

**YORK ANVERS KURALLARI 2004, KURAL X'UN  
(BARINMA LİMANI MASRAFLARI) DEĞERLENDİRİLESİ**

*Doç. Dr. Didem ALGANTÜRK LIGHT\**

**KURAL X . Barınma Limanı Masrafları vs.**

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

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

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

---

\* İstanbul Ticaret Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi

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

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

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

#### § I. Kural X'un Tarihi Düzenleme ve Değişiklikleri

Kural X, ilk defa 1860 Glasgow Konferansı'nda kabul edilerek, Glasgow Kararları 1860, No.6 gereğince "bir barınma limanında yükün boşaltılması gerekliliği nedeniyle kiralanmış depo masraflarıyla yeniden yükleme masrafları ve liman giderleri müşterek avaryaya kabul edilecektir." şeklinde düzenlenmiştir. Bu düzenlemede, barınma limanına giriş masraflarına yer verilmemesi nedeniyle 1864 York Konferansı'nda, barınma limanındaki masraflarının müşterek avaryaya kabulü açısından uygulama alanının genişletilmesine karar verilmiş ve Kural VIII altında barınma limanı masrafları düzenlenmiştir<sup>1</sup>. Bu yeni düzenleme gereğince, bir gemi barınma şartları altında bir barınma limanına girmesi ve bu limandan ilk yükünün tamamını veya bir kısmı ile hareketinde çıkış masrafları, barınma limanında yükün boşaltma masrafları gibi gemi içinde yeniden yükleme ve istif masrafları müşterek avarya kabul edilmiş ancak, yükün bir kısmının bu yükün taşınmasının uygun olmaması veya geminin uygun olmaması ve bu yükü taşıma kabiliyeti bulunmamasından dolayı barınma limanında bırakılması halinde bu kısım müşterek avaryaya dahil edilmeyeceği kabul edilmiştir.

1877 yılında Antwerp Konferansı'nda, Kural VII'deki yükün bir kısmının bu yükün taşınmasının uygun olmaması veya geminin uygun olmaması ve bu yükü taşıma kabiliyeti bulunmamasından dolayı barınma limanında

<sup>1</sup> York Anvers Kuralları 1864 Kural VIII

birakılması halinde bu kısım müşterek avaryaya dahil edilmeyeceğine dair istisnai düzenlemenin kaldırılmasına karar verilmiştir<sup>2</sup>.

1890 yılında Liverpool Konferasında, barınma limanındaki masrafların, Kural X altında düzenlenmesine karar verilerek, kapsamı genişletilmiştir. Barınma limanında masrafları düzenleyen Kural X gereğince, üç farklı masraf ele alınmıştır. Bunlardan ilki, "liman masrafları", ikincisi, "yük, yakıt ve kumanyaların gemi içinde elden geçirilmesi" üçüncüsü, "yükleme veya barınma veya uğrama yerinde veya limanında boşlatılması için yapılan masraflar"dır. Bunlardan her birinin tarihi gelişimini ayrı ayrı incelemeyi uygun görmekteyiz

### 1. Kural X (a)

Kural X (a) (i), ilk defa 1890 Liverpool Konferansı'nda kabul edilmiş olup, metne, geminin barınma limanından veya yerden ilk yükünün tümü ya da bir kısmı ile sefere çıkması halinde bu yere girmenin veya dönmenin sonucu olan çıkış masraflarının müşterek avarya olarak kabulü edileceği eklenmiştir. 1890 yılından 2004 yılına kadar Kural X (a) (i) metninde herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

York Anvers Kuralları 1950 Kural X (a) (ii) eklenerek, bir geminin herhangi bir barınma limanı veya yerinde bulunur ve bu liman veya yerde tamirin yapılması mümkün olmadığından başka bir liman veya yere gitmesi gerekirse, bu Kural hükmünün ikinci liman veya yer için de barınma liman veya yeriymiş gibi aynen uygulanacağı ve yine bu yer değişim nedeniyle uzayan yolculuğa Kural XI hükümleri uygulanacağı belirtilmiştir.

