

TEBLİĞ

2004 YORK ANVERS KURALLARI

YORUM KURALI

Müşterek avarya paylaşımında aşağıdaki Kurallar, kendileriyle bağdaşmayan mevzuat ve uygulama dikkate alınmaksızın uygulanacaktır.

Üstün Kural ve numaralı Kurallarda aksi öngörülmedikçe, müşterek avarya paylaşımına harfli Kurallara göre yapılacaktır.

ÜSTÜN KURAL

Makul ölçüler içinde yapılmayan fedakârlık ve masraflar için, hiçbir halde paylaşım yapılmayacaktır.

KURAL A

1. Bir müşterek avarya hareketi, 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 vardır.

2. Müşterek avarya fedakârlık ve masrafları aşağıdaki hükümlerde öngörülen esaslar üzerinden farklı katılımcı ilgililer arasında paylaşılacaktır.

KURAL B

1. Ticari bir faaliyet kapsamında olmak kaydıyla, bir veya daha çok gemi, bir veya birden fazla gemi tarafından, kurtarma olmaksızın çekiliyor veya itiliyorsa, bu durumda müşterek bir deniz sergüzeştisi vardır.

Gemileri ve varsa yüklerini müşterek bir tehlikeden korumak amacı ile önlem alınması halinde bu kurallar uygulanır.

2. Sadece diğer bir gemi veya gemilerle olan bağlantısının sonlandırılmasıyla güvende olabilecek bir gemi, o diğer gemi veya gemilerle müşterek bir tehlikeye maruz değildir; fakat bağlantının sonlandırılması bir müşterek avarya hareketi ise, bu takdirde müşterek deniz sergüzeştisi devam eder.

KURAL C

1. Müşterek avarya hareketinin ancak doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve masraflar müşterek avaryaya kabul edilir.

2. Çevreye verilen zararlarla ilgili olarak veya müşterek deniz sergüzeştine katılan mallardan sızan veya bırakılan kirleticiler dolayısıyla uğranılan zarar ve yapılan masraflar hiçbir halde müşterek avarya paylaşımına katılmayacaktır.

3. Yolculuk sırasında veya sonrasında meydana gelen sürastarya, pazar kaybı veya gecikmeden doğan zarar ve masraflar ile diğer dolaylı kayıplar müşterek avarya olarak kabul edilmez.

KURAL D

Fedakârlık veya masrafa yol açan olay deniz sergüzeştine katılan taraflardan birinin kusuru sonucu doğmuş olsa bile, müşterek avarya paylaşımı yapılır. Ancak bu kural kusurlu tarafa karşı ileri sürülebilecek talep ve savunma haklarını veyahut kusurlu tarafın talep veya savunma haklarını etkilemeyecektir.

KURAL E

1. Müşterek avarya dolayısıyla talepte bulunan taraf, paylaşımını istediği zarar veya masrafların müşterek avaryaya kabul edilebileceğini kanıtlamakla yükümlüdür.

2. Müşterek avarya dolayısıyla talepte bulunan taraflar, paylaşımını istedikleri zarar veya masrafları, müşterek deniz sergüzeştinin son bulmasını izleyen tarihten başlayarak 12 ay içinde yazılı olarak dispeççiye bildirmekle yükümlüdürler.

3. Bu bildirim yapılmazsa veya bildirim yapılmasına ilişkin istemden itibaren 12 ay içinde taraflardan biri bildirmiş olduğu taleple ilgili kanıtları yahut müşterek avaryaya katılan bir menfaatin değerine ilişkin bilgileri sunmazsa, dispeççi, müşterek avaryaya katılma payını veya katılan değeri kendisine ulaşmış bilgilere dayanarak belirlemekte serbesttir. Bu belirlemeye sadece açıkça hatalı olduğu gerekçesiyle itiraz edilebilir.

KURAL F

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

KURAL G

1. Müşterek avarya hesaplaşması, gerek zararlar gerek paylaşmaya katılım bakımından, yolculuğun son bulunduğu yer ve zamandaki değerler esas alınarak yapılır.

2. Bu kural, müşterek avarya hesaplaşmasının yapılacağı yere ilişkin anlaşmaları kapsamaz.

3. Bir geminin bulunduğu liman veya yerde, X ve XI'inci kurallar uyarınca müşterek avaryaya yol açacak haller mevcutken, yükün tamamı veya bir kısmı varma yerine başka araçlarla gönderilirse; müşterek avaryaya ilişkin hak ve yükümlülükler, yük ilgisine olanak ölçüsünde bildirimde bulunulmuş olmak koşuluyla, başka araçla gönderme söz konusu olmamış ve yolculuk başlangıçtaki gemi ile sürdürülmüş gibi, navlun sözleşmesi ve uygulanacak hukukun elverdiği ölçüde, aynı kalır.

