costs of either the salvor or the contributing interest.” However, the translation of the article in this manner requires clarification.<sup>97</sup> This is because, in practice, if a single reward is determined at the conclusion of the salvage, it would not be possible for the parties to pay their respective shares under very different conditions.

Subparagraph (v) of Rule VI-b of the 2016 YAR regulates the possibility that the salvage reward allocated to the parties at the conclusion of the salvage may be determined in very different ways. Hudson and Harvey note that the fact that shipowners and cargo owners concluded different salvage reward agreements had caused problems even before the entry into force of Rule VI of the 1974 YAR, that it was debated whether the parties themselves would bear this difference or whether it would be included in general average for allocation among the parties, and that the general trend in Anglo-Saxon law is towards “general apportionment.”<sup>98</sup> It is understood that the article was incorporated into Rule VI-b for this purpose.

The acceptance of shipowners and cargo owners having paid different salvage rewards as salvage general average is conditioned upon the simultaneous existence of two requirements. The first of these is that a significant proportion of the parties have determined the salvage reward in different ways.<sup>99</sup> Although it is not very clear what is meant by a significant proportion, in a salvage relation involving dozens of parties, the conclusion of separate salvage agreements by only one or two owners should not be sufficient for salvage general average.

The other requirement is that, due to the salvage reward being determined in different ways, the parties would be obliged to pay very different salvage

---

<sup>97</sup> In reality, subparagraph (v) of Rule VI-b of the 2016 YAR refers not to the payment of the salvage reward under very different conditions, but to the determination of the salvage reward in different ways. Therefore, the paragraph should be understood as “*the salvage reward having been determined under very different conditions for a significant majority of the parties.*”

<sup>98</sup> Hudson and Harvey, 119.

<sup>99</sup> For example, a significant proportion of the owners of the salvaged goods may be obliged to reach an agreement with the salvor or resort to arbitration in order to prevent the process from being prolonged due to another group’s objection to the salvage reward.

rewards. Interest, currency adjustment, or legal fees shall not be taken into account in determining this difference. The CMI Guidelines state that, when assessing whether there is a significant difference between the salvage rewards payable by the parties under subparagraph (v) of Rule VI-b, average adjusters should consider the salvage reward for all interests salvaged, excluding only currency differences, interest, security, and legal expenses.<sup>100</sup>

#### 4. Scope of Salvage Reward Included in General Average

In Article 13/I of the 1989 Salvage Convention, adopted after the 1974 YAR, efforts and skill aimed at preventing or minimizing environmental damage are listed among the criteria to be considered in determining the salvage reward. Article 14 of the Convention also grants the salvor engaged in salvage operations for a vessel or its cargo posing a threat of environmental damage the right to claim their expenses, under the designation of special compensation.

As emphasized above, the fact that environmental damages are not included in general average under Rule C of the 1974 YAR has given rise to the debate as to whether the reward and compensation regulated in Articles 13 and 14 of the 1989 Salvage Convention are included in salvage general average. To prevent these debates, two special rules were added to Rule VI of the 1974 YAR in 1990. These rules were preserved in their entirety in Rule VI of the 1994 YAR. Following the entry into force of the 1989 Salvage Convention, with the addition of the SCOPIC clause to standard salvage agreements used in practice, a special provision was added to Rule VI-c of the 2004 YAR. Rules VI-b and c of the 2004 YAR were, with very minor amendments,<sup>101</sup> reorganized as paragraphs c and d of Rule VI of the 2016 YAR.<sup>102</sup>

##### A. Salvage Reward Determined According to the 1989 Salvage Convention

Pursuant to the principle of *no cure, no pay*, the salvage reward is agreed upon by the parties after the completion of the salvage operation. If the parties fail to reach an agreement, the reward is determined by the court, taking into account

---

<sup>100</sup> Comite Maritime International, *Guidelines Relating to General Average*, 17.

<sup>101</sup> The term “salvage payments” has been replaced with “salvage expenditures.”

<sup>102</sup> The origin of paragraphs b and c of Rule VI of the 2004 YAR is the second paragraph of subparagraph a and subparagraph b of Rule VI of the 1994 YAR.



the criteria listed in Article 13/I of the 1989 Salvage Convention.<sup>103</sup> One of these criteria for determining the reward is the effort and skill demonstrated by the salvor to prevent or minimize environmental damage. In this sense, it is possible for salvors to be entitled to a higher salvage reward in salvage operations involving pollution or the threat of environmental damage.

