

**MÜŞTEREK AVARYA'DA SON
GELİŞMELER**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Z. Ayça TÜRKANTOS ARDA
512031029**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 27 Aralık 2006
Tezin Savunulduğu Tarih : 19 Ocak 2007**

**Tez Danışmanı : Doç.Dr. Sezer ILGIN
Diğer Jüri Üyeleri Doç.Dr. Nil GÜLER
Prof.Dr. Ahmet Necmettin AKTEN (İ.Ü)**

ŞUBAT 2007

İÇİNDEKİLER

ÖZET	v
SUMMARY	vi
1. GİRİŞ	1
2. MÜŞTEREK AVARYANIN TANIMI	2
2.1. Müşterek avaryanın tanımı	2
2.2. Müşterek avaryanın unsurları	3
2.2.1. Kader birliği	4
2.2.2. Tehlike birliği	4
2.2.3. Bile bile olağanüstü bir fedakârlık ya da masrafa katlanması	5
2.2.3.1. Olağanüstü nitelik	5
2.2.3.2. Yapılan fedakârlık ya da masrafın iradi olması prensibi	5
2.2.3.3. Yapılan fedakârlık ya da masrafın gemi ve yükü korumak amacıyla yapılması gerekliliği	5
2.2.3.4. Yapılan fedakârlık ya da masrafın makul olması koşulu	5
2.3. Müşterek avaryanın çeşitleri	6
2.3.1. Denizde mal atma müşterek avaryası	6
2.3.2. Hafifletme müşterek avaryası	7
2.3.3. Karaya oturtma müşterek avaryası	7
2.3.4. Yüzdürme müşterek avaryası	7
2.3.5. Yangın söndürme müşterek avaryası	7
2.3.6. Yakıt yerine yakılan yük, gemi eşyası ve kumanyası müşterek avaryası	8
2.3.7. Barınma müşterek avaryası	8
2.3.8. Geçici tamir müşterek avaryası	8
2.3.9. Para avansı müşterek avaryası	9
2.3.10. Geminin müdafaası müşterek avaryası	9
2.3.11. Geminin kurtarılması müşterek avaryası	9
2.4. Müşterek avaryaya müessesesi için geçerli sorumluluk prensibi	9
2.4.1. Roma hukuku ve kusurlu sorumluluk prensibi	9
2.4.2. Kusursuz (akit dışı, Haksız fiil benzeri) sorumluluk prensibi	10
2.5. Deniz ticareti ve müşterek avaryası	11
2.6. Müşterek avaryanın uluslararası niteliği	12

3. YORK - ANVERS KURALLARI HUKUKSAL ÖZELLİKLERİ	14
3.1. York - Anvers kurallarının sözleşmeler hukuku açısından incelenmesi	14
3.2. York - Anvers kurallarına göre müşterek avaryanın hukuki niteliği	14
3.2.1. Karşılıklı sigorta teorisi	15
3.2.2. Sebepsiz zenginleşme teorisi	16
3.2.3. Varlığına hükmolunmuş vekâlet teorisi	17
3.2.4. Zararın tazmini teorisi	17
4. MÜŞTEREK AVARYANIN TARİHÇESİ	17
4.1. Uluslar arası gelişim süreci	18
4.1.1. York- Anvers kuralları öncesi dönem	18
4.1.1.1 Rodos hukuku	18
4.1.1.2 Roma hukuku	18
4.1.1.3 Ortaçağ müşterek avarya hukuku uygulamaları	19
4.1.2. York - Anvers kuralları I. Dönem	20
4.1.2.1. 1860 Glasgow Kongresi	20
4.1.2.2. 1862 Glasgow Kongresi	22
4.1.2.3. 1864 York Kongresi	22
4.1.2.4. 1875 Lahey Kongresi	23
4.1.2.5. 1877 Anvers Kongresi	23
4.1.2.6. 1878 Frankfurt Kongresi	24
4.1.2.7. 1879 Londra Kongresi	24
4.1.2.8. 1880 Bern Kongresi	24
4.1.2.9. 1885 Hamburg Kongresi	24
4.1.2.10. 1890 Liverpool Kongresi	24
4.1.2.11. 1903 Anvers Kongresi	25
4.1.3. York - Anvers Kuralları II. Dönem	25
4.1.3.1. 1910 Londra Kongresi	26
4.1.3.2. 1912 Paris Kongresi	26
4.1.3.3. 1914 Madrid Kongresi	26
4.1.4. York - Anvers Kuralları III. Dönem	26
4.1.4.1. 1924 Londra Kongresi	26
4.1.4.2. 1924 Stockholm Kongresi	27
4.1.4.3. 1946 Zürich Kongresi	28
4.1.4.4. 1948 Brüksel Kongresi	29
4.1.4.5. 1949 Londra Kongresi	29
4.1.5. York - Anvers Kuralları IV. Dönem	30
4.1.5.1. 1950 Amsterdam kongresi	30
4.1.6. York - Anvers Kuralları V. Dönem	31
4.1.6.1. 1974 Hamburg Kongresi	31

4.1.7. York - Anvers Kuralları VI. Dönem	31
4.1.7.1. 1994 Sydney Kongresi	31
4.1.8. York - Anvers Kuralları VII. Dönem	32
4.1.8.1. 2004 Vancouver Kongresi	32
4.2. Ulusal gelişim süreci	32
4.2.1. 1956'ya kadar olan dönem	32
4.2.1.1. 1864 – 1929 arası dönem	32
4.2.1.2. 1929 – 1956 arası dönem	33
4.2.2. 1956 Revizyonu ve Türk Ticaret Kanunu	33
4.2.3. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı	34
5. 2004 VANCOUVER KONGRESİ'NDE YORK - ANVERS KURALLARINDA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER	35
5.1. Kural VI " Kurtarma Ücreti"	36
5.2. Kural XI " Barınma Limanı Giderleri"	37
5.3. Kural XIV "Geçici Onarımlar"	38
5.4. Kural XX "Para Avansları"	39
5.5. Kural XXI " Müşterek Avarya Zararları için Faiz	39
5.6. Kural XXIII " Zamanaşımı"	40
5.7. Kullanılan dilde yapılan değişiklikler.	41
6. 2004 VANCOUVER KONGRESİ SONRASI YORK - ANVERS KURALLARI, YÜRÜRLÜKTEKİ TÜRK TİCARET KANUNU VE TÜRK TİCARET KANUNU TASARISI	41
6.1. York - Anvers Kuralları ile Türk Deniz Ticareti Hukuku'nun kesişme noktaları	41
6.2. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ışığında York - Anvers kuralları ve müşterek avarya	42
6.3. Vancouver değişikliklerinin Türk Deniz Ticareti Hukuku'na etkileri	43
7. SONUÇLAR VE TARTIŞMA	45
KAYNAKLAR	46

MÜŞTEREK AVARYA'DA SON GELİŞMELER

ÖZET

Gemi deniz yolculuğuna çıktıktan sonra birçok sorunla karşılaşabilmektedir. Sorunlar sonucu gemi, yük, diğer eşyalar ve navlun çeşitli değer kaybına uğrayabilmektedir. Ancak tüm zararların tazmini esnasında yapılan tüm eylemlerin müşterek avarya hareketi olarak kabul edilerek tüm ilgilileri buna davet etmek mümkün olmamaktadır. Bu noktada bazı ayırt edici kriterlerin getirilmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Bu çalışmada, deniz hukukunun en eski, en orijinal ve tarih boyunca diğer konulara nazaran en az değişmiş müesseselerinden biri olan müşterek avarya müessesesinin, Rodos hukuku temellerinde bulunan en eski halinden zamanımıza kadar olan gelişimini inceledim. Giriş bölümünde müşterek avarya müessesesi üzerine kısa bir bilgilendirme yaptıktan sonra, konunun gelişim sürecini detaylı olarak uluslararası ve ulusal gelişim sürecini inceledim. Uluslararası gelişim sürecini incelerken konuyu tarih sıralarına göre 7 evrede irdeledim. Çalışmamı York – Anvers kurallarında yapılan son gelişmeleri belirterek sonlandırdım.

Toplum yaşamındaki ticari dengenin insan lehine oluşmasını teminen yapılan arayış ve alınan tedbirler, ülkelerin güç birliğini ve bu cümleden olarak uluslar arası organizasyonların ve buna bağlı olarak revize edilen hukuk normlarının daha da güncel ve aktif hale gelmesine zemin hazırlamıştır. Nitekim müşterek avaryada önemli bir faktör olan deniz ticaretindeki iş gücü ve genel işletme maliyetlerini indirmeye matuf benzeri girişimler 18. yüzyılda başlamış, günümüze dek devam etmiştir. Ülkelerin ticaret yaşamındaki avantajları, teknoloji çağının nimetleriyle birleşince hâsıl olan merteye diğer ülkeleri de ciddi bir arayış içine iterek yeni tedbirler almaya zorlamıştır.

Bu benzeri oluşumlar, sektörler arası yarışın yeni bir hüviyet kazanmasına, bu cümleden olarak uluslar arası organizasyonların güç birliğine zemin hazırlamıştır.

Ülkelerarası ticari oluşumda, donatını, yük taşıtanı ve sigortacısıyla olmak üzere üç önemli ayak üzerinde icra edilen deniz ticareti; fiili maliyetler dikkate alındığında, dünya taşımacılık sektörü açısından önem arz eder. Deniz ticaretinin bu çok yönlü üstünlüğü, gelişen teknolojilerle birlikte insan faktörü ile hayatiyet kazandığı cihetle, ilişkilerdeki menfaat çatışmalarının uygar ve medeni bir tarzda seyri, alınan uluslar arası karar ve kurallarla daha düzgün hale getirilmektedir. Bu cümleden olarak, gelişen teknolojik alet ve donanımlarla denizde çok yönlü güvenlik sağlamaya çalışılmışsa da <insan faktörü> her zaman için çok büyük hata ve kusur olasılığı olduğu unutulmamalıdır.

Tüm teknolojik gelişmelere rağmen, deniz ticaretinde önemli bir yer işgal eden deniz kazaları, gemiler, taşınan yükler ve bunlara bağlı olarak ortaya çıkan sigorta değerleri yüksek mertebelere ulaşmaktadır. Bu kazalar sonunda hâsıl olan bilânçonun kime ne oranda dağıtılacağı sorusuna en etkin ve hukuksal açıdan çözüm müşterek avarya usullerine ilişkin ulusal kanun ve uygulamalardır. Nitekim uluslar arası bir niteliği olan müşterek avarya'nın bu cümleden bir düzenleme yapma keyfiyeti, ilk olarak Fenikeliler tarafından oluşturulan kurallarla birlikte, ilk önce Roma hukuku'nu etkilemiş ve böylece müşterek avaryaya ilişkin uluslar arası çalışmaların seyri günümüze dek revize edilerek devam etmiştir.

Tüm gelişim evreleri incelendiğinde en önemli dikkat çeken nokta, müşterek avarya kapsamının daraltılmaya çalışıldığıdır. Nitekim son yapılan Vancouver değişiklikleri incelendiğinde, değişiklik yapılan maddelerin çoğunlukla müşterek avarya kapsamından çıkarılan bölümler bazı camialarda tepkiye neden olmuştur. Genel tutum incelendiğinde ve Lloyd'un görüşleri dikkate alındığında uzun vadede müşterek avarya müessesesinin yerini sigorta müessesine bırakacağı bile düşünülebilmektedir.

2004 Vancouver değişiklikleri Türk Ticaret Kanunu açısından çok büyük bir değişikliğe sebep olmamıştır. Bunun nedeni ise Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 1273/1 maddesinde yapılan atıftır. Bu maddeye göre Anvers kuralları işleyişi çabuklaştırmak ve değişiklikleri anında uygulayabilmek adına bir iç hukuk haline getirilmemiş, sadece bu kurallar bütününe atıfta bulunulmuştur. Buna göre Türkçeye çevrilmiş son geçerli metin bizim kanunumuz tarafından da kabul görmüştür. Herhangi bir yanlış anlaşılmayı önlemek, ya da başka uygulamaların da önünü açabilmek için bu maddeye ek olarak da "aksi kararlaştırılmadıkça" hükmü eklenmiştir.

HISTORICAL DEVELOPMENT OF GENERAL AVERAGE AND LAST AMENDMENTS

SUMMARY

After a vessel starts her voyage, it's a big probability that she faces problems during her voyage. Because of the problems faced, it's possible that vessel, cargo, other equipments or seafreight loose it's value. The purpose of the general average is to divide this losses in equal pieces between cargo and ship owners. It can surely be said that it's impossible to declare every lost as general average and force others to share the losses. At this point it should be issued some rules for making borders clear. In my thesis I studied general average rules from it's start which is the Roman law, till today. At the beginning I gave a short introduction about a general average. After that, I mentioned all the detailed development steps according to general and national basis. I did this according to seven historical order. I finalize my thesis with the last amendments in York – Antwerp rules.

People search always for new improvements and rules for improving international commercial business, which depends on the well being of national, international organizations and laws. General average is one of the important part of the maritime business. People started to reduce running costs of maritime business from which one of the important one is general average, since 18th century. Because of this reason new organizations start to come into force and they started to cooperate for the wellbeing of maritime commertial.

Maritime transportation business is build up on three main concepts, which are shipowner, owner of the goods, insurer and is very important in world trade. Because of the internationality of marine transportation, the governed rules are made by international organizations. It is tried to increase safety at sea with the help of technology, but as the human factor is in the business, the risk of faults and accidents can not be minimized to zero.

Although all the technological equipments are used, the insurance costs arrise from any incident in marine transportation is very high, because of the high value of ships and goods. The main rules for the marine accidents are general average rules, which regulates how to share the costs which arrised after a marine accident. This rules are done firstly by Feniciens and this rules affected Romen law. This rules come till today with amendments under the name of general average.

When we look to the improvement stages of general average, it is noticed that the costs which can be declerated as general average is tried to be minimized. When we analyze the last Vancouver amendments, all the changes are for narrowing the general average. If we analyze the general view of Lloyd, it can be thought that in the long term insurance will be used instead of general average.

If we analyze 2004 Vancouver changes from the point of Turkish Commercial Law, it doesn't needed to be made any amendments, because of the clause 1273/1. In this clause, Antwerp rules doesn't one of the internal rule clause, but in case of a marine incident, Antwerp rules will be used as generally acceptes rules for this busines.

1. GİRİŞ

Tüm varlıklar içinde üstün bir yeteneğe sahip olan insanoğlu, akıl ve beden yeteneklerinin avantajlarını daima lehine kullanmışsa da, kendi eseri olan sanayileşme olgusunun yan tesirlerinden kurtulamamıştır. Yeryüzünün maddi unsurları ile yeteneklerin birleşmesi tüm ekonomik ve sosyal organizasyonların gelişmesine olanak sağlamış, bu meyanda çok girift ve rizikolu olan ticaret yaşamı da atalet kazanmıştır. Yaşamın bir gereği olarak yapılan mücadele, bir taraftan üretim araç ve gereçlerinin çağdaş normlara erişmesine olanak sağlamış, diğer yandan da iletişim teknikleri, karlılık, ekonomi ve güven unsurlarının gelişmesine zemin hazırlamıştır. Bu cümleden yola çıkarak gelişen teknolojiler, Devletler ve uluslar arası ilişkileri düzenleyen hukuki işlemleri de beraberinde ve yaşam kriterleri lehine revize ederek güncelleştirmiştir. Bu değerlendirmelerde önemli bir aktivite olan Deniz Ticareti, donatanları ve sigortacıları ile bir bütünlüğü sağlasa da, özellikle geminin sefere çıkmasıyla başlayan birçok sorunlarla da karşı karşıya kaldığı bilinen bir gerçektir. Bu cümleden yola çıkarak gemi, yük, diğer eşyalar ve navlun, sefer esnasında veya limanda çeşitli değer kayıplarına maruz kalabilir ki, bu zararların tazminine yönelik, birçok ulusal kanun ve uluslar arası sözleşmelerde ayrıntılı olarak düzenlenen; “hangi hallerde müşterek avarya işleminin oluşacağına” yönelik bazı ayırt edici kriterlerin devreye sokulması zarureti hâsıl olmaktadır. Başka bir ifade ile kökeni Rodos hukuku’nun temel prensiplerinde bulunan “müşterek avarya”, zamanla gelişen ticaret ve hukuk alanlarına geçirdiği değişimlerle uyum sağlamaya çalışarak Deniz hukuku’ndaki önemli ve dikkat çekici yerini almıştır.