4. Bu kuralın üçüncü fıkrasının uygulanması sonucunda yüke düşecek müşterek avarya payı, yük malikinin yükü masrafı kendisine ait olmak üzere göndermesi halinde yapmış olacağı masraftan fazla olamaz.

KURAL I. DENİZE YÜK ATILMASI

Yerleşmiş ticari teamüle uygun olarak taşınmayan yükün denize atılması müşterek avarya sayılmaz.

KURAL II. MÜŞTEREK SELAMET UĞRUNA YAPILAN FEDAKÂRLIK SONUCU DOĞAN ZIYA VEYA HASAR

Müşterek deniz sergüzeştine katılmış olan varlıkların müşterek selâmeti için yapılan fedakârlık suretiyle veya bunun sonucu olarak doğan ve müşterek selamet uğruna yüklerin atılması amacıyla açılan ambar kapaklarından veya başka yerlerden giren suların sebep olduğu ziya veya hasar müşterek avarya sayılır.

KURAL III. GEMİDE ÇIKAN YANGININ SÖNDÜRÜLMESİ

Gemide çıkan yangını söndürmek için gemi veya yüke veya bunlardan birine su ile veya yanmakta olan gemiyi karaya oturtma veya lomarlarını açarak batırmak da dâhil olmak üzere başka surette verilen zarar müşterek avarya sayılır. Ancak dumanın veya yangının sıcaklığının sebep olduğu zararlar için tazminat ödenmez.

KURAL IV. KIRIK VE DÖKÜKLERİN KESİLİP ATILMASI

Daha önce, kaza sebebi ile kopmuş veya fiilen değerini kaybetmiş gemi kısmı veya kırık döküklerin kesilip atılması ile meydana gelen ziya veya hasar müşterek avarya sayılmaz.

KURAL V. GEMİNİN KARAYA OTURTULMASI

Gemi, müşterek selamet uğruna bile bile karaya oturtulursa, sahile sürüklenmiş olup olmadığına bakılmaksızın müşterek deniz sergüzeştine katılan varlıklarda bu yüzden meydana gelen ziya veya hasar müşterek avarya sayılır.

KURAL VI. KURTARMA ÜCRETİ

a. Gerçekleşen kurtarmaya dair faiz ve ilgili avukatlık ücretleri dahil olmak üzere yapılan kurtarma ödemeleri müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir. Ancak, kurtarma taraflarından biri, diğer tarafın ödemesi gereken (müşterek avarya iştirak değerleriyle değil, kurtarılan değerler üzerinden hesaplanan) 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, paylaşırma sırasında bunu ödemiş olan taraf hesabına alacak ve adına ödeme yapılan tarafa borç olarak kaydedilecektir.

b. (a) bendinde öngörülen kurtarma ödemelerine, 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 gözönüne alınarak belirlenen kurtarma ücreti de dâhildir.

c. Yukarıda adı geçen Sözleşme'nin 14'üncü maddesi gereğince ve o maddenin dördüncü bendinde belirtilen ölçüde veya benzer içerikteki diğer bir hükme göre (örneğin SCOPIC) gemi malikinin kurtaranlara ödemesi gereken özel tazminat, müşterek avaryaya kabul edilmeyecek ve bu kuralın (a) bendinde öngörülen bir kurtarma ödemesi olarak dikkate alınmayacaktır.

KURAL VII. MAKİNE VE KAZANLARA VERİLEN HASAR

Tehlikeli durumda karaya oturmuş bir geminin makine ve kazanlarından herhangi birine, gemiyi yüzdürmek için sarfedilen gayretler yüzünden verilen hasar, yüzdürmenin gerçekten müşterek selamet uğruna veya böyle bir hasar riskine rağmen göze alınmış olduğunun anlaşılması halinde, müşterek avarya sayılır. Ancak, yüzmekte olan geminin kazanlarının ve pervaneyi harekete geçiren makinesinin çalıştırılmasından doğan zıya veya hasar hiç bir şekilde müşterek avarya sayılmaz.

KURAL VIII. KARAYA OTURMUŞ GEMİNİN HAFİFLETİLMESİ GİDERLERİ VE BUNUN SONUCU OLAN ZARARLAR

Karaya oturmuş bir geminin yük, yakıt ve kumanyası veya bunlardan herhangi birinin boşaltılması müşterek avarya sayılıyor ise, hafifletilmenin ek gideri, mavna kirası, eğer yapılmışsa tekrar yükleme ve bunun sonucunda müşterek deniz sergüzeştine katılan varlıkların uğradıkları zıya veya hasar müşterek avarya sayılır.

KURAL IX. YÜK, GEMİ MALZEMELERİ VE KUMANYANIN YAKIT OLARAK KULLANILMASI

Yük, gemi malzemeleri ve kumanya veya bunlardan biri tehlike karşısında müşterek selamet için zaruret halinde yakıt olarak kullanılmışsa, müşterek avarya kabul edilecektir. Ancak, gemi malzemesi veya kumanyanın bedeli bu şekilde müşterek avarya sayıldığı halde, söz konusu yolculuğun tamamlanması için tüketilecek olan yakıtın tahmini bedeli müşterek avaryadan düşürülür.