York Anvers Kuralları 1974 Kural X (a) (ii)'ye, geçici tamir ve çekmeden ileri gelenlerde dahil olmak üzere, böyle bir yer değiştirmenin masraflarının müşterek avaryaya dahil edileceği eklenmiştir.

York Anvers Kuralları 1994 Kural X (a) (ii) 'de herhangi değişiklik yapılmamıştır. York Anvers Kuralları 2004 Kural X (a)(ii)'ye, geminin bir barınma limanından tamir için başka bir liman veya yere gitmesi halinde bu yerinde "barınma limanı veya yeri" olduğuna açıklık getirmek amacıyla metne sadece "barınma" kelimesi eklenmiştir.

### 2. Kural X (b)

Kural X (b)'ye ilk defa York Kuralları 1864 Kural VII ve York Anvers Kuralları 1877 Kural VII'de "barınma limanında yükün boşaltma masrafları gibi gemi içinde yeniden yükleme ve istif masrafları da müşterek avarya kabul edileceği" belirtilmek suretiyle yer verilmiştir. Ancak bu düzenlemede, paylaşırmanın yapılacağı yerdeki uygulama ve kanuna göre belirlene-

<sup>2</sup> York Anvers Kuralları 1877 Kural VIII

cek boşaltma masraflarının hangi şartlarda müşterek avarya olarak kabul edileceği konusunda açıklık bulunmamaktaydı. Bu sorun, 1890 Liverpool Konferansı'nda gündeme getirilmiştir. Kural X (b) gereğince, yükü gemiden yükleme ya da barınma yerinde veya limanda boşaltma masraflarının müşterek avarya olarak kabulü için, boşaltmanın müşterek selamet uğruna yapılmış olması veya yolculuk sırasında fedakârlık veya kazadan ileri gelen hasarın tamiri için gerekli olduğu hallerde ve yolculuğun emniyet içinde devam tamirin yapılmasına bağlı bulunmak koşulu aranmıştır.

York Anvers Kuralları 1924 Kural X (b) üzerinde iki değişiklik yapılmıştır. Bunlardan ilki, metne "yük, yakıt ve kumanyaların gemi içinde elden geçirilmesi" masrafları müşterek avaryaya dahil edilmesi, ikincisi de metinden "yolculuk sırasında" ifadesinin çıkarılmasıdır.

York Anvers Kuralları 1950 Kural X (b)'de değişiklik yapılmamıştır.

York Anvers Kuralları 1974 Kural (b)'nin birinci paragrafına yükleme ya da uğrama yeri ya da limanında ortaya çıkan hasar, yolculuk sırasındaki bir kaza veya olağanüstü bir durum ile ilgili bulunmazsa, elden geçirme ve boşaltmanın giderleri müşterek avarya olarak kabul edilmeyeceği eklenmiştir. Ayrıca ikinci paragraf olarak da yük, yakıt ya da kumanyanın yolculuk sırasından meydana gelen istif bozukluğunu düzeltmek amacıyla gemi içinde elden geçirilme ve boşaltılma masrafları bu işlemin müşterek selamet için gerekli olmadıkça, müşterek avarya olarak kabul edilemeyeceği eklenmiştir.

York Anvers Kuralları 1994 ve York Anvers Kuralları 2004 Kural X (b)'de herhangi bir değişiklik yapılmadan bugünkü şeklini muhaza etmiştir.

### 3. Kural X (c)

York Anvers Kuralları 1890 Kural X (c), yükün gemiden boşaltma masraflarının müşterek avaryaya kabul olunduğu herhalde yükün yeniden yükleme ve gemide istif edilme masrafları ile depo masraflarının da müşterek avarya kabul edileceği ancak, gemi mahkum edilir veya başladığı yolculuğa devam etmezse, geminin mahkumiyetine hükmolunması veya yolculuğun terki tarihinden sonra doğan depo masrafının müşterek avarya kabul edilmeyeceği şeklinde düzenlemiştir.