2. MÜSTEREK AVARYANIN TANIMI

2.1. Müşterek Avaryanın Tanımlanması

Müşterek avarya müessesesi, deniz hukukunun en eski, en orjinal ve tarih boyunca diğer konulara nazaran en az değişmiş müesseselerinden biridir. Kökenini Rodos Hukuku'nun temel prensiplerinde bulan müşterek avarya zamanla gelişen ticaret ve hukuk alanlarına, geçirdiği değişimlerle uyum sağlamaya çalışmıştır[1].

Müşterek avaryanın hukuk kodifikasyonu ve özellikle de deniz hukuku açısından önemi; zamanının büyük otoritelerinden biri olan M. Charles Lyon CAEN 1881 yılında söylediği:

“Deniz hukukunda, müşterek avarya müessesinden daha önemli ve dikkat çekici bir konu yoktur” önermesinden de anlayabiliriz[2].

Müşterek avaryaya ilişkin yapılan tanımlamalar konusunda doktrin genel olarak TTK m. 1179' da verilen tanımdan yola çıkmaktadır:

“Müşterek bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi ve yükü tehdit eden bir tehlikeden onları korumak maksadiyle ve makul bir hareket tarzı teşkil edecek şekilde ve bile bile fevkalade bir fedakârlık yapılması veya fevkalade bir masrafa katlanılması halinde “Müşterek avarya hareketi” mevcut sayılır ve bu hareketin ancak doğrudan doğruya neticesi olan zarar veya masraflar, müşterek avaryadır.”

TTK'nın 1179. maddesindeki unsurlar gözününde tutularak yapılan bu tanımlamalar için kullanılan kelime ya da kalıplar bazı ufak değişiklikler gösterebilir esas olarak hukuksal açıdan örtüşmektedirler. Bunlardan bazıları:

Prof. Dr. Ernest Hirsch'in müşterek avarya tanımı:

“Gemi ve yükü birlikte maruz kaldıkları bir tehlikeden kurtarmak maksadiyle kaptan tarafından veya onun emriyle kasden gemi veya yüke veyahut her ikisine verilen bütün zararlar ve yapılan olağanüstü masraflar büyük avarya sayılır[3].”

Prof. Dr. Mazhar Nedim Göknil'in müşterek avaryaya tanımı:

“Gemi ve yükü müşterek bir tehlikeden kurtarmak maksadıyla kaptan tarafından veya onun emriyle bunlara bilerek verilen bütün zararlar, bu gibi tedbirler yüzünden ileri gelen zararlar ve yine aynı maksatla yapılan masraflar büyük avaryadan sayılır[4]”

Prof. Dr. Fahiman Tekil'in müşterek avaryaya tanımı:

“-Müşterek avaryaya- deniz yolculuğu sırasında gemi ve yükün müşterek selameti uğrunda göze alınan zarar ve masrafların yolculukla ilgili çıkarlarla oranlı biçimde gemi, yük ve navlunla ilgililer arasında müştereken paylaşılması anlamını ifade eden bir hukuki terimdir[5]”

Tüm tanımlar üzerine yeni bir ifade oluşturmak yerine müşterek avaryanın tüm unsurlarını ve sınırlarını kesin çizgilerle belirlemiş Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 1272. maddesinde yer alan müşterek avaryaya tanımının kabulü bu müessesenin anlaşılması için en etkili çözüm olacaktır. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı 1272. maddesinde, müşterek avaryaya:

“Müşterek bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla ve makul bir hareket tarzı teşkil edecek şekilde, bile bile olağanüstü bir fedakarlık yapılması veya olağanüstü bir gidere katlanması halinde “müşterek avaryaya hareketi” mevcut sayılır ve bu hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve giderler müşterek avaryaya olarak kabul edilir.”

şeklinde ifade edilmiştir. Yukarıda örneklerini verdiğimiz tüm tanımlamalardan da anlaşılacağı üzere müşterek avaryaya hareketinin oluşması için bazı unsurların oluşması gerekmektedir. Bir sonraki bölümde bu unsurlar ayrıntılı olarak incelenecektir.

2.2 Müşterek Avaryanın Unsurları

Gemi deniz yolculuğuna çıktıktan sonra birçok sorunla karşılaşabilir. Sorunlar sonucu gemi, yük, diğer eşyalar ve navlun çeşitli değer kayıplarına uğrayabilir. Ancak bu zararların tazmini esnasında yapılan tüm eylemlerin müşterek

avarya hareketi olarak kabul edilerek tüm ilgilileri buna davet etmenin mümkünatı bulunmamaktadır. Bu noktada bazı ayırdedici kriterlerin getirilmesi zorunluluğu ortaya çıkmaktadır.

Hangi hallerde müşterek avarya hareketinin oluşacağı birçok ulusal kanunda ve uluslararası sözleşmelerde ayrıntılı olarak düzenlendiği gibi, müşterek avarya tanımı yapılırken de işin özünü oluşturan unsurlardan yararlanılmaktadır. Bu unsurlar üç ana grup içinde toplanmaktadır.

1-) Kader Birliği

2-) Tehlike Birliği

3-) Bile bile Olağanüstü Bir Fedakârlık ya da Masrafa katlanması.

2.2.1. Kader Birliği

Bu unsurun özünü gemi ile yükün kader birliği oluşturmaktadır. Gemi ile yük birarada olmadığı sürece müşterek avaryadan bahsedilemez. Örneğin: Gemi bağlandıktan, taşıma sözleşmesi hazırlandıktan sonra gemi yükü almaya giderken ya da yükünü boşalttıktan sonra kendi bağlama limanına dönerken karşılaşacağı herhangi bir tehlike sonrası donatan müşterek avarya ilan edemez. Ancak yükleme limanında bir miktar yük gemiye yüklendikten sonra, yükün tamamının yüklenmesi şartı aranmadan, meydana gelecek bir kaza ya da benzeri bir durum sonrası müşterek avarya hareketinden bahsedilebilir. Bir başka deyişle gemi boşken müşterek avarya söz konusu değildir.

2.2.2. Tehlike Birliği

Kader birliğinin devamı olarak sayılabilecek bu unsur gereğince gemi ile yük müştereken bir tehlike içinde olmalıdırlar. Burada tehlikenin kaynağı önemli değildir. Mücbir sebep, doğal afet, deniz kazası, TTK. M. 1181 uyarınca gemi ya da yükün ilgilelerinin kusuru, herhangi bir çatma olayınca olabileceği gibi 3. kişinin kusuru ve benzeri olaylar dolayısıyla tehlike gerçekleşebilir. Bir başka deyişle tehlike yalnızca gemiyi ya da yalnızca yükü tehdit ediyorsa, oluşan zararlar veya yapılan masraflar müşterek avarya kapsamına girmez.

2.2.3. Bile Bile olağanüstü Bir Fedakârlık ya da Masrafa Katlanması

2.2.3.1. Olağanüstü Nitelik

Burada söz konusu olay, yapılan fedakârlık ya da masrafın olağanüstü bir nitelik taşımasıdır. Aksi takdirde gemi ile yük ilgilileri yaptıkları taşıma sözleşmesi gereği üzerlerine aldıkları sorumluluklar dâhilinde hareket ettiği sürece müşterek avaryaya dâhil bir tazminat oluşmamaktadır.

2.2.3.2. Yapılan Fedakârlık ya da Masrafın İradi Olması Prensibi

Yapılan fedakârlık ya da masrafın bile bile, kasti, iradi olması gerekir. İradi olmayan hareketler sonucunda meydana gelen zararlar müşterek avaryaya kapsamında değerlendirilmezler.

2.2.3.3. Yapılan Fedakârlık ya da Masrafın Gemi ve Yükü Korumak Amacıyla Yapılması Gerekliliği

2.2.3.4. Yapılan Fedakârlık ya da Masrafın Makul Olması Koşulu

Bile bile yapılan bu olağanüstü fedakârlık ya da masrafın makul olması gerekir. Yani tehlike ile alınan önlem arasında makul bir oran aranmaktadır. Örneğin geminin bir ambarında çıkan yangın, lokal olarak müdahale etmeye çalışılmadan bütün ambarlara su pompalamak vasıtasıyla tüm yükü ziyaa ederek ortaya çıkan bu zararın tazmini amacıyla müşterek avaryaya ilan edilemez.

Bu unsur uygulamada o kadar çok soruna yol açmıştır ki uluslararası platformda York – Anvers Kuralları 1994 metninin Kural A bölümünde açıkça belirtilmiş olmasına rağmen daha güçlü bir vurgu niteliğinde, yorum kuralının altına <Üstün Kural> adı altında yeni bir kural getirilerek:

“Makul olmadığı sürece hiçbir fedakârlık ya da harcamanın müşterek avaryaya kapsamına alınmayacağı[6]” nın altı bir kez daha çizilmiştir.

<Faydalı Sonuç> Sorunu

Tüm bu unsurlar haricinde bahsedilmesi gereken bir başka nokta da <Faydalı Sonuç> un gerekli olup olmadığı meselesidir.

Kurtarma – Yardım müessesinde olduğu gibi faydalı sonuç ilkesini müşterek avaryaya uygulamaya çalışmak hukuk mantığına uygun düşmemektedir. Girişilen olağanüstü fedakârlık ya da masraflar sonrasında faydalı bir sonuç aranmadan diğer unsurların gerçekleşmesi durumunda müşterek avarya hali kabul edilmektedir.

Faydalı sonuç ilkesiyle ilgili olarak bir başka ihtimal daha mevcuttur. Faydalı sonuç ilkesinin kurtarma – yardımda olduğu gibi yorumlanabileceği bu ihtimal halen yürürlükte olan Türk Ticaret Kanunu'nun 1203. maddesinde düzenlenmiştir. TTK. M. 1203/2:

“Müşterek avaryaya iştirak borcu, birinci fıkra yazılı şeylerin yolculuğun sonundaki hakiki safi değerlerine, önceden ithal edilmiş olmadıkça feda olunan şeyler için kabul olunan müşterek avarya tazminatı ilave olunmak suretiyle tesbit olunur.” şeklindedir. Yani geminin tam ziyaaya uğraması durumunda dolaylı olarak <no cure no pay> ilkesi geçerli duruma gelecektir. Bir başka deyişle geminin tam ziyaa sonrasında yükte geminin kaderini takip edecektir dolayısıyla gemiyi ve yükü daha büyük bir tehlikeden kurtarmak amacıyla yapılan müşterek avarya hareketleri bir sonuca ulaşmadığından olağanüstü fedakârlık ve masrafları tazmin söz konusu olmayacaktır.

2.3 Müşterek Avaryanın Çeşitleri

York Anvers kuralları 1950 uygun olarak düzenlenen Türk Ticaret Kanunu 1184–1195 ve York Anvers kuralları 2004 gereğince müşterek avarya halleri:

2.3.1. Denizde mal atma müşterek avaryası

York Anvers kuralları 2004 Kural II gereğince, müşterek deniz sergüzeştine katılmış mal varlığına müşterek selamet uğruna yapılan fedakârlık sonucunda doğan zarar ve hasar ile yükün denize atılması için açılan ambar kapağı veya diğer bir

açıklıktan suyun girmesi sonucunda doğan zarar ve hasar müşterek avarya olarak kabul edilmektedir.¹

2.3.2. Hafifletme müşterek avaryası

York Anvers kuralları 2004 Kural VIII gereğince, karaya oturmuş bir geminin yük, yakıt ve kumanyaları veya bunlardan herhangi biri müşterek avarya hareketi olarak boşaltılmışsa, hafifletmenin olağan dışı masrafları, layter kirası ve varsa yeniden yükleme masrafları ve bunlardan doğan ve müşterek deniz sergüzeştine katılan mal varlığına gelen zarar müşterek avarya kabul edilmektedir.²

2.3.3. Karaya oturtma müşterek avaryası

York Anvers Kuralları 2004 Kural V gereğince, bir gemi müşterek selamet uğruna bilerek karaya oturtulduğunda, karaya kendiliğinden oturacak olsun veya olmasın, bunun sonucunda müşterek deniz sergüzeştine katılan malvarlığına gelen zarar ve hasar müşterek avarya kabul edilmektedir.³

2.3.4. Yüzdürme müşterek avaryası

York Anvers Kuralları 2004 Kural VII gereğince, karaya oturmuş ve tehlike içinde yeniden yüzmeye çalışan bir geminin herhangi bir makinesinin veya kazanlarının hasara uğraması halinde, bu hasar riskinin göz önüne alınarak müşterek selamet uğruna geminin yüzdürülmesi amacından doğduğu gösterildiği takdirde, müşterek avarya kabul edilmektedir.⁴ Ancak, gemi yüzer haldeyken makinelerin ve kazanların çalışmasının neden olduğu hasar ve zarar müşterek avarya kabul edilmemektedir.

2.3.5. Yangın söndürme müşterek avaryası:

York Anvers Kuralları 2004 Kural III gereğince, gemide çıkan bir yangını söndürmek için yanmakta olan bir gemiyi karaya çekmek veya batırmak için oluşan zararlar da dâhil olmak üzere suyla veya diğer bir şekilde gemi ve yük veya herhangi

¹ TTK'nın 1184. maddesi denize mal atma müşterek avaryasını aynı şekilde düzenlemektedir.

² TTK'nın 1185. maddesi hafifletme müşterek avaryasını aynı şekilde düzenlemektedir.

³ TTK'nın 1186 maddesi, karaya oturma müşterek avaryasının aynı şekilde düzenlemektedir.

⁴ TTK'nın 1187 maddesi, yüzdürme müşterek avaryasını aynı şekilde düzenlemektedir.

birine gelen zarar müşterek avaryaya olarak kabul edilmektedir. Her nasıl kaynaklanırsa kaynaklansın dumandan veya ateşten kaynaklanan ısıdan doğan zarar ve hasar müşterek avaryaya olarak kabul edilmemektedir.⁵

2.3.6. Yakıt yerine yakılan yük, gemi eşyası ve kumanyası müşterek avaryası:

York Anvers Kuralları 2004 Kural IX gereğince, yük, geminin malzemeleri ve kumanyaları veya herhangi biri tehlike anında müşterek selamet uğruna zorunlu olarak yakıt amacıyla kullanıldığında müşterek avaryaya kabul edilmektedir, ancak gemi malzemesinin ve kumanyalarının bedeli bu şekilde müşterek avaryaya olarak kabul edildiğinde amaçlanan yolculuğun tamamlanması için kullanılacak yakıtın tahmini değeri müşterek avaryadan mahsup edilecektir.⁶

2.3.7. Barınma müşterek avaryası

York Anvers kuralları 2004 Kural X gereğince, bir gemi, müşterek selamet için zorunlu olduğunda, kazai fedakârlık veya diğer olağanüstü haller nedeniyle bir barınma limanı veya yerine girmiş veya yükleme terine veya limana dönmüşse bu liman veya giriş masrafları müşterek avaryaya olarak kabul edilecektir.⁷

2.3.8. Geçici tamir müşterek avaryası

York Anvers Kuralları 2004 Kural XIV gereğince, müşterek selamet uğruna, yükleme, uğrama veya barınma limanında gemiye geçici yapıldığında veya müşterek avaryaya fedakârlığından doğan gemi hasarı geçici şekilde tamir edilirse, bu tamir masrafı müşterek avaryaya olarak kabul edilmektedir.⁸

⁵ York Anvers Kuralları 2004 Kural III, York Anvers Kuralları 1950 yorum kurallarına uygun olarak düzenlenen TTK. Nın 1188. maddesinde yer alan yangın müşterek avaryası tanımından farklı olarak, “nasıl kaynaklanırsa kaynaklansın dumandan ve ateşten kaynaklanan ısıdan doğan zarar ve hasarı” müşterek avaryaya olarak kabul etmemektedir.