KURAL X. BARINMA LİMANINDAKİ GİDERLER V.B.

a. (i) Bir gemi, kaza, fedakarlık veya başkaca olağanüstü haller sonucunda müşterek selamet için zorunlu olarak, bir barınma liman veya yerine girer veya yükleme limanı veya yerine dönerse, bu liman veya yere giriş giderleri müşterek avarya sayılır. Eğer gemi, bu liman veya yerden ilk yükünün tamamı veya bir kısmı ile hareket ederse, çıkış giderleri, giriş veya dönmenin karşılığı sayılabilmek şartı ile müşterek avaryaya kabul olunur.

(ii) Gemi herhangi bir barınma limanı veya yerinde bulunur ve bu ilk liman veya yerde tamirlerin mümkün olmaması yüzünden zorunlu olarak başka bir barınma liman veya yerine götürülür ise, bu madde hükümleri ikinci liman veya yer içinde bir barınma limanı veya yeri imiş gibi aynen uygulanır. Muvakkat tamir ve çekme nedeniyle ortaya çıkanlar da dahil olmak üzere, böyle bir yer değiştirmenin giderleri müşterek avarya sayılır. Böyle bir yer değiştirmeden dolayı yolculuğun uzaması halinde Kural XI hükmü uygulanır.

b. (i) Yükleme, ara veya barınma liman veya yerinde, yük, yakıt veya kumanyayı boşaltmak veya gemi içinde elden geçirmek için yapılan giderler, bu boşaltma veya elden geçirme müşterek selamete ulaşılması bakımından veya kaza veya fedakârlıktan ileri gelen gemi hasarlarının, yolculuğun selametle tamamlanması için gerekli olan tamiri yönünden zorunlu olmak şartı ile müşterek avarya sayılır. Ancak, gemideki hasar, bir yükleme veya ara limanı veya yerinde tesbit edilmiş olup, bu hasarın yolculuktaki kaza veya olağanüstü şartlarla herhangi bir ilgisi yoksa, bunun tamiri için yapılan elden geçirme veya boşaltma giderleri müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

(ii) Yük, yakıt veya kumanyayı gemi içinde elden geçirmek veya boşaltmak için yapılan masraflar, eğer bu işlemler yolculukta sadece bunların yerini değiştirmek yüzünden yeniden istif edilmek amacı ile yapılmış ise, müşterek avarya sayılmaz, meğer ki yeniden istif işlemi müşterek selamet için zorunlu olsun.

c. Yük, yakıt ve kumanyanın elden geçirme ve boşaltma giderlerinin müşterek avaryaya kabul olunduğu her halde, bu yük, yakıt ve kumanyanın makul şekilde yapılmış oldukça sigorta da dahil depo giderleri ile tekrar yükleme ve istif giderleri müşterek avaryaya girer. Tekrar yükleme ve istifden dolayı harcanan fazla zaman için Kural XI'in hükümleri uygulanır.

Fakat gemi mahkum edilir veya başladığı yolculuğa devam etmez ise, depo giderleri, yalnız geminin mahkumiyeti veya yolculuğun terki tarihine, mahkumiyet veya terk kararının daha önce olması halinde, yükün boşaltılmasının tamamlandığı tarihe kadar müşterek avarya sayılır.

KURAL XI. GEMİ ADAMLARININ ÜCRET VE BAKIM MASRAFLARI İLE BARINMA LİMANINA GİRME VE BU LİMANDAKİ DİĞER MASRAFLAR

a. Geminin bir barınma liman veya yerine girmesi veya yükleme limanı veya yerine dönmesi nedeniyle uzayan yolculukta, kaptan, zabitan ve mürettebatın makul ölçüler

içindeki ücret ve bakım giderleriyle tüketilen yakıt ve kumanya Kural X (a) hükmüne göre böyle bir veya yere girme masraflarının müşterek avarya sayılması halinde, müşterek avaryaya kabul edilir.

b. Bu ve diğer kuralların uygulanmasında, kaptan, zabitan ve gemi adamlarına veya onlar yararına yapılan bütün ödemeler, ister gemi malikinin yasal yükümlülüklerinden isterse iş sözleşmesinden doğmuş olsunlar, ücret sayılır.

c. (i) Bir gemi, kaza, fedakarlık veya diğer olağanüstü haller sonucu müşterek selamet uğruna veya fedakârlık veya kaza ile geminin uğradığı hasarların yolculuğun emniyet içinde devamı yönünden tamir zorunluluğu karşısında, herhangi bir liman veya yere girer veya orada kalırsa, bu liman veya yerde geminin yola devamı için hazır hale getirildiği veya getirilmesi gerektiği ana kadar geçen ek durma devresinde tüketilen kumanya ve yakıt müşterek avaryaya girmeyen tamirlerin yapılması sebebiyle tüketilenler hariç olmak üzere, müşterek avaryaya kabul edilir.