1924 Stokholm Konferansı'nda, Kural X (c)'de üç temel düzenleme yapılmıştır. Bunlardan ilki, yük, yakıt, kumanyanın elden geçirme veya boşaltma masraflarının müşterek avaryaya kabul olunduğu hallerde bunların yeniden yükleme ve istif masrafları ile müşterek avarya olarak kabul edilmesi; ikincisi, depo masrafları yangın sigortası da dahil olmak üzere müşterek avarya olarak kabul edilmesi; üçüncüsü ise, yükün boşaltılması sona ermeden önce gemi mahkum edildiği veya yolculuktan vazgeçildiği takdirde,

yukarıda belirtilen depo masrafları boşaltmanın sona ermesi tarihine kadar müşterek avarya kabul edilmesidir<sup>3</sup>.

York Anvers Kuralları 1950 Kural X (c)'de sadece, "yangın sigortası da dahil olmak üzere" deyimi, "makul şekilde yapılmak şartıyla sigorta masraflarının dahil olduğu" deyimi şeklinde değiştirilmiştir.

York Anvers Kuralları 1974 Kural X (c), iki paragraf haline getirilerek, daha kısa şekilde ifade edilmiş, fakat anlam bakımından metinde bir değişiklik yapılmamıştır.

York Anvers Kuralları 1994 Kural X (c)'nin ilk paragrafına, yeniden yükleme ve istifleme için harcanan fazla zaman için Kural XI'in hükümleri uygulanacağı eklenmiştir.

York Anvers Kuralları 2004 Kural (c)'de herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

#### 4. Kural X (d)

York Anvers Kuralları 1890 Kural X (d) "hasara uğramış bir gemi, yolculuğa bütün yükü ile devamını temin edecek şekilde tamir yapılacağı bir liman veya yerde bulunur da, masraftan tasarruf amacıyla tamir için başka bir liman veya yere veya varma limanına yedekte çekilir veya yük kısmen veya tamamen başka bir gemiye aktarılırsa veya herhangi bir şekilde yola çıkarılırsa, sarf edilecek fevkâlade römorkaj, aktarma ve yeniden yollama veya bunlardan birinin lüzum gösterdiği fevkâlade masraf (sarfından kurtulmuş miktara kadar) yolculukla ilgililer arasında kurtuldukları masraf oranında paylaşılacaktır" şeklinde düzenlenmiştir.

York Anvers Kuralları 1924 ve 1950 Kural X(d)'de herhangi bir değişiklik yapılmamıştır. Kural X (d)'nin içeriği, Kural F gereğince değerlendirilmesi nedeniyle York Anvers Kuralları 1974 metnine alınmamıştır. Barınma müşterek avaryasına ilişkin olarak yapılan ikame masrafları, yolculukla ilgililerin kaçınılan masrafları göz önüne alınmaksızın müşterek avarya paylaşmasına girecektir. Bu düzenleme, özellikle dispeçinin yapılmasında kolaylık sağlamıştır<sup>4</sup>.

#### § II. Kural X'un Kapsamı

Kural X'un tarihi düzenlenmeleri incelenirken belirttiğimiz üzere, Kural X gereğince, üç farklı masraf ele alınmıştır. Bunlardan ilki, "liman masrafları", ikincisi, "yük, yakıt ve kumanyaların gemi içinde elden geçirilmesi" üçüncüsü, "yükleme veya barınma veya uğrama yerinde veya limanında boş-

<sup>3</sup> York Anvers Kuralları 1924, Kural X (c)

<sup>4</sup> ÇETİNGİL, E. ; "Müşterek Avaryada Yeni Düzenleme 1974 York- Anvers Kuralları", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C. XI, S.4, Aralık 1982, sh. 55.

latılması için yapılan masraflar”dır. Bunlardan herbirinin kapsamını da ayrı ayrı incelemeyi uygun görmekteyiz