⁶ TTK'nın 1189. maddesi, yakıt yerine yakılan yük, gemi eşyası ve kumanyası müşterek avaryasını aynı şekilde düzenlemektedir.

⁷ İncelememizin konusunu oluşturmaktadır.

⁸ York Anvers Kuralları 2004 Kural XIV (2), TTK'nın 1191 maddesine ilave olarak geçici tamir masraflarının miktarını bir hesaplama metodu ile sınırlamaktadır. Şöyle ki: tahmini daimi tamir masraflarının, yükleme, uğrama veya barınma limanında yapılan geçici tamir masraflarına ya sonunda yapılan daimi tamir masraflarının ya da eğer paylaşma sırasında tamir olmamışsa yolculuk sona erdiğinde geminin makul oranda kaybettiği değer eklenecek bulunan toplam miktarı aşması halinde aşan bu miktar geçici tamir masraflarının sınırı olarak öngörülmektedir.

2.3.9. Para avansı müşterek avaryası:

York Anvers Kuralları 2004 Kural XX gereğince, müşterek avarya harcamalarını karşılayacak kaynağın yaratılması için satılan malların sahiplerinin uğradıkları sermaye kaybı ve müşterek avarya harcamalarını sigortalama masrafları müşterek avarya olarak kabul edilmektedir.⁹

2.3.10. Geminin müdafaası müşterek avaryası:

Geminin düşman ve deniz haydutlarına karşı savunulması halinde, gemiye ve yüke verilen hasar ile gemi adamlarının tedavi ve cenaze masrafları müşterek avarya kabul edilmektedir.¹⁰

2.3.11. Geminin Kurtarılması müşterek avaryası:

Geminin düşman ve deniz haydutları tarafından durdurulup da fidye verilerek geminin ve yükün kurtarılması halinde rehinelerin geçim ve kurtarma masraflarıyla birlikte, verilen fidye müşterek avarya olarak kabul edilmektedir.¹¹

2.4. Müşterek Avarya Müessesesi İçin Geçerli Sorumluluk Prensibi

2.4.1. Roma Hukuku ve Kusurlu Sorumluluk Prensibi

Tazmin yükü bir borç ortaya çıkarır, bunun doğal bir sonucu olarak ta bu borç bir sorumluluk doğurur, bu sorumluluğunda bir kaynağı vardır. Yukarıda açıklamaya çalıştığımız hukuksal çember klasik *Roma Hukuku Sorumluluk Sistemi*'ni açıklamaktadır. Klasik roma hukuku sorumluluk sistemi esas olarak ***Kusur Sorumluluğu***¹² üzerine inşa edilmiştir.

Roma sisteminde müşterek avarya için orjinal bir silsilesi bulunmaktaydı. *Digesta*'ya göre geminin kurtarılması için gemi kaptanı¹³ tarafından rızası ile yükü

⁹ York Anvers Kuralları 2004 Kural XX, TTK'nın 1195 maddesinden farklı olarak müşterek avarya harcamalarını sigortalama masrafını da müşterek avarya olarak kabul etmektedir.

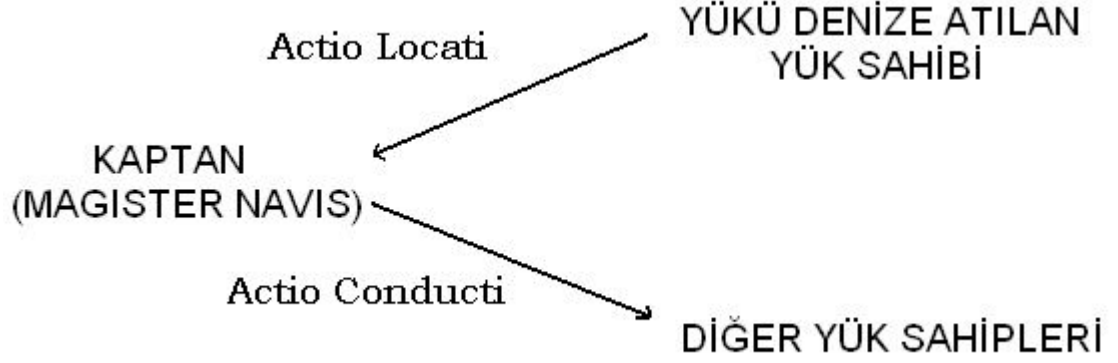
¹⁰ Geminin menfası müşterek avaryası, TTK'nın 1193. maddesinde düzenlenmiş olup, York Anvers Kuralları 2004'te yer almamaktadır.

¹¹ Geminin Kurtarılması müşterek avaryası, TTK'nın 1194. maddesinde düzenlenmiş olup, York Anvers Kuralları 2004'te yer almamaktadır.

¹² *Responsabilite subjective*

¹³ *Magister Navis*

denize atılmış yük sahibi, gemi kaptanına karşı bir Actio *Locati* davası açar ve zararının tazminini isterdi. Buna karşılık gemi kaptanı da diğer yük sahiplerine karşı *Actio Conducti* davası açarak gelip zararın tazminine iştirak etmelerini isterdi[2].



<De lege rhodia de jactu> adı altında Justinianus'un 533 tarihli Digesta'sında m.14/2 de yer alan müşterek avarya müessesesi zamanla kusur sorumluluğuna dayanan klasik roma sisteminden ayrılmaya başlamıştır.

2.4.2. Kusursuz (Akit Dışı, Haksız Fiil Benzeri) Sorumluluk Prensibi

Müşterek avarya sonucu oluşan zararın tazmini anında, paylaşma borcu açısından herhangi bir kusurlu sorumluluk aramının imkânı bulunmamaktadır. Ancak hemen belirtmekte fayda vardır ki deniz kazasına yol açan neden ya da kimseye kusurundan ötürü sonradan rücu etmenin yolu açıktır. Şu anda işlenen nokta müşterek avarya ilan edildikten sonra gemi ve yük sahipleri arasında oluşan münasebettir ve bu ilişkide geçerli olan sorumluluk çeşidi:

- 1-) Kusur Dışı¹⁴
- 2-) Sözleşme Dışı¹⁵
- 3-) Haksız Fiil Benzeri¹⁶

bir sorumluluktur.

¹⁴ Objektif

¹⁵ *Extracontractuel*

¹⁶ *Quasi Delictuel*

Müşterek avaryada kusur dışı bir sorumluluk mevcuttur. Örneğin limanda bekleyen bir gemide yangın çıkması durumunda, yangını derhal önlemek ve diğer gemilere sirayet etmesinin önüne geçmek amacıyla liman yetkili makamları tarafından, kaptanın daha fazla yük boşaltmasına engel olarak, geminin batırılması emri verildiğinde makul olmayan bu hareket dolayısıyla oluşan büyük ölçüde zarar müşterek avaryaya teşkil etmeyecektir. Bu noktada kaptanın bağlayıcı sebep dolayısıyla kusursuzluk halinde bulunması bile sonucu değiştirmeyecektir. Çünkü bu tarz defiler ancak ve ancak sübjektif sorumluluk açısından önem arz etmektedir[7]

2.5. Deniz Ticareti ve Müşterek Avaryaya

Deniz Ticareti, tabanı üç önemli ayak üzerine inşa edilmiş sağlam bir yapıya sahiptir. Bu üç önemli ayak:

- 1-) Donatanlar
- 2-) Yük Taşıtanlar
- 3-) Sigortacılar

dır. İşte müşterek avaryaya müessesinin deniz ticaret hukuku açısından bu kadar önemli bir noktada bulunmasının asıl nedeni olası bir müşterek avaryaya durumda bu üç ilgili grubun da direk olarak karşılıklı menfaat çatışmalarının ortaya çıkmasıdır. Rodos Hukuku'ndan günümüze taşınan bu müessese güncel maliyetler gözünde bulundurulduğunda dünya taşımacılık sektörü açısından ölümcül bir önem arz etmektedir.

Kara taşımacılığının yarattığı zaman kaybı, bürokrasi, araç yıpranma payı, hava taşımacılığının maliyetli olması göz önüne alındığında; deniz taşımacılığı Hız / Maliyet oranı hesaba katıldığında, günümüzde en optimum taşıma seçeneğidir. Gelişen teknolojiyle birlikte GPRS gibi birçok yeniliklerle donatılan gemilerin deniz tehlikeleri karşısında dayanırlığı artırılmış, eskinin yelkenli ve buharlı gemileriyle karşılaştırılmayacak yüksek hızlara çıkabilme kabiliyeti kazandırılmıştır.

Bunların dışında Fabrika – Gemi dizaynlarıyla, hammadde ve nihai ticari mal taşımacılığının bir adım ötesine geçilmiş ve gemilere, fabrikaların üretim donanımı taşınarak:

Sipariş → Üretim → Taşıma, işleri tek bir potada eritilmiştir. Örneğin: Japonya'dan çıkan ve içi bir araba fabrikası olarak hazırlanmış olan bir gemi gerekli hammaddelerin ve parçaların yüklenmesinin ardından yolculuğuna başlar ve varma limanına ulaşmadan siparişe konu olan arabalar gemide hazır hale getirilir.

Bugünkü ticaret rotalarına baktığımızda, Rusya'dan Karadeniz yoluyla tüm dünyaya yapılan petrol ihracı, tüm dünyadan Çin'e giden hammadde ve Çin'den yine dünya ticaret merkezlerine yollanan nihai ticari mallar, Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri arasında işleyen yüz milyarlarca dolarlık ticaret hattının tüm ağırlığını deniz taşımacılığı çekmektedir.

Her ne kadar gelişen teknolojik aletler ve donanımlarla, denizde güvenlik sağlanmaya çalışılsa da <İnsan Faktörü> her zaman için çok büyük bir hata ve kusur olasılığı teşkil etmektedir. Bunun kaçınılmaz sonucu olarak da günümüzde meydana gelen deniz kazaları: Büyük gemiler, kıymetli yükler ve yüksek sigorta değerleriyle inanılmaz maliyetlere yol açmaktadır.

2.6. Müşterek Avaryanın Uluslararası Niteliği

Deniz kazaları sonrasında ortaya çıkan bilânçonun kim tarafından hangi oranda paylaşılacağı sorusuna hukuksal açıdan çözüm bulmaya çalışan müşterek avarya müessesine ilişkin ulusal kanunlarla bu işin çözülemeyeceği aşikârdır. Daha önceki bölümlerde de incelendiği üzere, deniz ticareti: donatanlar, taşıtanlar ve sigortacılar üzerinde yükselmektedir. Genel olarak bir deniz taşımasında donatan, taşıtan ve sigortacı farklı ülkelere mensup, birbirine yabancı statüsünde ve doğal olarak ta değişik ulusal hukuklara dâhil olurlar. Bunun en önemli nedeni de bu üç sektörün genelde farklı devletlerde toplanmasıdır.

Yunanistan hemen hemen dünyadaki en büyük ve en modern deniz filosuyla donatan bir devlet olarak öne çıkarken, deniz ticaretinde neredeyse her türlü sigorta

ve P&I kulüp¹⁷ faaliyetleri İngiltere’de toplanmıştır. Çin ise büyük bir deniz filosuna sahip olduğu halde o kadar büyük bir ithalat – ihracat hacmine sahiptir ki zorunlu olarak taşıtan konumundadır.

Bu tablo açık olarak göstermektedir ki deniz taşımacılığı ve deniz taşımacılığı sırasında meydana gelebilecek kazalar direk olarak uluslararası bir nitelik taşımaktadırlar. Müşterek avaryanın bu uluslararası niteliği gözönünde bulundurularak bu müessesenin özüne uygun uluslararası bir düzenleme yapma ihtiyacı ortaya çıkmış ve ilk olarak Fenikeliler tarafından oluşturulan kurallar bütünü sırasıyla ilk önce Rodos Hukuku’nu etkilemiş oradan Roma Hukuku’na geçmiş ve 1860 yılında National Association for the Promotion of Social Sciences’in işe el atmasıyla bu çalışmalar değişik bir yön almıştır. National Association for the Promotion of Social Sciences’in ardından sırasıyla International Law Association ve Comite Maritime International devreye girmiş ve müşterek avaryaya ilişkin uluslararası çalışmaların merkezini oluşturmuşlardır.

Müşterek avaryaya ilişkin uluslararası çalışmalar, bu çalışmaların yapıldığı şehirlerin ismini alarak York – Anvers Kuralları olarak adlandırılmıştır. Sonradan yapılan değişiklikler ve eklentiler farklı şehirlerde gerçekleştirilmiş olsada uygulamada sorun çıkartmaması amacıyla York – Anvers Kuralları olarak anılmaya devam etmiştir. Yalnızca yapılan değişiklikler sonrasında eski metinle yeni metnin karıştırılmaması için York – Anvers Kurallarının sonuna değişikliğin yapıldığı yıl eklenmiştir¹⁸ York – Anvers Kuralları 1860 dan günümüze üç ayrı uluslararası kuruluş gözetiminde yedi ayrı devre geçirmiştir. Bu devreler inceleme yaparken kolaylık sağlaması amacıyla kurmaca olarak oluşturulmuştur. Devreler oluşturulurken York – Anvers Kurallarının uğradığı köklü değişiklik zamanları, I. Dünya Savaşı gibi tarihsel dönüm noktaları dikkate alınmıştır

¹⁷ Protection and Indemnity

¹⁸ YAK 1950 – YAK 1994 gibi.

3. YORK – ANVERS KURALLARI HUKUKSAL ÖZELLİKLERİ

3.1. York – Anvers Kurallarının Sözleşmeler Hukuku Açısından İncelenmesi

Müşterek avaryaya ilişkin York – Anvers Kurallarının Sözleşmeler Hukuku açısından incelenip kategorize edilmesi hem uygulama hemde kurallar çatışması açısından büyük bir önemi vardır.

York – Anvers Kuralları, devletlerce kabul ve tasdik edilmiş bir anlaşma¹⁹ değildir. Dolayısıyla ulus devletlerinin taraf olarak uygulamaya geçireceği bir nitelik taşımamaktadır. York – Anvers Kuralları bir sözleşmeye atıf yoluyla eklenerek²⁰ bir başka deyişle tarafların kabul şartına bağlı bir *Kurallar Bütünüdür*²¹.

York – Anvers Kurallarının ulus devletlerince alınıp aynen ya da bazı değişiklikler yapılarak iç hukuk kuralı haline getirilmesi bu kurallar bütününe kendine özgü yapısını etkilememektedir.

York – Anvers Kurallarının bu yapısı hukuksal açıdan bir dinamizm oluşturmaktadır. Çünkü ticari hayatın ihtiyaçları karşısında belli süreler dâhilinde değişikliğe uğrayan bu kurallar anlaşma kalıbında olmadığından ve kabul – imza – onay gibi süreçlerden geçmediğinden hızlı bir şekilde değişim sürecini tamamlamakta ve uygulama tarafından benimsenmektedir.