As with previous YAR, under Rule C of the 2016 YAR, damages and expenses arising from pollutants leaked or discharged from the environment or from property values contributing to the common maritime adventure are excluded from general average distribution.<sup>104</sup> Therefore, the salvage reward calculated by taking into account the effort and skill of the salvor in preventing or minimizing environmental damage must, as a rule, be excluded from general average distribution. For this purpose, with the amendment made in 1990, Rule VI of the 1974 YAR was supplemented to include that the salvage reward determined by considering the efforts and skill of salvors in preventing and minimizing environmental damage under Article 13/I-b of the 1989 Salvage Convention is included in general average.<sup>105</sup> Presumably to avoid such a debate during the 2016 YAR period as well, the same provision was reiterated in Rule VI-c.

In Rule VI-c of the 2016 YAR, it is stated that

“Salvage expenditures referred to in paragraph (a) above shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.”

In this sense, the Rule allows for the inclusion in general average of the reward paid not only for the salvage of the ship and cargo exposed to common maritime peril but also for efforts aimed at preventing or minimizing environmental damage.<sup>106</sup>

---

<sup>103</sup> The order of the criteria listed for determining the salvage reward shall not be taken into account. See Article 13/I of the 1989 Salvage Convention; Article 1305/I of the Turkish Commercial Code.

<sup>104</sup> However, in the presence of the situations listed in Rule XI-d, it is possible for the expenses related to measures taken to prevent and mitigate environmental damage to be included in general average.

<sup>105</sup> The aforementioned rule was reiterated verbatim in the second paragraph of Rule VI-a of the 1994 YAR and in Rule VI-b of the 2004 YAR. For detailed information, see Algantürk-Light, 176; Çetingil, Kender, and Ünan, 150.

<sup>106</sup> Çetingil, ‘Kurtarma Müşterek Avaryası’, 153.

In Rule VI-c of the 2016 YAR, there is no direct reference to Article 13/I-b of the 1989 Salvage Convention; rather, it points to the criteria listed therein (such as is referred). Therefore, the application of the Rule does not require the 1989 Salvage Convention to be applicable to the salvage agreement relationship.<sup>107</sup>

## **B. Compensations Excluded from Salvage General Average**

Under Rule VI-d of the 2016 YAR, it is regulated that special compensation, whether pursuant to Article 14 of the 1989 Salvage Convention or of a similar nature, such as the SCOPIC clause, shall not be considered as salvage expenses and shall not be included in the general average distribution. In this form, the article defines the limits of the salvage reward to be taken as the basis for salvage general average distribution.

Article 14 of the 1989 Salvage Convention provides that the salvor may claim from the owner, as special compensation, the expenses incurred in a salvage operation posing a threat of environmental damage, in cases where the salvor is not entitled to a salvage reward or the reward received is insufficient.<sup>108</sup> The provision, which is an exception to the *no cure, no pay* principle, aims to incentivize salvors who might otherwise be reluctant to engage in salvage operations due to the risk of receiving no reward at the conclusion of the operation.<sup>109</sup>

As emphasized above, due to the insufficiency of special compensation and the difficulty of proving the existence of environmental damage, standard salvage agreements in practice include the SCOPIC clause, which replaces special compensation. The existence of environmental damage is not required for the application of the SCOPIC clause. Under the clause, the salvor is entitled to claim, as compensation, 25% more than the expenses incurred for the personnel, vessels, equipment, and materials involved in the salvage operation.<sup>110</sup>

Under Rule VI-d of the 2016 YAR, special compensation regulated in Article 14/II of the 1989 Salvage Convention, as well as payments replacing special

---

<sup>107</sup> Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 154.

<sup>108</sup> Cf. Turkish Commercial Code, Article 1312/I. If environmental damage is prevented or minimized through the salvage operation, the salvor is entitled to claim 30% more than the expenses incurred. However, this amount shall in no case exceed twice the expenses incurred. 1989 Salvage Convention, Article 14/II; Turkish Commercial Code, Article 1312/II.

<sup>109</sup> For detailed information, see Demir, *Kurtarma*, 203; Selek, 79; Gürler, 152.

<sup>110</sup> Caner, 402; Demir, 'SCOPIC', 101.



compensation, such as the SCOPIC clause, are not considered as salvage reward. Therefore, in the case of salvage general average, special compensation or payments replacing it shall be excluded from general average distribution. The result should not change even if the salvor invokes special compensation or the SCOPIC clause due to earning a lower salvage reward; not just the excess over the calculated salvage reward, but the entire special compensation or payments replacing it, shall remain excluded from general average distribution.