## 1. Kural X (a) Barınma Limanına Giriş ve Çıkış Masrafları

### a. Kural X (a) (i)

Kural X (a) (i) gereğince, bir geminin barınma limanına girmesi veya yükleme limanına dönmesi halinde hangi şartlar altında müşterek avarya paylaşımının kabul edileceği öngörülmektedir. Bir geminin barınma limanına girmesinin veya yükleme limanına veya yerine dönmesinin bir müşterek avarya paylaşımına sebep olması için bu giriş veya dönmenin sadece “müşterek selamet uğruna” yapılmış olması gereklidir<sup>5</sup>. Kural A gereğince, müşterek deniz sergüzeştine atılmış mal varlıklarını bir tehlikeden korumak gayesiyle yapılan barınma hareketinin, müşterek selamet uğruna yapılması gereklidir. Örneğin, geminin uğradığı kaza sonucu hasar görür ve geminin tamir edilmesi yolculuğun emniyeti açısından gerekli olupta, eğer tamir yapılmazsa müşterek deniz sergüzeştine katılan mal varlıkları tehlike içinde kalacaktır. Bu halde kaptan geminin tamiri için, normal bir seyir programı dışında bir barınma limanına veya yerine girer veya yükleme yerine veya limanına dönme kararı alabilir. Barınma limanın en yakın liman olması gerekmez. Ancak kaptan içinde bulunulan şartlar altında, barınma limanını seçerken Üstün Kural gereğince makul surette hareket etmeli, örneğin bazı tamirlerin yapılması gerekmekte ise, barınma liman veya yerini seçerken tamirin ucuzluk, teknik imkanlar, çabukluk gibi bakımlardan en uygun liman veya yeri seçmelidir<sup>6\*7</sup>.

Barınmanın sebebi, bir kaza, fedakârlık veya olağanüstü bir halin yolculuğa devam etmeyi tehlikeli bir duruma getirmesi gerektir. Bu halde teh-

<sup>5</sup> **LOWNDES/ RUDOLF**, The Law of General Average and York – Antwerp Rules, 12.ed., (by D.J. Wilson / J.H.S. Cooke) London 1987, sh. 371.

<sup>6</sup> **HUDSON, G. N.**; The York Antwerp Rules, 2. ed. London 1996, sh. 153; **ARSEVEN, H.**; Müşterek Avaryalar, Umumi Prensipler ve Münferit Müşterek Avarya, İstanbul 1961, sh. 115; **SÖZER, B.**; Barınma Müşterek Avaryası, Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi, Y.5, S.8, 1971, sh. 101.

<sup>7</sup> “Phelps (James) & Co. v. Hill” ismi ile anılarda davasında, yolculuğu sırasında hasara uğrayan gemi Queenstown barınma limanına girmiştir. Donatan ve kaptan tarafından geminin daimi tamirinin ya Bristol’da veya Swansea’de yapılacağı değerlendirilmiştir. Donatan, sigortacısına danıştıktan sonra geminin tamirinin, aynı zamanda geminin inşa edildiği yer olan Bristol’da yapılmasına karar vermiştir. Geminin Bristol’a yolculuğu sırasında, bir gemiye çatması sonucunda, gemi yükü ile birlikte batmıştır. Yük sahipleri, Mahkeme’de uğradıkları zararın, donatanın geminin tamiri için yanlış limanı seçmesi sonucundan doğduğunu iddia etmiş ise de, İngiliz Temyiz Mahkemesi, donatanın geminin tamiri için en uygun limanı seçme yetkisine sahip olduğuna karar vermiştir, “Phelps (James) & Co. v. Hill, (1891) 1 Q.B. 605”; **HUDSON**, sh. 153; Amerikan Mahkemesinin vermiş olduğu benzer bir karar için bkz. “Kansas City Fire & Marine Insurance Co. v. Dan Arias Shrimp Co.” (1959) AMC 135, **BUGLASS, L. J.**; Marine Insurance and General Average In The United States, 3. ed., 1991, sh. 177.