3.2. York – Anvers Kurallarına Göre Müşterek Avaryanın Hukuki Niteliği

Müşterek avarya alıcaklılarının hukuki durumunun ne olduğu doktrinde çok tartışmalı bir konudur. Müşterek avarya sonrasında gemi ile yük ilgileri arasında oluşan zararların ve yapılan masrafların karşılanması amacıyla oluşan hukuksal bağ çeşitli teorilerle açıklanmaya çalışılmaktadır. Bu konuda baskın olarak dört görüş öne çıkmaktadır.

¹⁹ Convention

²⁰ Incorporation

²¹ Usage Conventionnel

3.2.1. Karşılıklı Sigorta Teorisi

Müşterek avarya doktrinde savunulan bu teoriye göre, deniz tehlikelerine karşı girişilmiş bir karşılıklı sigortanın ifadesidir. Böylece zararın tazminine iştirak, taşıma sözleşmesinden doğan bir sonuç olarak karşımıza çıkmaktadır. Taşıma sözleşmesi bu konuda ayrıyeten bir hüküm ihtiva etmese bile karşılaşılması muhtemel riskler karşısında bir korunma ortaklığı tesis eder.

Bu teorinin sıkıştığı bir nokta taşıma sözleşmelerinin nisbiliği noktasında ortaya çıkmaktadır. Yani taşıma sözleşmeleri hukuksal nitelikleri gereği nisbidir ve bir gemide birden çok yük sahibi olduğu durumlarda bu yük sahiplerinden her biri bağımsız olarak donatanla bir sözleşme yapmışlardır ancak müşterek avarya sonrası zararın tazmini döneminde birbirlerine de başvurmaları gerekecektir ancak bu ellerindeki taşıma sözleşmesiyle mümkün görünmemektedir. Bu teorinin savunucuları, yük sahipleri arasında idaresi kaptana ait bir ortaklık fikrini ileri sürmektedirler. Bu sayede birbirini tanımayan yük sahipleri yönetimi kaptana ait olan bir kapital şirket oluşturmaktadırlar.

Karşılıklı sigorta teorisi ve yük sahipleri arasında oluştuğunu savunduğu tehlike ortaklığı birçok açıdan hukuksal temellere oturmamaktır. Mesela böyle bir oluşumu kabul ettiğimiz takdirde sözleşmeden doğan bir sorumluluk ortaya çıkmaktadır. Yani müşterek avarya sorumluluğu daha öncede bahsettiğimiz üzere objektif, haksız fiil benzeri bir sorumluluktur ancak bu teoriye göre sözleşmeden doğan sorumluluk özünde tamamiyle subjektif unsurlar üzerinde oluşmaktadır.

Müşterek avarya ile ilgili karşılıklı sigorta teorisinin karşısındaki en büyük iddialardan biri de tarihi kayıtlarda karşımıza çıkmaktadır:

Ortaçağda, Akdenizin büyük bir kısmında kullanılmakta olan Rodos Hukuku'nda müşterek avaryadan hiç bahsedilmemekte, sadece karşılıklı sigorta teorisi üzerinde durulmaktaydı. Daha sonraları Roma Hukuku'nu incelediğimizde karşılıklı sigorta ile müşterek avarya müesseselerinin birbirlerinden ayrılarak ayrı ayrı düzenlendiklerini görmekteyiz[7]. Bu da müşterek avaryayı, karşılıklı sigorta teorisiyle açıklamaya çalışan görüşün karşısında duran önemli bir kanıt teşkil etmektedir.

3.2.2. Sebepsiz Zenginleşme Teorisi

Müşterek avarya alıcaklılarının hukuksal statüsü bakımında Türk Ticaret Kanunu ile mehz Alman Ticaret Kanunu arasında ortaya çıkan en mühim fark: Alman Ticaret Kanunu'nda müşterek avarya **Haksız İktisap** olarak kabul edilirken Türk Ticaret Kanunu'nda bunun **Zararın Tazmini** olarak sayılmasıdır.

Alman Ticaret Kanunu'nun dayandığı haksız iktisap ya da bir başka deyişle sebepsiz zenginleşme teorisine göre müşterek avarya:

Kaptan bilinçli olarak gemiye ve veya yüke bir zarar verir ya da donatan için olağanüstü bir masraf açar. Kaptanın bu fiili yüzünden donatan veya yük sahiplerinden biri ya da daha fazlası fakirleşmektedir. Buna rağmen hiç zarar görmeden limana ulaşan yük sahipleri, kaptanın yaptığı fedakârlık sayesinde, gemiyi ve dolayısıyla yükü kurtarması sebebiyle zenginleşmişlerdir.

Görüldüğü üzere bir kısmın fakirleşmesiyle diğer kısım zenginleşmesi arasında bir nedensellik bağı mevcuttur. Bu nedenle menfaatlerin eşitlenmesi nedeniyle zarara uğramış olanlar, sebepsiz zenginleşenler aleyhine bir dava ikame ederler[2].

Müşterek avarya hakkında bahsedilen haksız iktisap, menfi manada, yani bir *damnum cessans*²² şeklinde düşünülmelidir. Yani kurtulan menfaatler değer bakımından aynı kaldıklarından müsbet manada bir zenginleşme söz konusu olmamaktadır. Bu nedenlerle müşterek avarya ile ilgili zenginleşmeyi: bir mamelekte gerekli eksilmeyi önleyici fedakârlık neticesinde oluşan fazlalık olarak kabul etmek gerekir. Fedakârlığa katılmama yoluyla zenginleşme, bizzat fedakârlık yapan yani fakirleşen kısım ile aradaki nedensellik bağı otomatik olarak kurulmaktadır[7].

Sebepsiz zenginleşmenin prensip itibariyle aynen iadesi gerekir. Bu müessenin müşterek avaryaya uygulanması neticesinde garameye ancak yolculuk sonunda kurtulan değerler katılabilir.

Müşterek avarya hareketi ancak belli bir sebebe istinat etmesi suretiyle hukuki netice doğurur. Şöyle ki sebep yokluğunda garameye iştirak borcu doğmaz, müşterek avarya hükümleri yürümez.

²² Mamelekin eksilmemesi

Hâlbuki haksız iktisap müessesinde durum tam manasıyla terstir. Sebep olduğu zaman her şey normal olup, ancak sebebin yokluğu veya ortadan kalkması halinde iade davası açabilirler[7].

3.2.3. Varlığına Hükmolunmuş Vekâlet Teorisi

Müşterek avaryanın hukuki temelini, yük sahibi ile kaptan arasında varolduğu kabul edilen vekâlet ilişkisine dayandıran bu teori doktrinde pek fazla taraftar bulmamıştır.

Vekâlet ilişkisi kaptana <yüklenen mallar hakkında müşterek menfaatin gerektirdiği en iyi tedbirleri alma yetkisi> verdiği gibi <bunlardan doğacak olağanüstü zarar ve masraflara ait sorumlulukta> doğrudan doğruya müvekkillere yüklemektedir. Ancak kaptana yüklenen bu sorumluluk subjektif bir sorumluluktur. Oysaki müşterek avaryada bir objektif sorumluluk bulunmaktadır.

3.2.4. Zararın Tazmini Teorisi

Alman sisteminin aksine Türk Ticaret Kanunu'nda <Zararın Tazmini> teorisini kabul etmiştir. Bu sayede müşterek avarya müessesesi doğrudan doğruya neticeye bağlı olmaktan çıkarılmıştır. Yani sadece neticeye bakarak tüm sorunu maddi bir unsura bırakmak hukuksal açıdan çok da isabetli değildir.

Müşterek avaryayı, deniz yolculuğunun selameti uğruna alınmış tedbirlerin neden olduğu maddi kaybın, deniz yolculuğu ilgililerince müştereken tazminini, kusursuz sorumluluk kalıbı içinde sağlamak olarak tanımlamak hem hukuki akliselim açısından hemde sorumluluk sistemiyle, müşterek avaryanın özünün uyuşması açısından çok daha uygun düşecektir.

4. MÜŞTEREK AVARYANIN TARİHÇESİ

Comite Maritime International'ın 2004 yılında Vancouver'da düzenlediği kongresinde son değişikliklerin yapıldığı York – Anvers Kurallarının, Türk Deniz

Hukuku'na etkilerinin incelendiği bu çalışmada belli bir yargıya varmadan önce müşterek avaryaya ilişkin uluslararası bu kurallar bütünü'nün tarihsel gelişim süreciyle, müşterek avarya müessesinin ulusal hukukumuzda katettiği uzun ama stabil oluşum sırasıyla incelenerek bir buçuk asır süresince birbirlerinden hangi zamanlarda ne şekilde etkilendikleri analiz edilecektir.

Kolaylık sağlaması açısından müşterek avaryaya ilişkin ulusal ve uluslararası süreç belli dönemlere ayrılarak incelenmiş ve kesişme noktalarında çeşitli vurgular yapılmıştır.

4.1 Uluslararası Gelişim Süreci

4.1.1. York – Anvers Kuralları Öncesi Dönem

4.1.1.1. Rodos Hukuku

Müşterek avarya hukukuna ilişkin bilinen en eski kaynak olan <*Lex Rhodia de Jactu*> yani Rodos atma kaidesidir. Rodos Hukuku hakkında elimizde herhangi bir yazılı metin bulunmamaktadır. Ancak Roma Hukuku sayesinde Rodos Hukuku'nun müşterek avaryaya ilişkin hükümleri günümüze kadar ulaşmıştır. Digesta'da, Rodos Hukuku'ndan alınan "Bir gemiyi hafifletmek amacıyla gemiden mal atıldığında, hepsi için feda edilmiş şeylerin müştereken telafisinin gerektiği" hükmü bulunmaktadır[1].

4.1.1.2 Roma Hukuku

Roma Hukuku, Rodos Hukuku'ndan alınan <Rodos atma kaidesi> ni kendi hukuk kalıplarına uygun hale getirmiş ve malları feda edilen yük sahiplerine, yüklerini iradi olarak atmış veya tahrip etmiş olan kaptan aleyhine kira aldine dayanan bir dava hakkı (actio locati) ve kaptana da denize mal atmak itibarıyla kurtarmış olduğu yüklerin sahiplerine karşı sebepsiz zenginleşmeye karşı bir dava hakkı (actio conducto) tanımıştı.

4.1.1.3 Ortaçağ Müşterek Avarya Hukuku Uygulamaları

Roma İmparatorluğunun tarih sahnesinden çekilmesinin ardından Roma Hukuku’da yavaş yavaş etki alanını kaybetmeye başlamıştı. Ancak <de Jactu> yani mal atma kuralı Avrupalı denizci uluslar arasında bir örf – adet hukuku haline dönüştü ve sonradan oluşan bütün Deniz Hukuku derlemelerinde kendine bir yer buldu.

Deniz Hukuku derlemeleri arasında uygulandığı zaman ve uygulama alanı olarak çok geniş bir hacme sahip olan **Oleron Kararları**’nda da müşterek avaryaya ilişkin hükümlere rastlanmaktadır. Oleron kararlarında müşterek avaryaya ilişkin hükümler:

“Bir gemi Borda limanını veya herhangi bir limanı terkedip denize açıldığı, denizde bir fırtınaya tutulduğu ve bu fırtınadan ancak içindeki yükleri atmakla kurtulabileceği takdirde, kaptan tüccarlara: - Efendiler, şarap ve yükleri denize atmadıkça selamete erişemeyiz – demekle mükelleftir. Tüccarlar eğer mevcut iseler malların denize atılması hususunda onaylarını beyan ve kaptanın ileri sürdüğü sebeplerin doğruluğunu ifade etmelidirler. Eğer onay vermezlerse, kaptan yine de malı atmaktan çekinmeyecek ancak gemi sağlam olarak karaya yanaştığında, kaptan ve diğer gemi adamları, malı kötü niyet olmaksızın, gemi, yük ve şarapları kurtarmak maksadıyla attıklarına yemin edeceklerdir. Bu suretle feda edilen şeylere kıymet biçildikten sonra tüccarlar arasında paylaşılacaktır. Gemi sahibi tercihinine göre ya gemi ya da navlun üzerinden payını ödeyecektir ve böyle bir halde hüküm budur[1].”

“Bazen kaptanın, fırtına sebebiyle geminin direğini kesmesi icabeder. Kaptan tüccarları çağırıp gemi ve yükleri kurtarmak için o direğin kesilmesi lazım geldiğini onlara izah eder; bazen halatların veya demirlerin kesilmesi icabeder. Bunlar “atma” gibi paylaşılacak ve tüccarlar gecikmeden hisselerini ödeyeceklerdir... Ve böyle bir halde hüküm budur.[1]”

Oleron Kararları haricinde birde “*Consolado del mare*” adını almış Deniz Hukuku derlemesi bulunmaktadır. Bu derlemede de Oleron Kararları’na benzer hükümler bulunmakta ayrıca gemi kâtibine taraflar arasında²³ mal atma ya da direk

²³ Gemi sahibi – kaptan ile Yük sahibi – tüccarlar arasında

kesme gibi anlaşmaları yazması, anlaşmanın yazılı olarak yapılmadığı durumlarda ise tarafların ve gemi adamlarının anlaşmalarına şahadet etmelerini getirmektedir.

Oleron Kararları ve Consolado del mare daha sonradan Avrupalı denizci uluslar tarafından ya aynen kabul edilmiş ya da az farklarla ulusal hukuk kuralı haline getirilmişleridir. Bu derlemelerde müşterek avaryaya ilişkin ortak nokta, tehlike anında taraflar arasında yapılan anlaşmadır.

4.1.2. York – Anvers Kuralları I. Dönem

4.1.2.1. 1860 Glasgow Kongresi

Ulusal kanunların henüz bulunmadığı zamanlarda örf – adet hukuku olarak uygulanan müşterek avarya kuralları oldukça yaygındı ve sorunsuz olarak uygulanıyordu. Bütün Atlas Okyanusu sahillerinden, Baltık Denizi limanlarına kadar Oleron Kararları; Akdeniz limanlarında ise Consolado del mare kuralları uygulanmaktaydı[8]. Monarşik devletlerin ortaya çıkmasıyla birlikte birer birer ulusal kanunlar oluşmaya başladı ve bu birliktelik bozuldu.

Müşterek avaryaya ilişkin kurallar 19. yüzyılda yavaş yavaş tüm ulusal kanunların içine girmeye başlamıştır. Uygulamaya ilişkin genel kurallar bütün devletlerde aynı olmakla birlikte özellikle zararın paylaşılması konusunda çok ciddi farklılıklar söz konusuydu[1].

Ulusal kanunların ardından bozulan birlikteliğin yeniden oluşturmak için ilk adım 1860 yılında atılmıştır. 1860 yılının başında, Lloyd's Liverpool Sigortaları Cemiyeti ve denizcilikle ilgili birçok önemli uluslararası kuruluş, National Association for the Promotion of Social Sciences adlı kuruluştan müşterek avaryaya ilişkin uluslararası birlikteliğin yeniden sağlanması konusunu ele almasını istediler[1]. Bu teklifi kabul eden NAftPoSS 3 Mayıs 1860'ta Avrupa ve Amerika'da bulunan ilgili kuruluşlara bir davetiye yolladı ve 24 Eylül 1860'ta Glasgow kentinde yapılacak kongreye katılımlarını istedi. Yollanan davetiyelerin üzerinde NAftPoSS'in başkanı Lord Brougham'ın imzasından başka Lloyd's, Londra ve Liverpool Sigortacıları Cemiyeti ve yine uluslararası denizcilikte söz sahibi birçok kuruluşun başkanlarının imzası da bulunmaktaydı. Kongreden birkaç gün önce çeşitli

kuralların birbirinden farklı olduğu önemli noktalar tespit edilerek bir memorandum ile delegeler bilgilendirildi. Bu memorandumda düzenlenmesi gereken ve çeşitli ulusal kanunlar tarafından farklı hükümlere bağlandıkları anlaşılan başlıca dokuz nokta bulunmaktaydı[1]. Bunlar:

- 1-) İradi olarak karaya oturma suretiyle gemiye ve yüke verilen zararlar,
- 2-) Gemi ve yüke, yangın söndürmek için verilen zararlar,
- 3-) Yüknün bir kısmının atılmasından sonra gemide kalan yükün kızışma ve parçalanması,
- 4-) Yüknün barınma limanında boşaltılmasından doğan zararlar,
- 5-) Kazaen kırılan direğin kalıntılarının kesilmesi,
- 6-) Geminin yükünü alarak tekrar taşınması halinde, yükün barınma limanında, depo edilme, tekrar yükleme masrafları ve liman resimleri,
- 7-) Yelkenleri zorlama,
- 8-) Limana sığınan gemi adamlarının limanda kalma müddeti zarfındaki masraf ve ücretleri,
- 9-) Gemi, yük ve navlunun hangi değer üzerinden garameye girecekleriydi.