## CONCLUSION

The inclusion of the salvage reward in general average has been one of the most debated issues in international practice. The differences in practice between Continental Europe and England have made it difficult to adopt a uniform rule on the subject. For this reason, salvage general average could only be included in the YAR eighty years later, with Rule VI of the 1974 YAR. However, the debates over salvage general average did not cease, and through the initiatives of IUMI, the solution introduced by Rule VI of the 1974 YAR was abandoned. Thus, under Rule VI of the 2004 YAR, the salvage reward, as a rule, is excluded from general average.

In the 2016 YAR, a system change was again introduced, and the situations that can be accepted as salvage general average have been listed in a limited manner. Outside of the situations specified in the Rule, it is not possible for the salvage reward to be included in general average. The acceptance of these limited situations as general average is again conditioned upon the prerequisite that the elements of property exposed to common maritime peril are salvaged together. In this sense, under the 2016 YAR, the inclusion of the salvage reward in general average is, in addition to all elements of general average, conditional upon the existence of one of the situations listed in Rule VI-b.

When Rule VI of the 2016 YAR is examined as a whole, it would not be incorrect to say that the principle of salvage general average has been reinstated, albeit in a limited manner. In other words, not all salvage operations relating to the values exposed to common maritime peril are accepted as general average, but only the situations listed in Rule VI-b. Otherwise, the salvage reward would remain outside general average, and, depending on the situation, a separate apportionment would be applied.

**BIBLIOGRAPHY**

- Ali Kemal, *Deniz Ticareti Hukuku* (1st edn, İstanbul Üniversitesi Hukuku Talebesi Cemiyeti Neşriyatı 1934)
- Algantürk-Light D, *York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya* (2nd edn, Arıkan Yayıncılık 2006)
- Arseven H, *Müşterek Avaryalar* (1st edn, Menteş Kitapevi 1961)
- Ataerğın S, ‘Genel Avarya ve York-Antwerp Kuralları / 1994 Değişiklikleri:’ (1995) 9(1) Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 378
- Atamer K, ‘Müşterek Avarya’, Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel (eds.), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları*, C I (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2013) 355
- Caner O, ‘SCOPIC Clause’ (2004) 8(1-2) Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi 397
- Cangdon EW, *General Average: Principles and Practice in the United States of America* (Voorhis and Co., 1913)
- Civir-Engin M, ‘Müşterek Avaryanın Tanımı, Unsurları ve Çeşitleri’ (2010) 8(85) Legal Hukuk Dergisi 111
- Comite Maritime International, *Documentation 1974 I* (Yearbook, 1974-I)
- Yearbook 1994 Annuaire (Sydney II)
- *Yearbook 1994 Annuaire* (Specimen Property CMI Secretariat)
- *Yearbook 2000* (Singapore I)
- *Yearbook 2001* (Singapore Conference)
- *Yearbook 2003* (Vancouver I)
- *Yearbook 2016* (New York II Documents of the Conference)
- ‘CMI International Working Group on General Average Working Papers for the Meeting of the CMI International Subcommittee on General Average on 6-7 June 2015’ <<https://comitemaritime.org/work/review-of-the-rules-on-general-average/>> accessed 30 May 2025
- *CMI Guidelines Relating to General Average* <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2023/01/CMI-GA-Guidelines-1.pdf>> accessed 30 May 2025



Cook JHS and Cornah RR, *General Average and York-Antwerp Rules* (13th edn, Sweet and Maxwell 2008)

Çetingil E, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', Rayegan Kender ve Samim Ünan, *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan* (1st edn, Beta Yayınları 2000) 13 ('Kurtarma Müşterek Avaryası')

— 'Müşterek Avaryada Yeni Düzenleme 1974 York-Anvers Kuralları' (1982) 11(4) BATİDER 37 ('Yeni Düzenleme')

Çetingil E, Kender R and Ünan S, *Müşterek Avarya Hukuku* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2011)

Demir İ, *1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma* (1st edn, Turhan Kitapevi 2010) (Kurtarma)

— 'Özel Tazminat Koruma ve Tazmin Klozu (SCOPIC)' (2011) 27(4) BATİDER 89 ('Özel Tazminat')