(ii) Geminin ek durma devresindeki liman ücretleri yalnızca müşterek avarya sayılmayan tamirin yapılması dolayısıyla olan liman ücretleri hariç, müşterek avaryaya girer.

(iii) Gemideki hasar, bir yükleme veya ara limanı veya yerinde tesbit edilmiş olup da, bunun yolculuktaki kaza veya diğer olağanüstü şartlarla bir ilgisi yoksa bu takdirde söz konusu hasarın tamiri için geçen ek durma devresi esnasında tüketilen yakıt, kumanya ve liman masrafları müşterek avaryaya kabul edilmeyecektir. Hatta tamirlerin yolculuğun selamete yapılması için gerekli olması da bu sonucu değiştirmez.

(iv) Gemi mahkûm edilir veya başladığı yolculuğa devam etmezse geminin mahkûmiyeti veya yolculuğun terki tarihine eğer bu tarihte yük henüz boşaltılmamışsa, boşaltmanın bittiği tarihe kadar olan yakıt ve kumanya ve liman masrafları müşterek avaryaya kabul edilemez.

d. Çevre zararlarını önlemek ve azaltmak için alınan tedbirlerin masrafları aşağıdaki şartların hepsinin veya bir kısmının mevcut olması halinde müşterek avaryaya girer.

(i) Müşterek deniz sergüzeştine katılan ilgililer dışındaki bir kimse tarafından bu kimseyi kurtarma ücretine hak kazandıracak nitelikteki müşterek selamet uğruna yapılmış bir hareketin masrafları,

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

(iii) Kural XI(c)'de belirlenen sınırlar içinde bir liman veya yerde kalma masrafları: Ancak kirletici maddelerin sızması veya bırakılması durumlarında, kirliliği veya çevreye zararı önlemek veya azaltmak için gereken ek masraflar müşterek avarya sayılmaz.

(iv) Müşterek avarya sayılan boşaltma, depolama ve tekrar yükleme işlemleri ile ilgili masraflar.

KURAL XII. BOŞALTMADA YÜKE GELEN ZARAR V.B.

Yük, yakıt veya kumanyanın elden geçirilmesi, boşaltılması, depolanması, tekrar yüklenip istiflenmesi faaliyetleri sonucunda uğrayacakları hasar veya zıya, ancak ve sadece bu faaliyetlerin masrafları müşterek avarya sayıldığı takdirde müşterek avarya olarak kabul edilir.

KURAL XIII. TAMİR TUTARLARINDAN YAPILACAK İNDİRİMLER

a. Müşterek avaryaya giren tamirlerde, eski malzeme veya kısımların yerine yenilerinin konulması dolayısıyla, yeni ile eski arasındaki farkın indirilmesi söz konusu olmaz, meğer ki, gemi onbeş yaşını geçmiş olsun. Bu takdirde ise indirim oranı üçte biridir. Yapının tamamlandığı yılın Aralık ayının otuzbirinden müşterek avarya hareketinin meydana geldiği tarihe kadar geçen süre, geminin yaşı olarak kabul edilip indirimler ona göre düzenlenir. Ancak yalıtım donanımı, kurtarma sandalları ve benzerleri, iletişim ve gemi yönlendirme araç ve gereçleri, makine ve kazanlarda indirim söz konusu eşyanın kendi yaşına göre yapılır.

b. İndirimler yeni alet ve parçaların monte edilir haldeki değeri üzerinden yapılır. Kumanya, yedek parça, çapa ve zincirli kablolar için indirim yapılmaz. Havuz ve kızak ücretleri ile geminin yer değiştirme giderleri tam olarak kabul olunur.

c. Gövdenin temizlenmesi, boyanması veya kaplanması giderleri, boyama veya kaplama müşterek avaryanın meydana geldiği tarihten önceki oniki ay içinde yapılmış değil ise, müşterek avaryaya girmez. Eğer oniki ay içinde yapılmış ise, bu giderlerin yarısı müşterek avaryaya kabul olunur.