Glasgow Kongresi sonucunda, kongreye katılan kuruluşlarla birlikte, mütalaasının alınması lazım gelen kişilerin yardımıyla beraber:

- Müşterek avaryanın bir tarifi,
- Hangi masraf ve zararların müşterek avarya olarak kabulü gerektiği,
- Paylaştırmanın prensipleri,
- Paylaşmaya girecek kıymetlerin tesbiti,

Ve diğer hususları ihtiva eden geniş ve kapsamlı bir kanun tasarısı hazırlanması ve hazırlanan bu tasarının ilgili ticaret odalarına, sigorta ve donatan birliklerine ve ilgili ticari kuruluşlara ulaştırılması ve nihayetinde de tüm bu kuruluşların yapılmasını istedikleri değişiklikleri altı ay içerisinde NAftPoSS 'a göndermeleri istendi. İlgili kuruluşlardan gelen değişiklik istekleri ve raporlar ışığında yeni bir kanun tasarısı

hazırlanması planlanıyordu. Aynı zamanda kabul edilen kurallarda mümkün olduğu kadar yaygınlaştırılması temenni olundu[9].

4.1.2.2. 1862 Glasgow Kongresi

1862 yılındaki kongree deniz ticaretinde hatırı sayılır bir mevkiye sahip Lloyd's katılmadığından amaçlanan noktaya ulaşamadı. Ancak *Uluslararası Müşterek Avarya Komitesi* adı altında bir komite oluşturuldu[10]. Bu komite Amerika Birleşik Devletleri, Hollanda, Belçika, Danimarka ve İngiliz 16 adet delegeden meydana gelmişti. İlk iş olarak başlıca müşterek avarya problemlerini tespit edilecek ve 1862 tarihli Alman ve Danimarka Kanunlarından yararlanılarak bir kanun tasarısı hazırlanacaktı[1].

4.1.2.3. 1864 York Kongresi

1862 Yılındaki 2. toplantıda kurulan Uluslararası Müşterek Avarya Komitesi bazı esaslar hazırlayarak 1864 yılının Eylül ayında, York şehrinde kongreyi toplantıya çağırdı[10] 26 Eylül 1864 tarihinde toplanan kongrede Uluslararası Müşterek Avarya Komitesi'nin hazırladığı 10 maddelik kanun tasarısı tartışmalara esas teşkil etti. Sir J.P. Wilde'nin başkanlığında toplanan bu kongreye, birçok ticaret odaları, donatan ve sigorta birlikleri ve dispeççilerin temsilcileri katıldılar. Lloyd'sun bu kongreye de katılmamasına rağmen birçok devletin onayı ile kongre sonucunda *<York Kuralları>* adıyla anılan ve Glasgow Kararları'nın kısmen tadili konumunda 11 adet kural kabul edildi[1].

Bu gelişmelerin haricinde Lowndes'ın teklifi üzerine, kongreye katılan delegelerin kendi devletlerinde bu kabul edilen kuralların yazılı kanunlara geçirilmesi ve uygulanmasını teşvik ve tavsiye edici tedbirler almaları ve bu amaçla dernek ve komiteler kurmaları karar altına alındı. Alınan kararda "Müşterek avarya konusunda her türlü talep 1864'te York'ta kabul edilen uluslararası müşterek avarya kurallarına göre halledilir" şeklinde bir de temenni mevcuttu. Bu karar doğrultusunda kongre sonrasında delegelerden birçoğu raporlar hazırladılar. İngiliz Ticaret Odaları Birliği de *<York Kuralları>*nı esas alarak tüm imparatorlukta geçerli olacak bir kanun çıkarılması için girişimlerde bulundu ancak bu girişimler Lloyd's un şiddetli muhalefeti karşısında sonuçsuz kaldı.

4.1.2.4. 1875 Lahey Kongresi

International Law Association'ın bizzat müşterek avarya hakkında yapılan uluslararası çalışmalara katılması Lahey Kongresinde başlar. 1875 yılında Lahey'de toplanan kongrede 1864 yılında York Kongresinde düzenlenmiş olan 11 adet kural hakkında yapılan çalışmaların ardından bir sonuca varılamamış ve hazırlanan rapor bir sonraki kongrede değerlendirilmesi için katılımcılara dağıtılmıştır[4].

4.1.2.5. 1877 Anvers Kongresi

30 Ağustos 1877 tarihinde Anvers'de toplanan kongreye Lloyd's un iki temsilcisi de dâhil olduğu halde yalnızca 68 delege katıldı[1]. Lloyd's un temsilcileri bundan önce yapılan çalışmalara karşı açıkça tavır aldılar[10]. Lloyd's temsilcileri müzakerelerin York Kuralları doğrultusunda yürütülmesine itiraz ederek, bu kuralların İngiliz Hukuku'nun müşterek avaryaya ilişkin kurallarını genişletmekten başka birşey yapmadığını, oysaki İngiliz kurallarının genişletilmesi değil tam tersine daraltılması hatta müşterek avarya müessesinin tamamen kaldırılıp onun yerine sigortanın getirilmesi gerektiğini iddia ettiler. Bu konuda dispeççiler Lloyd's un temsilcilerini desteklediler.

Bu güçlü muhalefete rağmen kongrenin ana kolunu York Kuralları oluşturdu ve mevcut kurallara ilaveten 12. bir kural daha kabul edildi. Kabul edilen bu kural:

“Feda edilen yüklere ödenecek değer, bu fedakârlık olmasa idi malikin elde edeceği değerdir.”

Bu kuralla birlikte ortaya çıkan 12 adet kurala <York – Anvers Kuralları> adı verildi. Ayrıca Anvers Kongresinde York – Anvers Kurallarının başına müşterek avaryanın bir tarifini koymayı teklif edenler oldu isede bu teklif taraftar bulmadı.

Eklenen 12. kuralın haricinde mevcut 11 adet York Kuralı da belli başlı bazı değişikliklere uğramıştır. Bu değişiklikler

1-) York Kurallarına göre güverteye yüklü malların denize atılması müşterek avarya teşkil etmiyordu, ancak kereste yükleri için bu kurala bir istisna

tanınmıştı. Anvers kongresinde bu istisna kaldırıldı. Böylece güverteye yüklü olan her türlü yükün atılması müşterek avaryaya kapsamından çıkarıldı.

2-) York Kurallarının 3. süne, yanmış olan paketlere müşterek avaryaya tazminatı verilmeyeceği kaydı ilave edildi.

3-) 7. ve 8. kurallardaki, barınma limanında boşaltılan yükleri bu limandaki masraflardan muaf tutan hüküm kaldırıldı.

4-) 10. kuraldaki navlunun müşterek avaryaya tazminatına iştirak nisbeti değiştirildi. York Kurallarına göre navlun 5/2 oranıyla paylaştırmaya katılıyordu. Anvers'te yapılan değişikliğin ardından ise ödenen liman masrafları, gemi adamlarının ücretleri indirildikten sonra geriye kalan miktar paylaştırmaya katılmaya başladı.

4.1.2.6. 1878 Frankfurt Kongresi

4.1.2.7. 1879 Londra Kongresi

4.1.2.8. 1880 Bern Kongresi

4.1.2.9. 1885 Hamburg Kongresi

International Law Association'un düzenlediği bu kongreler boyunca müşterek avaryaya ilişkin çalışmalar aralıksız devam etmiş ancak belli bir consensuse ulaşamadığından ciddi değişiklikler yapılmamış ve önemli kararlar alınmamıştır. Bu dönemi York – Anvers Kuralları açısından bir kuluçka dönemi olarak kabul edebiliriz[8]

4.1.2.10. 1890 Liverpool Kongresi

Avaryaya Dispeççileri Cemiyeti, 1877 York – Anvers Kuralları üzerinde uzun bir süre çalıştıktan sonra mevcut kurallardan bazılarının tahdidi ve bazı yeni kurallarla tamamlanması için bir proje hazırladı ve bunu International Law Association'ın 1890 yılında toplanacak olan kongresine sundu[1]

1890 yılında yapılan Liverpool Kongresinde Avaryaya Dispeççileri Cemiyeti'nin hazırladığı proje ele alınarak York – Anvers Kurallarının o tarihe kadar geçirilen tatbikatı gözönüne alınarak genişletildi ve değiştirildi. Bu tadilin ardından kural sayısı 18'e çıktı ve 1890 York – Anvers Kuralları olarak adlandırıldı[10]

Ancak 1890 York – Anvers Kuralları belli başlı avarya hallerini, bu avarya hallerinin özel durumlarını ve oluşan zararı tazmine ilişkin birkaç formülden ibaretti. Yani 18 kuralım içinde ne müşterek avaryanın tanımı ne de hangi kuralın hangisine üstün olduğunu ne de uygulama alanı sınırlarını belirten bir prensip hükmü vardı[8].

Ortaya çıkan bu yeni 18 adet kural Liverpool’da düzenlenmiş olmasına rağmen 1890 York – Anvers Kuralları olarak adlandırıldı. 1877 York – Anvers Kuralları resmen ilga edilmedikleri için halen yürürlükteydi. Sonradan Cenova’da toplanan Uluslararası Deniz Kongresi’nde 1890 York – Anvers Kurallarının tatbiki ve diğerlerinin ilgası kararı alındı[1].

4.1.2.11. 1903 Anvers Kongresi

1903 Anvers Kongresinde, 1890 yılında 18 adet olarak belirlenen York – Anvers Kurallarına yeni bir adet daha kural eklendi. Böylece sayı 19 a çıkartıldı. Ancak uygulamada karışıklıklara neden olmamak için 18 adet kural sabit olarak bırakıldı ve kaptanın sorumluluğuna ilişkin bu kural <1903 Anvers Kuralı> olarak adlandırıldı. Sonuç olarak Anvers kongresi sonrasında durum 18+1 şeklinde formalize edildi. [8]

International Law Association’ın organize ettiği bu kongrede York – Anvers Kurallarına eklenen 1903 Anvers Kuralı şu şekildedir:

“Fedakârlığa veya masraflara sebep olan tehlikenin, müşterek sergüzeşte taraf olanlardan birinin kusurundan ileri gelmesi müşterek avaryaya iştirak hakkına hâlel getirmez; fakat bu hüküm mezkûr kusurdan dolayı kusurlu taraf aleyhine ileri sürülebilecek mütalebelere dokunmaz.”

4.1.3. York – Anvers Kuralları II. Dönem

Uluslararası bir kurallar bütünü oluşturma çabası yolunda bir nevi ısınma turu diyebileceğimiz I. Dönemim ardından Londra Kongresi ile çalışmalar boyut değiştirmiştir. Müşterek avarya ile ilgili bir birliktelik yaratmak noktasından yola çıkan bu hareket Londra Kongresi ile bir kod yaratma çabası içine girmiştir. Ancak yapılan çalışmalar I. Dünya Savaşı nedeniyle sekteye uğramıştır.

4.1.3.1. 1910 Londra Kongresi

4.1.3.2. 1912 Paris Kongresi

4.1.3.3. 1914 Madrid Kongresi

1903 yılında düzenlenen Anvers Kongresi sonrası sağlam temeller üzerine atılan York – Anvers Kuralları 18+1 şekliyle dünya üzerinde çok geniş bir uygulama alanı buldu [8].

International Law Association'ın 1910 Londra Kongresi'nde Mr. Dawdall, müşterek avaraya hukukunun kanunlaştırılması teklifini yaptı. Yapılan tartışmalar sonrasında kongre başkanının dünya üstündeki denizci devletlerde bulunan müşterek avaraya kurallarını ayrıntılarıyla tetkik ve prensiplerini tespit etmek üzere bir komite kurulması kararlaştırıldı. İngiliz, Norveç, Belçika, Alman, Hollanda ve Amerika Birleşik Devletleri delegelerinin katılımıyla oluşturulan komite bir soru listesi hazırlayıp, tespit edilen soruları cevaplamak üzere üyelere yolladı. Alınan cevaplar Dawdall tarafından düzenlenerek bir rapor halinde 1912 Paris Kongresi'nde sunuldu. International Law Association'ın 1912 Paris Kongresi'nin belkemiğini oluşturan Dawdall Raporu müzakereler sonucunda uluslararası bir müşterek avaraya kanun tasarısı oluşturmak amacıyla tekrardan ilgili komiteye sunuldu. 1913 yılında ön tasarı hazırlanarak 1914 Madrid Kongresi'nde tasarının kabulü tavsiye olundu. Ancak 1914 kongresinin katılımcılarının büyük bir çoğunluğu, avaraya dispeççileri, Liverpool donatan ve sigorta birliklerinin desteğine rağmen bu tasarı benimsemedi [1]. Yapılan bütün çalışmalar I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte kesildi.

4.1.4 York – Anvers Kuralları III. Dönem

I. Dünya Savaşı'nın ardından uluslararası çalışmalar kaldığı yerden devam etmeye başladı. Ancak I. Dünya Savaşı'ndan sonra müşterek avaraya ilişkin bir uluslararası kod hazırlanması iddiasından vazgeçildi.

4.1.4.1. 1924 Londra Kongresi

1914 Madrid Kongresinin ardından kesintiye uğrayan çalışmalar I. Dünya Savaşı'nın bitmesinin ardından ticaret hayatıyla eşgüdümlü olarak yeniden canlanmaya başladı.

International Law Association'ın teklifi üzerine Avarya Dispeççileri Cemiyeti'nin 23 Ekim 1923'teki toplantısında müşterek avaryaya ilişkin çalışmalar gözden geçirildi [1]. 1914 yılında ILA'nın Madrid'teki kongresinde sunulan tasarının incelenmesi için 5'i dispeççi olmak üzere 10 kişilik bir komite kuruldu.

1924 yılında Londra'da uzun bir aradan sonra yeniden toplanan kongre, müşterek avaryaya ilişkin uluslararası bir kanun yapma fikrini terkedip 1910 öncesi yarım kalan çalışmalarını sürdürme kararı aldı. Bu karara göre çalışmalar:

1-) York – Anvers Kuralları arasında ifade edilmemiş pratik kuralların tesbiti,

2-) Hali hazırda üzerinde anlaşılan veya anlaşılabilmesi muhtemel prensiplerin tesbiti hususunda ilgili ulusal ve uluslararası kuruluşların raporlarının toplanması şeklinde devam edilmesi kararı alındı.

Londra Kongresi çok çetin tartışmalara sahne oldu. Tartışmalar özellikle mevcut kuralların içine bazı özel durum ve halleri düzenleyen yeni kuralların ithal edilip edilmemesi yönündeydi. Çünkü hali hazırdaki York – Anvers Kuralları çok genel çerçeveler çiziyor ve uygulamada farklı ülkelerde – hatta bazen aynı ülkede – benzer olaylarda, farklı hükümlere varılmaktaydı. Londra Kongresi'nde başlayan tartışmalar bir sonuca bağlanamadığından bu konudaki karar bir sonraki kongreye bırakıldı [8].