likeli durumunun, içinde bulunan anda mevcut olması şart olmayıp, yolculuğa devam edildiği takdirde ortaya çıkması muhtemel olan müstakbel bir tehlike olabilir<sup>8</sup>. Kaza, tesadüf sonucu ortaya çıkan bir olaydır. Örneğin makinelerin normal kullanım sonucu kırılması dahi bir kazadır. Bu halde normal kullanım sonucu kırılan parça, artık fonksiyonunu yerine getiremez hale gelmiştir<sup>9</sup>. Yine, geminin karaya oturması sonucunda kaptan geminin su altında kalan kısmının hasara uğradığını ve bu hasarın geminin denize elverişsiz bir hale getirme tehlikesi olduğu düşüncesi ile ve geminin yolculuğunu emniyetli bir şekilde tamamlaması için bir barınma limanına girebilir ve bu limanda yapılan sörvey sonucunda hasarın olmadığı tespit edilse dahi, bu barınma limanına girme masrafları müşterek avarya olarak kabul edilecektir<sup>10</sup>. Fedakarlık ise, Kural A gereğince, müşterek deniz sergüzeştine atılmış mal varlıklarını bir tehlikeden korumak gayesiyle müşterek selamet uğruna bilerek ve makul surette yapılan bir harekettir. Olağanüstü haller ise, örneğin, gemi adamlarının ciddi bir bulaşıcı hastalığa yakalanması, yakıt veya kumanya noksanlığı (yeterli suyun bulunmaması sebebiyle gemi adamlarının hareket kabiliyetini etkileyecek derece ve sürede sussuz kalmaları gibi), kaptanın öldürülmesi, düşman gemisinin takibinden kurtulmak gibi olağanüstü haller nedeniyle geminin idare edilememesi tehlikesi içinde bulunması ve bunun sonucu olarak müşterek selamet uğruna bir barınma hareketinin söz konusu olmasıdır<sup>11</sup>.

Bir geminin barınma limanına girmesi veya yükleme limanına dönmesi halinde liman masrafları, limana giriş masrafları, geminin bu liman veya yerden ilk yükünün tümü ya da bir kısmı ile sefere devamı söz konusu olduğu hallerde bu yere girmenin veya dönmenin sonucu olan limandan çıkış masrafları müşterek avarya olarak kabul edilir. Bu masraflara, girme ve çıkmaya ilişkin kılavuz ücretleri, liman ve gümrük vergi, resim ve harçları dahil olduğu<sup>12</sup> gibi, eğer gerekli görülmüş ise hafifletme masrafları dahildir. İngiliz Hukukunda ayrıca, barınma limanı içinde rıhtıma yanaşma

<sup>8</sup> BUGLASS, sh. 246; SÖZER, sh. 99.

<sup>9</sup> HUDSON, sh. 151.

<sup>10</sup> HUDSON, sh. 153.

<sup>11</sup> LOWNDES/RUDOLF, sh. 371; BUGLASS, sh. 247; TEKİL, F.; Türk Hukukunda Müşterek Avarya, Deniz Nakliyatı ve Sigorta Hukuku İhtilafı, İstanbul 1965 (kıs. TEKİL, Müşterek Avarya), sh. 195.

<sup>12</sup> "Westfall-Carter" ismi ile anılan davada, mahkeme geminin barınma limanından çıkışı sırasında etrafın buzla kaplı olması nedeniyle buzların yarılması sonucunda ortaya çıkan masrafları müşterek avarya olarak kabul etmemiştir. Doktrin ise, bu kararın yanlış verildiği görüşündedir. Zira, doktrin gereğince çıkışta rastlanılan güçlüklerin önceden görülebilir olsun veya olmasın, girişi gerektiren müşterek selamet uğruna yapılması ile bağlantılı olduğu ve nitekim Kural X (a) (i) gereğince de açıkça çıkış masraflarının müşterek avarya kabul edildiğini belirtmektedir. LOWNDES/RUDOLF, sh.374; ARSEVEN, sh. 121; TEKİL, Müşterek Avarya, sh. 196.