KURAL XIV. GEÇİCİ TAMİRLER

a. Gemide, bir yükleme, ara veya barınma limanında müşterek selamet uğruna veya müşterek avarya sayılacak fedakarlık nedeniyle meydana gelen hasarlar muvakkat olarak tamir edilirse, bu tamir giderleri müşterek avarya olarak kabul olunur.

b. Kaza ile ortaya çıkan hasar sonucunda yolculuğu tamamlamak için muvakkat tamirlere girilmiş ise, buna ait giderler ancak söz konusu tamirler yapılmamış olsaydı, karşılaşılabilecek ve müşterek avaryaya girecek giderden elde edilen tasarruf oranında, diğer ilgililerin bu yüzden sağladıkları yararlar gözönüne alınmaksızın müşterek avaryaya kabul edilir. Sadece bu paragraf açısından, gözönüne alınan muvakkat tamir masraflarının kapsamı: yükleme emir veya barınma limanında yapılan muvakkat tamir masraflarına, ya sonunda yapılan daimi tamir masraflarının ya da paylaşma sırasında tamir olmamışsa yolculuk sona erdiğinde geminin makul oranda kaybettiği değer eklenerek bulunacak toplam miktarın geminin daimi tamirinin yükleme, emir veya barınma limanında yapılmış olsaydı doğacak tamir masraflarını aşması halinde aşan bu miktar ile sınırlı olmak üzere kabul edilecektir.

c. Müşterek avarya sayılan muvakkat tamir masraflarından yeni-eski farkı indirilmez.

KURAL XV. NAVLUN KAYBI

Yükte, müşterek avarya sayılan veya müşterek avarya sonucu olan zıya veya hasarın neden olduğu navlun kaybı müşterek avarya sayılır.

Kaybedilmiş olan brüt navlundan, onun kazanılması için yapılmak zorunda kalınan fedakârlık dolayısıyla yapılmaktan kurtulunan harcamalar indirilir.

KURAL XVI. FEDAKÂRLIK SONUCUNDA ZAYİ OLAN VEYA HASARA UĞRAYAN YÜK İÇİN MÜŞTEREK AVARYAYA KABUL EDİLECEK TUTAR

a. Fedakârlık sonucunda zayi olmuş veya hasarlanmış bulunan yükler için müşterek avaryaya kabul edilecek tutar, bu sebeple maruz kalınan zarara eşittir. Bu zarar tutarı, alıcıya verilmiş olan ticari fatura veya -böyle bir fatura yoksa- yükün gemiye yüklenmiş haldeki değeri göz önünde bulundurularak belirlenen, yüke ait boşaltma sırasındaki değeri esas alınmak suretiyle hesaplanır. Yükün boşaltma sırasındaki değeri, sigorta masrafını ve rizikosu yük ile ilgiliden başka kimselere ait bulunmadığı ölçüde, navlunu da içerir.

b. Fedakârlık sonucu hasarlanmış bulunan yükler satılırsa, hasar miktarı üzerinde başka şekilde anlaşma sağlanmış olmadığı takdirde, müşterek avaryaya kabul edilecek zarar, yüklerin net satış bedeli ile bu Kuralın ilk paragrafında öngörülen şekilde hesaplanacak olan sağlam haldeki net değeri arasındaki farktan ibarettir.

KURAL XVII. PAYLAŞMAYA KATILAN DEĞERLER

a. (i) Müşterek avaryaya katılma borcu varlıkların yolculuk sonundaki gerçek net değerleri ile; şu kadar ki, yükün değerinin belirlenmesinde, alıcıya verilen fatura veya böyle bir fatura yoksa yükleme yeri değerine göre belirlenecek boşaltma zamanındaki değer esas alınır.

(ii) Yükün değerine sigorta masrafı ve navlun da dâhil edilmelidir; meğer ki navlunun rizikosu yük ile ilgili dışındaki bir kimseye ait olsun. Bu şekilde belirlenen değerden, yükün yolculukta veya boşaltma sırasındaki zıya veya hasarlarının indirilmesi gerekir.

(iii) Gemiye ilişkin kira veya zaman charteri sözleşmelerinin olumlu veya olumsuz etkileri, geminin değeri belirlenirken dikkate alınmaz.

b. Bu değerlere önceden katılmış olmadıkça, feda edilen varlıklar için kabul edilen müşterek avarya tazminatı eklenmelidir. Gemi ve yük müşterek avarya hareketi anında tamamen zıya uğramış olsaydı, navluna hak kazanmak için yapılmasına gerek kalmayacak olan masraflarla ödenmesine gerek olmayacak gemi adamları ücretleri tehlikedeki navlun ve yolcu taşıma ücretinden indirilmelidir. Aynı şekilde müşterek avaryaya kabul edilen giderler veya 1989 Milletlerarası Kurtarma Sözleşmesi'nin 14'üncü maddesi veya benzer konudaki diğer bir hüküm gereğince gemiye düşen özel tazminat hariç kalmak üzere müşterek avarya hareketinden sonra yapılmış olan bütün ek giderlerin gemi değerinden indirilmesi gerekir.

c. Kural G'nin üçüncü fıkrasında öngörülen hallerde, yük ve diğer varlıklar asıl varma limanındaki boşaltma zamanı değerlerine bağlı olarak katılacaklardır; meğer ki, bunlar boşaltma limanına varmadan önce satılmış veya başka bir şekilde elden çıkarılmış

olsunlar. Gemi ise, yükün boşaltılmasının tamamlanması zamanındaki gerçek net değerine göre katılacaktır.