4.1.4.2. 1924 Stockholm Kongresi

1924 Stockholm Kongresi aynı yılın ilk yarısında düzenlenen Londra Kongresi'nin hemen ardından 8 Eylül 1924'te İsveç Kralı'nın katılımıyla toplandı. Sunulan tasarı kongrenin müşterek avarya komitesi tarafından incelendi. ILA'nın 4 gün süren ve Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere, Fransa, Almanya, Hollanda, Belçika, İsveç, Norveç, Danimarka ve Japonya delegelerinin katıldığı bu toplantının sonucunda mevcut kurallara özel durum ve halleri düzenleyen yeni kuralların eklenmesi fikri yoğun muhalefete rağmen kabul edildi.

Eski ve yeni kurallar bütününe ilk başta <Stockholm Kuralları> denmesi düşünüldüyse de uygulamada sorunlara yol açabileceği düşünülerek eski adın

korunması²⁴ ve yanına yeni bütünün ortaya çıktığı tarihin konulması – 1924 York – Anvers Kuralları – tercih edildi.

1924 York – Anvers Kurallarında bu sefer müşterek avaryanın tarifi ve müşterek avaryanın düzenlenmesine ilişkin genel hükümler yer aldı. Yeni katılan 7 kuralın öncekilerle karıştırılmasını önlemek için bu kurallar A’dan G’ye kadar alfabe harfleriyle tasnif edildi

1924 York – Anvers Kuralları, 1890 metninden gelen 18 kuralın 17 si ile²⁵ yeni eklenen 7 genel kuraldan oluşmuştur.

1924 York – Anvers Kuralları, kongreye katılan sigorta ve donatan birliklerince benimsenmiş, kullanılması ve tercih edilmesi tavsiye edilmiştir. Ancak özellikle Amerika Birleşik Devletleri’nde yoğun bir muhalefete maruz kalmıştır.

1924 York – Anvers Kurallarının 1890 metnine oranla zamanın ticari ve hukuki hayatına çok daha iyi, uygun ve eklenen kurallarla çok daha üstün olduğu tartışılmazdır. Özellikle 1890 metninden alınmayan Kural XVIII. sayesinde müşterek avaryaya müessesine ulusal kanunların müdahale yolu kapanmış ve bu sayede York – Anvers Kuralları eskiden farklı olarak kendi kendilerine yeter hale gelmişlerdir [8].

4.1.4.3. 1946 Zürih Kongresi

İsviçre’nin Zürih kentinde 1946 yılında toplanan Deniz Sigortacıları Kongresi’nde 1924 York – Anvers Kuralları yeniden ele alındı. Bazı delegeler, olumsuz yönleri, yüksek masrafları ve ağır külfetlerinden ötürü müşterek avaryaya müessesinin tamamen kaldırılmasını talep ettiler. Bu teklifin donatan ve sigortacılar lehine bir girişim olduğundan hareketle İsveç, Amerika Birleşik Devletleri, İspanya, İngiltere ve Fransa delegelerinden oluşan bir komite kuruldu ve teklif bu komiteye iletildi.

Oluşturulan bu komite yaptığı tetkikat sonucunda, müşterek avaryaya müessesinin tamamen kaldırılmasının doğru olmadığı, ancak 1924 York – Anvers

²⁴ York – Anvers Kuralları

²⁵ 1890 York – Anvers Kurallarının metninde bulunmayan haller söz konusu olduğunda ulusal kanunlara müracaatı düzenleyen XVIII. Kural 1924 metnine alınmamıştır.

Kurallarında da bazı yenilik ve değişikliklerin yapılmasının zorunlu bir hale geldiği kararına vardı [10].

4.1.4.4. 1948 Brüksel Kongresi

Brüksel’de 1948 yılında toplanan Deniz Sigortacıları Kongresi, 1946 yılında düzenlenmiş olan Zürih kongresinde oluşturulan müşterek avarya alt komitesinin verdiği mütalaayı benimsedi.

Mütalaa ardından iki konuda karar varıldı:

- 1-) %5 sabit faiz tayini,
- 2-) York – Anvers Kurallarının tadil edilmesi gerekliliği kabul edilerek bu çalışma için Comite Maritime International ile birlikte hareket edilmesi için idare heyetine²⁶ yetki verildi [1].

Bu kararın ardından 1924 York – Anvers Kurallarının toptan revizyonunun önü açılmı oldu. 1948 Brüksel Kongresi’nin bir başka önemli noktası da 1975 yılından beri müşterek avaryaya ilişkin tüm uluslararası çalışmaları kendi çatısı altında toplayan ILA’nın bu ağırlığının yavaş yavaş Comite Maritime International’a geçmeye başlamasıdır.

4.1.4.5. 1949 Londra Kongresi

1948 Brüksel Kongresi tarafından yollanan mütalaa sonrası Comite Maritime International kendine üye ulusal kuruluşlardan görüşlerini sordu. İngiltere, Belçika, Danimarka, Fransa, Hollanda, İsveç ve Norveç’teki ulusal kuruluşlar bu mütalaayı incelediler. Ulusal kuruluşların raporları, İngiliz kuruluş tarafından özetlenerek bir rapor haline getirildi [1].

İngiliz raporunun ardından hazırlanan proje yine aynı yılın Eylül ayında Amsterdam’da toplanacak olan 21. Comite Maritime International kongresine yollandı [10].

²⁶ Executive Council

4.1.5. York – Anvers Kuralları IV. Dönem

4.1.5.1. 1950 Amsterdam Kongresi

1946 Zürih, 1948 Brüksel ve nihayetinde 1949 Londra Kongrelerinde ısrarla savunulduğu üzere 1924 York – Anvers Kurallarının uygulanması sırasında tatbikatta ciddi problemler yaşanıyordu [10].

Yaşanan problemlerin en göze batanı 1928 yılında Vlassopoulos'un British and Marine Insurance Co. Lt. Şirketi aleyhine açtığı davaydı. Bu davada asıl tartışılan sorun 1'den 23'e kadar numaralandırılmış kuralların, A'dan G'ye kadar olan kuralların bir uygulamasını olduğu yoksa harfli kurallara bir istisnamı getirdiği idi [1].

1924 York – Anvers Kurallarına karşı Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri'nde giderek yükselen muhalefet sesleri sonrasında Comite Maritime International'ın 1947 yılında Anvers'te düzenlediği kongresinde Kural XXII. tadili teklif edildi. ILA bu teklifi 1948 Brüksel Kongresi'nde gündemine aldı ve sonunda hazırlanan tasarı ILA'nın Amsterdam kongresinde kabul edildi. 1924 York – Anvers Kuralları tadilin ardından 1950 York – Anvers Kuralları olarak anılmaya başlandı.

ILA'nın bu kongresinde Fransız Deniz Hukuku Cemiyeti ile İngiliz Hukuku Cemiyeti²⁷ 1950 York – Anvers Kurallarını Fransızcaya tercüme etmekle görevlendirildi.

1950 York – Anvers Kurallarında göze çarpan ilk yenilik bir **<Yorum Kuralı>** nın eklenmesidir. Bu yorum kuralı pozisyon olarak harfli kuralların önüne getirilmiştir. Bu sayede harfli kurallar ile numaralı kurallar arasındaki ilişki bir başka deyişle hiyerarşi açıkça belirlenmiştir. Bundan böyle numaralı kurallarda aksi öngörülmedikçe, müşterek avarya paylaşırması harfli kurallara göre yapılacaktır. Bir başka deyişle harfli kurallar genel çerçeveyi çizerken, numaralı kurallar bunların istisnalarını belirleyeceklerdir.

Harfli kurallarda, C ile F kurallarında yapılan ufak değişikliklerin haricinde herhangi bir tadilat yapılmamıştır.

²⁷ Bu iki önemli kuruluş ta CMI'nin üyesidir

1924 York – Anvers Kurallarındaki Kural XXIII. 1950 York – Anvers Kurallarında XI numaralı kural ile birleştirilerek, numaralı kuralların sayısı 22’ye indirilmiştir.

4.1.6. York – Anvers Kuralları V. Dönem

4.1.6.1. 1974 Hamburg Kongresi

1950 York – Anvers Kuralları aradan geçen 24 sene sonrasında Hamburg’ta yapılan kongrede bazı değişikliklere uğramıştır. Örneğin Kural VI’dan artık kullanımda olmayan yelkenli gemilerle ilgili <Yelkenlerin Zorlanması> ve <Yelken Avaryası> çıkarılmıştır [11]. Ancak Hamburg’da yapılan bu şekli değişiklikler kuralların özünde çok da büyük etki etmemiştir ama uzun zaman boyunca sabit kalmış kurallar bütünü tadil edilmesiyle bundan sonra gelecek olan büyük değişimin yolunu açmıştır.

4.1.7. York – Anvers Kuralları VI. Dönem

4.1.7.1. 1994 Sydney Kongresi

1990 yılında Kurtarma Ücretine dair Kural VI, 1989 Kurtarma ve Yardım Sözleşmesine uygun olarak değiştirildikten sonra 1974 York – Anvers Kuralları, 1994 yılında CMI’nin düzenlediği Sydney Kongresi’nde esaslı bir biçimde tadil edilmiştir.

1994 Sydney değişiklikleri arasında en çok dikkari çeken, Yorum Kuralından sonra getirilen <Üstün Kural>²⁸ olmuştur. Amerika Birleşik Devletleri delegesinin, Fransız delegesinin muhalefetine rağmen, büyük bir çaba ile kabul ettirdiği bu kuralın metni:

“Ancak makul ölçüler içinde yapılan ya da katlanılan fedakârlık ve harcamalar müşterek avarya sayılır.” şeklindedir.

Kural A’da müşterek avarya hareketinin <Makul> olması koşulu, ötedenberi yer almakta iken bu hususun ayrıca Üstün Kural ile bir kez daha tekrar edilmesinin nedeni, numaralı kurallar uygulanırken bu uygulamada numaralı kurallarda aksi

²⁸ *Rule Paramount*

yazılı olmadıkça harfli kurallar esaslarının mutlaka dikkare alınmasının ihmal edilmesinin önüne geçme düşüncesidir.

Üstün Kuralın haricinde 1994 York – Anvers Kurallarında önem arzeden diğer bir konuda CMI’nın alt komisyon çalışmalarına etki edip, yeni kurallar bütününde kendisini gösteren <Çevre> faktörüdür. 1994 York – Anvers Kuralları metninde çevrenin korunması konusunda bazı değişiklikler yapılmıştır. Deniz kirletici eylemleri önleyici, bu tarz girişimleri caydırıcı yönde hükümler Kural C’ya eklenmiştir. Kendini ilk defa 1994 yılında gösteren bu yeni anlayış özellikle yüksek tonajlı tankerlerin petrol taşımacılığında öne çıkmasıyla birlikte yaşanan kazaların sonrasında yükselişe geçmiştir.

4.1.8. York – Anvers Kuralları VII. Dönem

4.1.8.1. 2004 Vancouver Kongresi

Vancouver Kongresi 5 önemli kuralda çok önemli değişikliklerin yapıldığı ve yeni bir kuralın eklendiği bir toplantı olarak York – Anvers Kuralları açısından bir dönüm noktasıdır. Vancouver Kongresi ileriki bölümlerde ayrıntılı olarak incelenecektir.

4.2. Ulusal Gelişim Süreci

4.2.1. 1956’ya Kadar Olan Dönem

4.2.1.1. 1864 – 1929 Arası Dönem

Türk Hukuk Tarihinde, müşterek avaryanın düzenlendiği ilk metin 1808 tarihli Fransız Ticaret Kanunu’nun tercümesi olan 1864 tarihli <*Ticaretî Bahriye Kanunu*> dur. Bu kanunda müşterek avaryaya “Hasarat –ı Umumiye” adı altında düzenlenmiştir. Ancak 1864 yılı öncesi uygulamalara ilişkin deniz adetleri hakkında bir kayıt bulunmamaktadır. Bu döneme ait kurallar yazılı olarak tutulmadığı gibi yazılı tüm belge ve arşivler de Liman Odasındaki yangında heba olmuştur [7].

4.2.1.2. 1929 – 1956 Arası Dönem

1929 yılında, 1926 tarihli TTK'nun ikinci kitabını oluşturmak üzere yeni bir çalışma başlatılmıştı. Bu çalışmaya kaynak olarak 1864 tarihli Deniz Ticaret Kanunu'ndan farklı olarak Fransız yerine 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu kullanıldı [7].

4.2.2. 1956 Revizyonu ve Türk Ticaret Kanunu

1951 yılında hazırlanan tasarı 1956 yılında Adalet Bakanlığı tarafından bazı değişiklikler yapıldıktan sonra aynı yıl kanunlaştırılarak 1 Ocak 1957 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

1951 yılında hazırlanan tasarıda deniz ticaret hukuku konusunda revizyon sebepleri şu şekilde sıralanmaktaydı:

“Tercüme ve diğer şekil noksanları bir yana bırakılsa bile... Alman Deniz Ticareti Kanunu, açık ve etraflı hükümlerine rağmen, son asır içindeki fiili gelişim karşısında, eskimiş sayılır. Bundan dolayı tatbikat ile kanun arasında açık bir uyumsuzluk meydana gelmiştir. Büyük ölçüde cereyan eden kütleli muamelelerin tipleşmesi neticesinde ilgili grupların, ezcümle donatanların, sigorta şirketlerinin, ithalatçı ve ihracatçıların akitlere, koşimentolara, charter partilere, sigorta poliçelerine koydukları umumi şartlar, kanunun ekseri hükümlerini hukuken değilse de, fiilen yürürlükten tamamen kaldırmıştır.”

1956 tarihli TTK'nun gerekçesinden de anlaşılacağı üzere bu sefer Alman Ticaret Kanunu'dan birebir tercüme yolu yerine York – Anvers Kuralları gibi birçok uluslararası sözleşmeden yararlanılmıştır. Ancak bu seferde farklı sözleşmelerin düzenlediği benzer alanlar konusunda ve özellikle ulusal diğer kodlara yapılan atıflar, kanunun sistematığının yerine oturması konusunda birçok sorun ortaya çıkarmıştır. Ayrıca sık sık değişen York – Anvers Kurallarının ruhuna aykırı olarak yalnızca 1950 metni dikkate alınarak bir kanun hazırlamanın zararları zaman geçtikçe ortaya çıkmaktadır. 1956 tarihli TTK'nun yürürlüğe girmesinden sonra York – Anvers Kuralları 1974 – 1994 ve nihayetinde 2004 yıllarında çok önemli değişikliklere uğramıştır [7].

4.2.3. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı

1950 metni ışığında hazırlanan sistem günün ihtiyaçlarının çok gerisinde kalmasının ardından yeni Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda bu yanıltan dönülmüş ve İsviçre'nin kabul ettiği sistemle birlikte- kanunun düzenlendiği tarihteki güncel metni olduğu gibi iç hukuk düzenlemesi haline getirmek yerine- sonradan yapılabilecek değişikliklere karşı esneklik kazandırmak için güncel metne atıfta bulunulması yoluna gidilmiştir.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın uyguladığı bu yeni sistem modern hukukun elverdiği en avantajlı sistemdir. Bu sayede ticaret kanununa oranla çok daha kısa zamanlarda değişikliklere uğrayan, kurallar bütünü halinde düzenlenmiş olan York – Anvers Kurallarına otomatik bir adaptasyon sağlanmış olmaktadır.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın York – Anvers Kurallarına atıf yaptığı 1273. maddesi:

“II- Uygulanacak kurallar

MADDE 1273 – (1) Taraflar başka bir husus kararlaştırmamış olduğu takdirde, müşterek avarya paylaşırması, Milletlerarası Denizcilik Komitesi (Comité Maritime International) tarafından hazırlanarak aşağıdaki hükümlere göre Türkçe'ye çevrilip yayınlanmış olan en son tarihli York-Anvers Kurallarına tâbidir.