Donavan JJ, 'The Doctrine Of General Average - Historical Development And Present Application' (1975) 42(2) Insurance Counsel Journal 251

Eamonn Magee, 'General Average Reform - The IUMI Position' (Comite Maritime International, *Yearbook 2000*) 294

Ertan K, 'Uluslararası Hukuk ve Müşterek Avarya' (2003) 1(5) Legal Hukuk Dergisi 1119

Gilman J, Merkin RC and Templeman M, *Arnould: Law of Marine Insurance and Average* (18th edn, Sweet and Maxwell 2013)

Gürler HE, *Deniz Ticareti Hukukunda Kurtarma Ücreti* (1st edn, Seçkin Yayınları 2012)

Gürzumar F, Tekin Gürzumar T. ve Berki AH, *Kanunname-i Ticaret ve Zeyilleri* (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1962)

Harvey MD, 'The York-Antwerp Rules 2016 from the Perspective of the Average Adjuster' (2016) 22(1) The Journal of International Maritime Law 447

Hudson NG, 'The York-Antwerp Rules: Background to the Changes of 1994' (1996) 27(3) Journal of Maritime Law and Commerce 469

Hudson NG ve Harvey M, *The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment* (4th edn, Informa Law 2018)

Kalpsüz T, *Deniz Ticareti Hukuku, Giriş - Gemi*, C. I (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1971)

Konyalı SC, ‘Müşterek Avarya Uyuşmazlıklarında Kanunlar İhtilafı Meseleleri’ (2024) 7(1) DEHUKAMDER 85

Kula N, ‘Türk Ticaret Kanunu ile York Anvers 2016 Kuralları Uyarınca Müşterek Avaryaya Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi ve Özellikle “Zamanaşımı” Hususu’ (2019) 27(3) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 727

Kruit J, *General Average, Legal Basis and Applicable Law* (1st edn, Paris Legal Publishers 2017)

McArthur C, *The Contract of Marine Insurance* (1st edn, Stevens and Sons 1885)

‘Minutes of the Ad Hoc International Working Group on General Average’ <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2012-10-19-Minutes-of-the-Ad-Hoc-IWG-on-GA-Kempinski-Hotel-Beijing.pdf>> accessed 30 May 2025

Okay S, ‘Müşterek Avarya Hukukunun Kısa Bir Tarihçesi’ (1959) 24(1-4) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 289

Rose F, *General Average, Law and Practice* (3rd edn, Informa Law 2017)

Selek N, *6102 Türk Ticaret Kanunu’nda Denizde Kurtarma Hizmetleri* (1st edn, On İki Levha Yayınları 2015)

Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku II* (1st edn, Vedat Kitapçılık 2016)

Sözer B, ‘2016 York-Anvers Kuralları’ (2018) 1(1) DEHUKAMDER 77

Spencer J, ‘Hull Insurance and General Average-Some Current Issues’ (2009) 83(5-6) Tulane Law Review 1227

Tekil F, *Türk Hukukunda Müşterek Avarya* (1st edn, Kurtulmuş Matbaası 1965) (*Müşterek Avarya*)

— ‘Deniz Kazaları Deniz Kirlenmesi ve Deniz Sigorta Hukuku ile İlgili Bazı Sorunlar’, Rayegan Kender ve Samim Ünan, *Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan* (1st edn, Beta Yayınları 2000) 509 (‘Deniz Kazaları’)



Ünan S, 'Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu' Rayegan Kender ve Samim Ünan, *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan* (1st edn, Beta Yayınları 2000) 639

Wahl A (translated by Kazım Berker), *Deniz Ticaret Hukuku, Nazari ve Ameli* (1st edn, Yeni Cezaevi Baimevi 1948)

Working Group General Average, 'How Should it be Changed?' (Comite Maritime International, *Yearbook 2000*) 298

Yazıcıoğlu E, *Kender- Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (16th edn, Filiz Kitapevi 2022)

'York-Antwerp Rules (YAR)', <<https://comitemaritime.org/work/york-antwerp-rules-yar/>> accessed 30 May 2025

'York-Antwerp Rules 2016' <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2016-York-Antwerp-Rules-Tabular-Format-Draft.pdf>> accessed 30 May 2025

'2014-05-19-Letter-CMI-President-of-IWG-on-GA-and-Preparation-of-Hamburg-Conference' <<https://comitemaritime.org/work/review-of-the-rules-on-general-average/>> accessed 30 May 2025