Yükün varma limanından önce satılması halinde ise, satışın gerçek net tutarı, katılma değeri olarak kabul edilir. Ancak varsa, müşterek avarya tazminatı buna eklenmelidir.

Posta, yolcuların bagaj ve zati eşyaları ve yolcu beraberindeki özel motorlu araçlar müşterek avaryaya katılmazlar.

KURAL XVIII. GEMİYE GELEN ZARAR

Gemi ile makine ve/veya takımlarının uğradıkları zıya veya hasara karşılık müşterek avaryaya kabul edilecek tazminat aşağıdaki şekilde belirlenir:

a. Eğer tamir yapılmış veya yeni parçalar takılmışsa,

Tamir bedeli, tamir ve yenilenmenin makul gerçek giderinden Kural XIII gereğince yeni-eski farkının indirilmesiyle ortaya çıkan miktardır;

b. Tamir yapılmamış veya yeni parçalar takılmamış ise,

Tazminat miktarı tamir gereklerinin tahmini değerini aşmamak üzere, böyle bir zıya veya hasarın sebep olduğu makul bir değerden düşme bedelidir. Ancak geminin gerçek tam zıyaı veya tamir bedelinin, geminin değerini aşacağıının anlaşılması halinde, müşterek avaryaya kabulü gereken miktar, geminin takdir edilen sağlam durumundaki gerçek değerinden müşterek avarya sayılmayan hasarlarla ilgili tamir giderlerinin tahmini bedeli indirildikten sonra kalan meblağ ile hasarlı durumundaki değeri arasındaki farktan ibarettir.

KURAL XIX. BİLDİRİLMEMİŞ VEYA YANLIŞ BİLDİRİLMİŞ YÜKLER

a. Gemi malikinin veya temsilcisinin haberi olmadan yüklenmiş veya yükleme sırasında kasten yanlış bildirilmiş yüklerin uğradığı zıya veya hasar müşterek avarya sayılmaz; ancak bu mallar kurtarılmış olurlarsa denkleştirmeye katılmakla yükümlüdür.

b. Yükleme esnasında kıymeti gerçek değerinden düşük olarak bildirilmiş yükler, bildirilen değere göre tazminat alır, paylaşmaya gerçek değer üzerinden katılırlar.

KURAL XX. PARA AVANSLARI

a. Müşterek avarya masraflarını karşılamak amacıyla kaynak sağlamak için satılan malların sahiplerinin bu sebeple uğradıkları kayıp müşterek avaryaya kabul edilir.

b. Müşterek avarya harcamalarının sigortalanması masrafları müşterek avaryaya kabul edilir.

KURAL XXI. MÜŞTEREK AVARYAYA GİREN ZARARLAR İÇİN FAİZ

a. Müşterek avaryada dispeçin yayınlanması tarihinden üç ay sonraya kadar müşterek avaryadaki harcama, fedakârlık ve iştiraklere faiz yürütülür. Garameye iştirakle ilgililerin hesaba yapmış oldukları ödemeler veya müşterek avarya avans fonundan çektikleri paralara da faiz yürütülecektir.

b. Uygulanacak faiz oranı, her yıl Comité Maritime International'ın Genel Kurulunda kararlaştırılacaktır. Bu oran, ertesi takvim yılı içinde tahakkuk edecek faizin hesaplamasında esas alınacaktır.

KURAL XXII. DEPO EDİLEN PARALARLA İLGİLİ İŞLEMLER

Yükün müşterek avarya, kurtarma ücreti veya özel giderlere katılma borcunun teminatı olarak para depozitoları tahsil olunduğu takdirde, bu paralar bekletilmeksizin biri gemi maliki diğeri depo edenler adına seçilecek birer temsilci için her ikisinin kabul ettikleri bankada açılacak bir ortak özel hesaba yatırılır. Böylece yatırılmış olan paralar, varsa faizleri ile birlikte, hak sahiplerinin teminatı olarak yükün kendilerine müşterek avarya, kurtarma ücreti veya özel giderlerden dolayı yapmakla yükümlü bulunduğu ödemelere tahsis edilmek üzere saklanır. Dispeçinin yazılı talebi veya izni ile mahsuben ödeme yapılabileceği gibi depozito iadesi de yapılabilir. Depozito yatırılması ve ödemeler veya iade yapılması, ilgili tarafların nihai sorumluluklarını etkilemez.

KURAL XXIII. MÜŞTEREK AVARYA PAYLAŞMASINDA ZAMANAŞIMI

a. Uygulanacak hukukun öngördüğü zamanaşımına ilişkin emredici hükümler saklı kalmak kaydıyla,

(i) Müşterek avarya senetleri veya garantilerine ilişkin olanlar dahil olmak üzere, müşterek avarya paylaşmasından doğan her türlü talep hakkı müşterek avaryaya dair dispeçin yayınlanması tarihinden itibaren bir yıl içerisinde sona erer. Bununla beraber, bir talep hakkı, müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesinden altı yıl sonra dava edilemez.