(2) York-Anvers Kuralları'nın çevirisi, Sigortacılık Genel Müdürlüğü ile Denizcilik Müsteşarlığı tarafından kurulacak bir İhtisas Komitesince hazırlanır ve orjinal metin ile birlikte Resmî Gazetede yayınlanarak ilân edilir. Milletlerarası Denizcilik Komitesince, York-Anvers Kurallarında yapılacak değişiklikler dahi aynı yöntemle Türkçe'ye çevrilip ilgili Müsteşarlıklarca re'sen veya gerçek ve tüzel kişilerin başvurusu üzerine yayınlanır.” şeklindedir.

5. 2004 VANCOUVER KONGRESİ'NDE YORK – ANVERS KURALLARINDA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

Comite Maritime International'ın düzenlediği Vancouver Kongresi 31 Mayıs – 4 Haziran 2004 tarihleri arasında gerçekleştirildi. 1994 York – Anvers Kurallarının revize etme çalışmalarının yapıldığı bu kongrede çok önemli değişikliklere imza atıldı.

Vancouver Kongresi'nde harfli kurallarda bir değişiklik yapılmamasına rağmen numaralı kurallarda çeşitli tadiller gerçekleştirilmiştir. Mevcut kurallarda yapılan değişikliklerin haricinde 23. bir kural daha eklenmiştir. Zamanaşımının düzenlediği bu kural, değişiklik yapılan diğer kurallar gibi sonradan ayrıntılı olarak incelenecektir.

Vancouver Kongresi'ne gelene kadar sürecin çalışmaları Comite Maritime International'ın 2000 yılında Singapur'da düzenlediği kongrede başlamıştır. Singapur Kongresi'nde, CMI müşterek avarya çalışma grubunun hazırladığı, 1994 York – Anvers Kurallarının Revizyonuna ilişkin soru listesi üye kuruluşlara yollandı. Başkanlığını Alman delege Dr. Thomas Remé'nin yaptığı ve Fransız delege M. Pierre Latron ile Danimarka delegesi Mr. Hans Levy'nin çalışma grubunun hazırladığı bu soru listesine Amerika Birleşik Devletleri, Almanya, Arjantin, Avusturalya, Yeni Zellanda, Brezilya, Çin, Danimarka, Endonezya, Finlandiya, Fransa, Hollanda, İngiltere, İspanya, İsveç, İtalya, Japonya, Kanada, Körfez Ülkeleri, Portekiz, Senegal ve Slovenya'dan tam 21 ulusal deniz hukuku kuruluşundan cevap geldi. Bu cevapların kimileri hazırlanan soru listesine evet – hayır şeklinde olduğu gibi özellikle Hollanda, İsviçre, İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri'nin raporları oldukça yenilikçi ve yapılan çalışmaları yönlendirici bir yapıya sahipti. Gelen raporlar dâhilinde hazırlanan değişiklik tasarısı bir sonraki kongreye yollandı²⁹

37. CMI kongresi 11 – 17 Şubat 2001 yılında yine Singapur'da yapıldı. Bir önceki Singapur kongresinde hazırlanan değişiklik tasarısı tartışıldı ancak somut bir

²⁹ CMI Yearbook 2000

sonuca ulaşamadığından 4 sorudan oluşan yeni bir soru listesi daha hazırlandı ve üye kuruluşlara yollandı³⁰.

38. CMI kongresinin yapıldığı Vancouver'da Uluslararası Avrupalı Dispeççiler Derneği³¹'nin hazırladığı rapor yapılan değişiklikler konusunda çok etkili oldu. Ayrıca 2000 yılından beri çalışmalarını sürdüren müşterek avarya çalışma grubu da son soru listesinin ardından hazır hale geldi.

5.1 Kural VI “Kurtarma Ücreti”

Vancouver Kongresi'nde numaralı kurallarda yapılan ilk değişiklik Kural VI olmuştur. Kurtarma ücretini düzenleyen bu kuraldan 1974 Hamburg Kongresi'nde “Yelkenlerin Zorlanması” ile “Yelken Avaryası ile Kaybı” çıkarıldıktan sonra 1994 Sydney Kongresi'nde de 1989 Kurtarma – Yardım Konvansiyonu'na uygun hale getirilmişti.

1994 York – Anvers Kurallarında, Kural VI, 2 bölüm olarak düzenlenmişti:

“a) İster bir kurtarma sözleşmesi altında ister başka surette yapılmış olsun, deniz macerasına birlikte çıkmış olan tarafların kurtarmayla ilgili olarak yaptıkları harcamalar, kurtarma operasyonlarının ortak deniz yolculuğuyla ilişkili varlıkları tehlikeden korumak amacıyla yapılmış olması koşuluyla, müşterek avarya kabul edilecektir.

Müşterek avarya kabul edilen harcamalar Kurtarmayla İlgili Uluslararası Konvansiyon (1989)'un 13. maddesinin 1 (b) paragrafına uygun, çevreye yapılan zararları önleyen veya en aza indiren kurtarıcı beceri ve çabalarını kapsayan kurtarma ücretinden oluşacaktır.

b) Yukarıda adı geçen konvansiyonun 14. maddesi uyarınca ve bu maddenin 4. fıkrasında belirtilen sınırlar içinde ya da buna benzeyen kurallara göre donatan tarafından kurtarıcıya verilen özel tazminat müşterek avarya içinde kabul edilmeyecektir.”

³⁰ CMI Yearbook 2001

³¹ *The Association Internationale de Dispeççeurs Européens (AIDE)*

Vancouver Kongresi sonrasında a) bölümünün ilk kısmı olduğu gibi değiştirildi. İkinci kısım ile b) bölümü ise aynen muhafaza edildi. Bundan böyle kurtarma ücretleri müşterek avaryaya içinde değerlendirilmeyecektir. Bu genel kuralın ardından hemen istinası getirilmiştir. Bu istisna ise, ancak bir tarafın kurtarma ücretinin tamamını veya diğer tarafın ödemediği kısmı ödemesi durumunda ödenen kısım müşterek avaryaya dâhil edilir şeklindedir.

Bu kuralın değişmesinde, devamlı olarak müşterek avaryaya müessesinin daraltılmasını savunan İngiliz Tezinin etkileri görülmektedir. Zaten genel olarak Vancouver değişiklikleri bu yöndedir.

5.2. Kural XI “Barınma Limanı Giderleri”

Gemi adamlarının ücret ve masraflarıyla barınma limanına girişin ve limanda kalışın sonucunda ortaya çıkan diğer giderleri düzenleyen Kural XI 1994 metninde 4 bölüm olarak düzenlenmişti. 2004 metninde de 4 bölüm olarak bırakılmasına rağmen kimi yerlerde bu bölümlerin içerikleri değiştirildi kim yerlerde de buldukları yerler. Sırasıyla gidicek olursak:

- **a)** bölümünde herhangi bir değişiklik yapılmadı.
- **b)** bölümü ise esas kimyasal değişikliğin yapıldığı bölüm oldu. Bu bölümde:

Bir geminin, kaza fedakârlık ya da başka olağanüstü durumlar sonucu olarak müşterek güvenlik adına, ya da fedakârlık ya da kaza sonucu gemide doğan hasarın yolculuğa güven içinde devam yönünden gerektirdiği onarım zorunluluğu karşısında, herhangi bir liman ya da yere girdiği andan yolculuğa devam edicek duruma duruma kadar geçen ek bekleme süresi içerisinde yapılan masraflar düzenleniyordu. 2004 vancouver değişiklikleri sonrasında bu ek bekleme süresi içinde kaptan ve gemi adamlarına verilen ücretlerle yapılan masraflar müşterek avaryaya kapsamından çıkartıldı.

Ayrıca 1994 metninin **b)** bölümü 2004 metninde **c)** bölümüne geçti.

- *c)* bölümünde de bir değişiklik yapılmadı. Yalnızca 2004 metninde *b)* bölümü olarak düzenlendi. Bir başka deyişle 1994 metninin *b)* bölümü 2004'te *c)*, *c)* bölümü ise *b)* bölümü oldu.
- *d)* bölümünde ise yapılan tek değişiklik “*iii)*” kısmında Kural X (a) ‘ya yapılan

atıf değiştirilerek Kural XI (c) yapıldı.

Sonuç olarak Kural XI'deki en önemli değişiklik barınma limanında geçirilen ek bekleme süresi boyunca kaptan ve gemi adamlarına ödenen ücretlerle yapılan masrafların müşterek avaryanın kapsamından çıkarılması oldu.

5.3. Kural XIV “Geçici Onarımlar”

Uygulamada bir hayli sorunla karşılaşılın ve neredeyse bütün ulusal deniz hukuku dernekleri tarafından hakkında bir rapor hazırlanan “geçici onarımlar” en sonunda 2004 metninde revize edilmiştir.

1994 metninde 2 bölüm olarak düzenlenen Kural XIV'ün ilk bölümüne dokunulmamıştır. Ancak ikinci bölüm son cümlesinden ayrılarak, son cümle bir değişikliğe uğramadan üçüncü bölüm olarak düzenlenmiştir. Ayrıca son cümlesi alınan ikinci bölümün sonuna yeni bir ekleme yapılmıştır. Bu ekleme:

“Barınma limanında kaza sonucu meydana gelen hasara ilişkin geçici tamirat masraflarının müşterek avaryadan karşılanma oranı, bağlama limanında yapılacak kalıcı tamiratların ve buna ek olarak gerçekleşmiş tamiratların oranıyla sınırlıdır.[12]”

Bu basit formülle birlikte geçici – kalıcı tamirat oranları ve bunların müşterek avaryadan karşılanmasıyla ilgili karışıklık giderilmeye çalışılmıştır. İlk bakışta bu sorun çözülmüş olarak görünse de uygulamada ortaya çıkacak anlaşmazlıklar ve açılacak olan davaların ardından bu yeni formülün ne oranda başarılı olacağı görülecektir.

5.4. Kural XX “Para Avansları”

Para avansları 1994 metninde Kural XX olarak 3 bölümde düzenlenmişti. 38. CMI kongresinde bu kuralın ilk bölümü olan:

“Kaptan ve gemi adamları ücret ve bakım giderleriyle, yolculuk sırasında yenilenmemiş müstehlik malzeme ve yakıt için yapılan harcamalar hariç, müşterek avarya sayılan masraflar için %2 oranında komisyon, müşterek avarya kabul edilecektir” hükmü tamamen ortadan kaldırıldı. Ancak ikinci ve üçüncü bölümlere dokunulmadı. Tabi bu durumda ikinci ve üçüncü bölüm otomatikman birinci ve ikinci bölüm haline geldiler [12].

5.5. Kural XXI “Müşterek Avarya Zararları İçin Faiz”

Müşterek avarya zararları için faiz oranını belirleyen Kural XXI 1994 metninde %7 gibi sabit bir faiz oranını öngörüyordu. Ancak uzun zamandan beri şikâyet edilmekte olan bu konu 2000 Singapur Kongresi ile birlikte CMI’nın gündemine girdi. Sabit bir faiz oranı değişken ekonomik değerler karşısında bir dengesizlik oluşturuyordu.

1994 metninde tek bölüm olarak düzenlenen Kural XXI 2004 Vancouver toplantısında revizyona uğramış ve iki bölüm haline getirilmiştir. Yapılan değişikliğin ilk kısmında, dispeç işleminin yapılmasından üç ay sonra kadar, müşterek avarya için yapılan harcama, fedakârlık ve katlanımlara uygulanan sabit yıllık %7 lik faiz oranı kaldırılmıştır. Bundan böyle uygulanacak faiz oranı artık belirlenmiş bir oran olmayacaktır fakat her yıl CMI kurulunca fiiks bir oran belirlenecektir. Belirlenecek olan bu oran CMI’nın internet sayfasında yayımlanacaktır.

Her yıl belirlenecek olan bu faiz oranında tartışmalara mahal vermemek için bazı ilkelerin belirlenmesi kaçınılmaz bir hal almıştır. İşte bu yüzden Vancouver Kongresinin Genel Kurul oturumunda faiz oranını katileştirmek için aşağıdaki ilkeler kabul edilmiştir:

“ CMI Kongresinde yıllık faiz oranının belirlenmesi sırasında uyulacak ilkeler”

Genel Kurul faiz oranının belirlenmesi konusunda - kurulun ilişkili bulduğu- her türlü bilgi ve değerlendirme ışığında yetkili kılınmıştır fakat aşağıdaki konuları hesaba katacaktır:

Oran birinci sınıf bir ticari bankanın iyi kreditesi olan bir gemi donatanına uyguladığı faize yakın, makul bir oranda olmalıdır.

Bu görüşe göre:

- Tüm müşterek avarya ayarlamaları USD kurundan yapılacaktır.
- Bir yıl için USD kredilerinin faiz oranları muayyen değerlendirmeye tabi tutulmalıdır.
- Dolar üzerinden yapılmayan tüm ayarlamalar GBP, EUR veya JPY üzerinden yapılacaktır.
- Bir yıllık kredilerin faizleri GBP, EUR veya JPY üzerinden yapılıyorsa, USD üzerinden verilen kredilerin faiz oranlarıyla farklılık gösterecektir ve bu dikkate alınmalıdır.
- USD gibi faiz oranlarının miktarları kolay öğrenilebilen (İngiliz ve Amerikan bankalarının büyük ve itibarlı müşterilerine uyguladığı kredi faizi) ve LIBOR toplanmalı ve kullanılmalıdır.
- Bu ilkeler üzerinde yapılacak tüm tadiller CMI'nin kongresinde

Kararlaştırılmış olmalıdır [12].

İşte bu ilkeler doğrultusunda her yıl CMI müşterek avarya zararları için fiiks bir faiz oranı belirleyecektir.

2004 metninde 1994 metninden farklı olarak, sabit faiz oranı değiştirildikten sonra bu konuda CMI'ın yapacaklarının sıralandığı bir de ikinci bölüm eklenmiştir.

5.6. Kural XXIII “Zamanaşımı”

2004 Vancouver Kongresi'nde yeni olarak karşımıza çıkan tek kural olan Kural XXIII <Müşterek Avarya İştiraki> [12] ne ilişkin bir zamanaşımı getirmekte. Daha önceden kurallar bütününün dâhilinde olmayan zamanaşımı müessesinin eklenmesiyle birlikte dispeç raporunun düzenlenmesinin ardından 1 yıl içerisinde

müşterek avarta iştirakine ilişkin tüm iddialar zamanaşımına uğramaktadır. Dispeç raporu düzenlenmese dahi müşterek deniz sergüzeştinin tamamlanmasının ardından 6 yıl geçmesiyle aynı sonuç ortaya çıkar.

CMI, bu kuralla müşterek avarya konusunda zaten birçok ulusal kanunda yer alan zamanaşımı müessesesini York – Anvers Kuralları bünyesine katmıştır. Ancak Kural XXIII'ün sonuna eklediği bir bölüm ile de bu kuralın bazı ülkelerde geçersiz sayılacağını da baştan belirtmiştir [12].

5.7. Kullanılan Dilde Yapılan Değişiklikler

Vancouver Kongresi sonucunda 5 numaralı kural değiştirilmiş ve 23. olarak yeni bir kural eklenmiştir. Ayrıca bu değişikliklerin haricinde bazı değişiklikler de terminolojide gerçekleşmiştir. Birbiriyle değiştirilebilir standart hale getirilmiş normlar olan “kabul edilmiştir” ve “izin verilmiştir” bundan böyle “bu şekilde kabul edilmiştir” olarak değiştirilmiştir. Bazı terimler modernize edilmiş ve paragrafların tutarlı numaralandırmaları yapılmıştır [12].