(ii) Bu süreler, müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesinden sonra tarafların anlaşmasıyla uzatılabilir.

b. Bu kural, bir müşterek avarya ilgilisi ile onun sigortacısı arasında uygulanamaz.

YORK-ANTWERP RULES 2004

RULE OF INTERPRETATION

In the adjustment of general average the following Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the Rule Paramount and the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

RULE PARAMOUNT

In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred.

RULE A

1. 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.
2. General average sacrifices and expenditures shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

RULE B

1. There is a common maritime adventure when one or more vessels are towing or pushing another vessel or vessels, provided that they are all involved in commercial activities and not in a salvage operation. When measures are taken to preserve the vessels and their cargoes, if any, from a common peril, these Rules shall apply.
2. A vessel is not in common peril with another vessel or vessels if by simply disconnecting from the other vessel or vessels she is in safety; but if the disconnection is itself a general average act the common maritime adventure continues.

RULE C

1. Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.
2. In no case shall there be any allowance in general average for losses, damages or expenses incurred in respect of damage to the environment or in consequence of the escape or release of pollutant substances from the property involved in the common maritime adventure.
3. Demurrage, loss of market, and any loss or damage sustained or expense incurred by reason of delay, whether on the voyage or subsequently, and any indirect loss whatsoever, shall not be allowed as general average.

RULE D

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

RULE E

1. The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.
2. All parties claiming in general average shall give notice in writing to the average adjuster of the loss or expense in respect of which they claim contribution within 12 months of the date of the termination of the common maritime adventure.
3. Failing such notification, or if within 12 months of a request for the same any of the parties shall fail to supply evidence in support of a notified claim, or particulars of value in respect of a contributory interest, the average adjuster shall be at liberty to estimate the extent of the allowance or the contributory value on the basis of the

information available to him, which estimate may be challenged only on the ground that it is manifestly incorrect.

RULE F

Any additional expense incurred in place of another expense, which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

RULE G

1. General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.
2. This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.
3. When a ship is at any port or place in circumstances which would give rise to an allowance in general average under the provisions of Rules X and XI, and the cargo or part thereof is forwarded to destination by other means, rights and liabilities in general average shall, subject to cargo interests being notified if practicable, remain as nearly as possible the same as they would have been in the absence of such forwarding, as if the adventure had continued in the original ship for so long as justifiable under the contract of affreightment and the applicable law.
4. The proportion attaching to cargo of the allowances made in general average by reason of applying the third paragraph of this Rule shall not exceed the cost which would have been borne by the owners of cargo if the cargo had been forwarded at their expense.

RULE I. JETTISON OF CARGO

No jettison of cargo shall be allowed as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

RULE II. LOSS OR DAMAGE BY SACRIFICES FOR THE COMMON SAFETY

Loss of or damage to the property involved in the common maritime adventure by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be allowed as general average.

RULE III. EXTINGUISHING FIRE ON SHIPBOARD

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be allowed as general average; except that no allowance shall be made for damage by smoke however caused or by heat of the fire.

RULE IV. CUTTING AWAY WRECK

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be allowed as general average.

RULE V. VOLUNTARY STRANDING

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage to the property involved in the common maritime adventure shall be allowed in general average.

RULE VI. SALVAGE REMUNERATION

- a. 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, save only that if 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), 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.
- b. 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.

- c. Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance (such as SCOPIC) shall not be allowed in general average and shall not be considered a salvage payment as referred to in paragraph (a) of this Rule.

RULE VII. DAMAGE TO MACHINERY AND BOILERS

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall in any circumstances be allowed as general average.

RULE VIII. EXPENSES LIGHTENING A SHIP WHEN ASHORE AND CONSEQUENT DAMAGE

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and any loss or damage to the property involved in the common maritime adventure in consequence thereof, shall be allowed as general average.

RULE IX. CARGO, SHIP'S MATERIALS AND STORES USED FOR FUEL

Cargo, ship's materials and stores, or any of them, necessarily used for fuel for the common safety at a time of peril shall be allowed as general average, but when such an allowance is made for the cost of ship's materials and stores the general average shall be credited with the estimated cost of the fuel which would otherwise have been consumed in prosecuting the intended voyage.

RULE X. EXPENSES AT PORT OF REFUGE, ETC.

- a. (i) When a ship shall have entered a port or place of refuge or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be allowed as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be allowed as general average.
(ii) When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place of refuge because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place of refuge as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be allowed as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.
- b. (i) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be allowed as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage.
(ii) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be allowable as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safety.
- c. Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is allowable as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be allowed as

general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the extra period of detention occasioned by such reloading or restowing.