6. 2004 VANCOUVER KONGRESİ SONRASI YORK – ANVERS KURALLARI, YÜRÜRLÜKTEKİ TÜRK TİCARET KANUNU ve TÜRK TİCARET KANUNU TASARISI

6.1. York – Anvers Kuralları ile Türk Deniz Ticareti Hukuku'nun Kesişme Noktaları

York – Anvers Kurallarının ulusal hukukumuzda ilk etkileri Türk Ticaret Kanunu'nun 1956 yılında tadili sırasında gerçekleşmiştir. Halen yürürlükte olan 1956 tarihli TTK'nun hazırlık aşamasında tasarımı hazırlayan Prof. Dr. Ernest Hirsch mehzaz olarak Alman Ticaret Kanunu'nu kullanmıştır. Alman Ticaret Kanunu da müşterek avaryaya ilişkin hükümlerini zamanın York – Anvers Kurallarını

değiştirerek iç hukuk normu haline getirdiğinden dolayı olarak TTK'da bulunan müşterek avaryaya ilişkin hükümler – her ne kadar değişimlere uğramış olsa da – York – Anvers Kurallarından gelmiştir.

York – Anvers Kurallarıyla ulusal hukukumuzun yolları ikinci kez yine TTK'nun tadili sırasında kesişmektedir. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı bu sefer Alman Hukuku'nun yörüngesinden çıkarak İsviçre'nin çözümünü benimsemiş ve direk York – Anvers Kurallarına atıf yapma yoluyla müşterek avaryaya ilişkin sorunları çözüme kavuşturmuştur.

6.2. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Işığında York – Anvers Kuralları ve Müşterek Avarya

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 1273/1³² maddesinde yapılan atıf bizi çok önemli iki sonuca ulaştırmaktadır.

Birincisi geçmişte kullanılan tekniğin uygulama açısından sektörde ne gibi zorluklara yol açtığı çok iyi tespit edilmiş ve geçmişteki hatadan gerekli ders alınmıştır.

İkinci olarak ta Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Deniz Ticaretine ilişkin bölümünde müşterek avarya haricinde birçok önemli müessese bulunmaktadır ve bu müesseselerin tamamına yakını müşterek avarya gibi uluslararası bir nitelik taşımakta ve de doğal olarak bu müesseseler hakkında da York – Anvers Kuralları gibi oluşumlar ve anlaşmalar³³ mevcuttur. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı hazırlanırken de deniz hukukuyla ilgili dünya üzerinde kabul görmüş bu uluslararası kaynaklardan yararlanılmış, bazı yerlerde atıflarda bulunulmuş bazı yerlerde de bu kaynaklardan hükümler alınarak direk iç hukuk kuralı haline getirilmiştir. Ancak

³² “II- Uygulanacak kurallar

MADDE 1273 – (1) Taraflar başka bir husus kararlaştırmamış olduğu takdirde, müşterek avarya paylaşılması, Milletlerarası Denizcilik Komitesi (Comité Maritime International) tarafından hazırlanarak aşağıdaki hükümlere göre Türkçe'ye çevrilip yayınlanmış olan en son tarihli York-Anvers Kurallarına tâbidir.”

³³ Hamburg, Visby vb...

tasarının başka hiçbir yerinde müşterek avaryada olduğu gibi tek bir kaynağa³⁴ - sık sık değişmesine rağmen – külliyeten bir atıfta bulunulmamıştır.

Toptan atıf, York – Anvers Kurallarının dünya üstünde ne ölçüde kabul gördüğünün ve yapılan uluslararası çalışmalara duyulan güvenin açık bir ifadesidir. Ancak bu noktada şöyle bir sakınca ortaya çıkmaktadır: Ya York – Anvers Kurallarında önümüzdeki yıllarda düzenlenecek olan CMI kongrelerinde ülkemizin genel çıkarlarına³⁵ ve de TTK'nın sistematığıne aykırı bir düzenleme yapılırsa ne olacaktır. Elbetteki kanunkoyucu olarak Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin müdahale yetkisi her zaman için mevcuttur ancak birkaç yılda bir değişen York – Anvers Kurallarının ulusal menfaatlere ve TTK'nın sistematığıne hangi ölçüde aykırı olduğunun kim tarafından nasıl tespit edileceği ve olası bir müdahale sonrası yapılacak olan değişikliğin hangi tarihten itibaren nasıl bir sonuç doğuracağı büyük bir muammadır.

6.3. Vancouver Değişikliklerinin Türk Deniz Ticareti Hukuku'na Etkileri

Vancouver Kongresi'nde yapılan yenilikler şu an yürürlükte bulunan TTK açısından bir değişiklik yaratmayacaktır. Çünkü 1950 metni göz önünde bulundurularak hazırlanan TTK ile konşimentolara atıf yoluyla eklenen 1974 ya da 1994 York – Anvers Kuralları uygulamada nasıl sorun çıkarmadan tatbik ediliyorsa 2004 metnine yapılacak atıflar sonrasında da aynı prosedür geçerli olacaktır. Ayrıca Türk Ticaret Kanunu Tasarısı m.1273/1 hükmü de:

“Taraflar başka bir husus kararlaştırmamış olduğu takdirde”

ifadesini kullanarak müşterek avarya konusunda tam bir sözleşme serbestisi tanımaktadır.

³⁴ York – Anvers Kurallarına

³⁵ Türkiye resmi rakamlar üzerinden incelendiğinde taşıtan bir devlet statüsündedir ve York – Anvers Kurallarında taşıtan aleyhine çok ciddi bir düzenleme yapıldığını varsayarsak...

Vancouver değişiklikleri genel anlamda teknik değişikliklerdir ve de zamanaşımı hakkında eklenen Kural XXIII te TTK m. 1262/ 2³⁶ ile aynı doğrutudadır. Yani uygulama açısından herhangi bir sorunla karşılaşılması pek muhtemel görünmemektedir.

³⁶ “TTK.m.1262/2 Deniz ödöncü paraları ve müşterek avarya garame payından dolayı malları takyid eden alacaklarla bu paralar ve garame paylarının meydana getirdikleri şahsi talep hakları da bir yılda müruruzamana uğrar”

7. SONUÇ

Toplum yaşamındaki ticari dengenin insan lehine oluşmasını teminen yapılan arayış ve alınan tedbirler, ülkelerin güç birliğini ve bu cümleden olarak uluslar arası organizasyonların ve buna bağlı olarak revize edilen hukuk normlarının daha da güncel ve aktif hale gelmesine zemin hazırlamıştır. Nitekim müşterek avaryada önemli bir faktör olan deniz ticaretindeki iş gücü ve genel işletme maliyetlerini indirmeye matuf benzeri girişimler 18. yüzyılda başlamış, günümüze dek devam etmiştir. Ülkelerin ticaret yaşamındaki avantajları, teknoloji çağının nimetleriyle birleşince hâsıl olan merteye diğer ülkeleri de ciddi bir arayış içine iterek yeni tedbirler almaya zorlamıştır.

Bu benzeri oluşumlar, sektörler arası yarışın yeni bir hüviyet kazanmasına, bu cümleden olarak uluslar arası organizasyonların güç birliğine zemin hazırlamıştır.

Ülkelerarası ticari oluşumda, donatanı, yük taşıtanı ve sigortacısıyla olmak üzere üç önemli ayak üzerinde icra edilen deniz ticareti; fiili maliyetler dikkate alındığında, dünya taşımacılık sektörü açısından önem arz eder. Deniz ticaretinin bu çok yönlü üstünlüğü, gelişen teknolojilerle birlikte insan faktörü ile hayatiyet kazandığı cihetle, ilişkilerdeki menfaat çatışmalarının uygar ve medeni bir tarzda seyri, alınan uluslar arası karar ve kurallarla daha düzgün hale getirilmektedir. Bu cümleden olarak, gelişen teknolojik alet ve donanımlarla denizde çok yönlü güvenlik sağlamaya çalışılmışsa da <insan faktörü> her zaman için çok büyük hata ve kusur olasılığı olduğu unutulmamalıdır.

Tüm teknolojik gelişmelere rağmen, deniz ticaretinde önemli bir yer işgal eden deniz kazaları, gemiler, taşınan yükler ve bunlara bağlı olarak ortaya çıkan sigorta değerleri yüksek mertebelere ulaşmaktadır. Bu kazalar sonunda hâsıl olan bilânçonun kime ne oranda dağıtılacağı sorusuna en etkin ve hukuksal açıdan çözüm müşterek avarya usullerine ilişkin ulusal kanun ve uygulamalardır. Nitekim uluslar arası bir niteliği olan müşterek avarya'nın bu cümleden bir düzenleme yapma keyfiyeti, ilk olarak Fenikeliler tarafından oluşturulan kurallarla birlikte, ilk önce Roma hukuku'nu etkilemiş ve böylece müşterek avaryaya ilişkin uluslar arası çalışmaların seyri günümüze dek revize edilerek devam etmiştir.

Tüm gelişim evreleri incelendiğinde en önemli dikkat çeken nokta, müşterek avarya kapsamının daraltılmaya çalışıldığıdır. Nitekim son yapılan Vancouver değişiklikleri incelendiğinde, değişiklik yapılan maddelerin çoğunlukla müşterek avarya kapsamından çıkarılan bölümler bazı camialarda tepkiye neden olmuştur. Genel tutum incelendiğinde ve Lloyd'un görüşleri dikkate alındığında uzun vadede müşterek avarya müessesesinin yerini sigorta müessesine bırakacağı bile düşünülebilmektedir.

2004 Vancouver değişiklikleri Türk Ticaret Kanunu açısından çok büyük bir değişikliğe sebep olmamıştır. Bunun nedeni ise Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 1273/1 maddesinde yapılan atıftır. Bu maddeye göre Anvers kuralları işleyişi çabuklaştırmak ve değişiklikleri anında uygulayabilmek adına bir iç hukuk haline getirilmemiş, sadece bu kurallar bütününe atıfta bulunulmuştur. Buna göre Türkçeye çevrilmiş son geçerli metin bizim kanunumuz tarafından da kabul görmüştür. Herhangi bir yanlış anlaşılmayı önlemek, ya da başka uygulamaların da önünü açabilmek için bu maddeye ek olarak da "aksi kararlaştırılmadıkça" hükmü eklenmiştir.

VIII KAYNAKÇA

- [1] **Okay Sami**, 1959. Müşterek Avarya Hukukunun Kısa Bir Tarihçesi, İstanbul Ü.H.F.M. XXIV, sayı:1 – 4
- [2] **Bahar Yakım**; Büyük Avarya, İstanbul Barosu Dergisi
- [3] **Ernest Hırş**, 1948. Ticaret Hukuku Dersleri,
- [4] **Mazhar Nedim Göknil**, 1946. Deniz Ticaret Hukuku,
- [5] **Tekil Fahiman**, 2001. Deniz Hukuku, İstanbul
- [6] **York – Anvers Kuralları 1994 Metni**, Üstün Kural
- [7] **Tekil Fahiman**, 1965. Türk Hukukunda Müşterek Avarya, Deniz Nakliyatı ve Sigorta Hukuku İhtilafları, İstanbul
- [8] **Göknil Mazhar Nedim**, 1950 York – Anvers Kaideleri, İstanbul Barosu Dergisi 1950
- [9] **Okay Sami**, 1972. Müşterek Avaryada Kusur, İktisat ve Maliye Dergisi
- [10] **Erman Eyüp Sabri**, 1961. York – Anvers Kaideleri ve TTK Hükümleri Muvacehesinde Müşterek Avarya, Adalet Dergisi
- [11] **Aybay, G.** 1995. York – Anvers Kuralları (1994) (Türkçe ve İngilizce Metinler)
- [12] <http://www.comitemaritime.org>

Diğer faydalanılan kaynaklar

- ✓ **Altuğ Yılmaz**, 1951. Mukayeseli Hukukta Büyük Avarya Halleri, İstanbul Barosu Dergisi
- ✓ **Altuğ Yılmaz**, 1954. Geminin Büyük Avarya Tamiratı Dolayısıyla Bir Barınma Limanına Girmesi Sebebiyle Meydana Gelen İşsizlik Büyük Avaryaya Dâhil Edilebilir mi? İstanbul Barosu Dergisi
- ✓ **Arkan Sabih**,1982. Müşterek Avarya Halinde Sigortacının Sorumluluğu, Sigorta Hukuku Dergisi
- ✓ **Arseven Haydar**, 1961. Müşterek Avaryalar I: Umumi Prensipler ve Münferit Müşterek Avarya Halleri, İstanbul
- ✓ **Ataergin Selim**, 1995. Genel Avarya ve York – Antwerp Kuralları 1994 Değişiklikleri, MÜHF Hukuk Araştırmaları Dergisi IX, sayı 1 – 3
- ✓ **Aybay Gündüz**, 1995. York – Anvers Kuralları (1994) Türkçe ve İngilizce Metinler, İstanbul
- ✓ **Bahar Yakım**, Büyük Avarya, İstanbul Barosu Dergisi
- ✓ **Caner Oğuz**, 2003. York – Anvers Kurallarında Çevre Kirlenmesi ve 1994 Yılında Bu Konuda Yapılan Yeni Düzenlemeler, İstanbul
- ✓ **Comite Maritime International**, Yearbook 2000
- ✓ **Comite Maritime International**, Yearbook 2001
- ✓ **Comite Maritime International**, Yearbook 2002
- ✓ **Comite Maritime International**, Yearbook 2003
- ✓ **Çetingil Ergon**, 1982. Müşterek Avaryada Yeni Düzenleme: 1974 York – Anvers Kuralları, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi XI/4

- ✓ **Dođanay İsmail**, Müşterek (Büyük) ve Hususi Avaryalar, Yargıtay Dergisi 1977, sayı:1
- ✓ **Dođanay İsmail**, Müşterek (Büyük) Avarya Çeşitleri, Yargıtay Dergisi 1977, sayı:2
- ✓ **Dođanay İsmail**, Müşterek Avarya Sayılan Haller Nelerdir ?, Yargıtay Dergisi 1977, sayı:3 – 4
- ✓ **Dođanay İsmail**, Müşterek (Büyük) Avarya ve Dispeç, Yargıtay Dergisi 1978, sayı:1 – 2
- ✓ **Durusoy Emin Ali**, York ve Anvers Kaideleri ve 1924 İstokholm Konferansına Kadar Takip Ettiği Seyir ve İnkisaf, İstanbul Barosu Dergisi 1949/2
- ✓ **Elöve Mustafa Emil**, Kitap Tahlili: “Özkan Gürkan: Der Vergleich Zwischen den York – Antwerpen Rules und den Bestimmungen des Deutsch – Türkischen Gesetzes, Hamburg 1956”, İstanbul Barosu Dergisi 1959
- ✓ **Erman Eyüp Sabri**, York – Anvers Kaideleri ve TTK Hükümleri Muvacehesinde Müşterek Avarya, Adalet Dergisi 1961
- ✓ **Helmis J**, 1950. Büyük Avarya ve 1924 York – Anvers Kaideleri, İstanbul
- ✓ **Hudson N.G. / Milburn D.G.**, 1977. Marine Claims Handbook, Londra
- ✓ **Kabaaliođlu Haluk A.** 1986. Müşterek Avarya ve Geminin Karaya Oturması, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası yıl:69, sayı:1411
- ✓ **Kender Rayegan**, 1979.Deniz Ticareti Hukuku Dersleri: Müşterek Avarya – Çatma – Kurtarma – Yardım, İstanbul

- ✓ **Kender Rayegan / Çetingil Ergon, 1998.Deniz Ticareti Hukuku,**
İstanbul