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be allowed as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

RULE XI. WAGES AND MAINTENANCE OF CREW AND OTHER EXPENSES PUTTING IN TO AND AT A PORT OF REFUGE, ETC.

- a. Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be allowed as general average when the expenses of entering such port or place are allowable as general average in accordance with Rule X(a).
- b. For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms of articles of employment.
- c.
 - (i) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, fuel and stores consumed during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be allowed as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.
 - (ii) Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be allowed as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.
 - (iii) Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then fuel and stores consumed and port charges incurred during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be allowable as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.
 - (iv) When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, fuel and stores consumed and port charges shall be allowed as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.
- d. The cost of measures undertaken to prevent or minimise damage to the environment shall be allowed in general average when incurred in any or all of the following circumstances:
 - (i) as part of an operation performed for the common safety which, had it been undertaken by a party outside the common maritime adventure, would have entitled such party to a salvage reward;
 - (ii) as a condition of entry into or departure from any port or place in the circumstances prescribed in Rule X(a);
 - (iii) as a condition of remaining at any port or place in the circumstances prescribed in Rule XI(c), provided that when there is an actual escape or release of pollutant substances the cost of any additional measures required on that account to prevent or minimise pollution or environmental damage shall not be allowed as general

average;

(iv) necessarily in connection with the discharging, storing or reloading of cargo whenever the cost of those operations is allowable as general average.

RULE XII. DAMAGE TO CARGO IN DISCHARGING, ETC.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores sustained in consequence of their handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be allowed as general average, when and only when the cost of those measures respectively is allowed as general average.

RULE XIII. DEDUCTIONS FROM COST OF REPAIRS

- a. Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of "new for old" where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.
- b. The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship. No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables. Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.
- c. The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the twelve months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

RULE XIV. TEMPORARY REPAIRS

- a. Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be allowed as general average.
- b. Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be allowed as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there. Provided that for the purposes of this paragraph only, the cost of temporary repairs falling for consideration shall be limited to the extent that the cost of temporary repairs effected at the port of loading, call or refuge, together with either the cost of permanent repairs eventually effected or, if unrepaired at the time of the adjustment, the reasonable depreciation in the value of the vessel at the completion of the voyage, exceeds the cost of permanent repairs had they been effected at the port of loading, call or refuge.
- c. No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

RULE XV. LOSS OF FREIGHT

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be allowed as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so allowed.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

RULE XVI. AMOUNT TO BE ALLOWED FOR CARGO LOST OR DAMAGED BY SACRIFICE

- a. The amount to be allowed as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

- b. When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be allowed in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

RULE XVII. CONTRIBUTORY VALUES

- a. (i) The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value.
(ii) The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge.
(iii) The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.
- b. To these values shall be added the amount allowed as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average or fall upon the ship by virtue of an award for special compensation under Art. 14 of the International Convention on Salvage, 1989 or under any other provision similar in substance.
- c. In the circumstances envisaged in the third paragraph of Rule G, the cargo and other property shall contribute on the basis of its value upon delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination, and the ship shall contribute upon its actual net value at the time of completion of discharge of cargo.
- d. Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount allowed as general average.
- e. Mails, passengers' luggage, personal effects and accompanied private motor vehicles shall not contribute to general average.

RULE XVIII. DAMAGE TO SHIP

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

- a. When repaired or replaced, The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;
- b. When not repaired or replaced, The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

RULE XIX. UNDECLARED OR WRONGFULLY DECLARED CARGO

- a. Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.
- b. Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

RULE XX. PROVISION OF FUNDS

- a. The capital loss sustained by the owners of goods sold for the purpose of raising funds to defray general average disbursements shall be allowed in general average.
- b. The cost of insuring average disbursements shall also be allowed in general average.

RULE XXI. INTEREST ON LOSSES ALLOWED IN GENERAL AVERAGE

- a. Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances in general average until three months after the date of issue of the general average adjustment, due allowance being made for any payment on account by the contributory interests or from the general average deposit fund.
- b. Each year the Assembly of the Comité Maritime International shall decide the rate of interest which shall apply. This rate shall be used for calculating interest accruing during the following calendar year.

RULE XXII. TREATMENT OF CASH DEPOSITS

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect of which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

RULE XXIII. TIME BAR FOR CONTRIBUTIONS TO GENERAL AVERAGE

a. Subject always to any mandatory rule on time limitation contained in any applicable law:

- (i) Any rights to general average contribution, including any rights to claim under general average bonds and guarantees, shall be extinguished unless an action is brought by the party claiming such contribution within a period of one year after the date upon which the general average adjustment was issued. However, in no case shall such an action be brought after six years from the date of the termination of the common maritime adventure.
- (ii) These periods may be extended if the parties so agree after the termination of the common maritime adventure.

This Rule shall not apply as between the parties to the general average and their respective insurers