

**T.C**  
**İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

Doktora Tezi

**MÜŞTEREK AVARYALAR**

Güzin Civan TEMUÇİN  
2502550542

Tez Danışmanı: Prof. Dr. İnci KANER

İstanbul 2007

## TEZ ONAY SAYFASI

## ÖZ

Müşterek Avarya'nın tarihi Romalılara ve Rodoslulara kadar uzanmaktadır. Glasgow Kararları ve York Anvers Kuralları yüzyılımızın çok daha öncesine uzanmaktadır. Akdeniz ve Ege'de başlayan deniz ticaretinin zamanla tüm denizlere ve okyanus aşırı kıtalara yönelmesi bazı kuralların oluşmasını ve uygulanmasını beraberinde getirmiştir. Kimi zaman gemiler düşman veya korsanlara karşı müdafaa edilmiş kimi zaman da sert deniz koşulları nedeni ile donanımlar ve yükler zarar görmüştür. Bazen sert koşullar, bazen de karaya oturma sebebi ile müşterek selamet uğruna denize yük atılması ve fedakârlık yapılması gerekmiştir. Kimi zaman kaza veya olağanüstü haller sebebi ile yolculuğa devam etmek tehlike arz etmiş, bir barınma yeri seçilmesi gerekmiş veya gemi bilerek karaya oturtulmak zorunda kalınmıştır. Tehlike içinde bulunma kavramı nedir, neye göre değerlendirilecektir, alınması gerekli tedbirler nelerdir, barınma yeri neye göre seçilecek, niteliği ne olacaktır, örneğin gemide çıkan yangın sebebi ile güverte yükünün denize atılması gerekli ise öncelik hangi yüklerde olacaktır, gemide oluşan enkaz hangi kurallara göre kesilip atılacaktır, bütün bunlar denizlerde geçen ticaret hayatı boyunca düşünölmek zorunda kalınmıştır.

Bir gemi limanından çıkıp, rotasında seyrine başladığında birçok kişinin sorumluluğu da onunla birlikte seyre başlamıştır. Denizlerde veya varış limanında birçok tehlike onları beklemektedir. Geminin yolda kalması, makinelerinde arıza oluşması veya varış limanında yükün boşaltılması sırasında oluşabilecek hasarlar hep olası tehlikelerdir. Geminin kurtarılmasından, gecikmelerden, yükün başka bir vasıta ile yollanmasından veya depolanmasından ve bunun gibi pek çok sebepten dolayı taraflar tek başlarına ya da müştereken sorumlu olacaklardır.

## **ABSTRACT**

The history of "General Averages" goes back to Romans and people of Rhodes. Glasgow and York Anvers rule goes far before our current century. Expansion of sea commerce to all seas and overseas which had initially started only in Mediterranean and Aegean Sea has caused the establishment and application of some rules. Sometimes ships have been defended versus the enemies or pirates, sometimes the rig or the freight of the ship have been damaged. Sometimes sacrifices were needed in order to provide mutual salvation, like throwing some of the freight away to the sea due to tough sea conditions or due to strike ground of the ship. Sometimes due to extraordinary situations or accidents, continuing the journey had become dangerous so that either a harbor had to be chosen or the ship was made to strike ground on purpose. What is the concept of being in danger and how it is going to be treated, what are the precautions to be taken, how the harbor is going to be selected, what will be the specifications, if there had been a need rising for some of the freight to be thrown into the sea for example due to a fire on the ship deck, which loads are to be selected first, what are the rules for cutting and throwing away the wreck that had occurred on the ship, are some of the concepts that had to be thought over during the whole commercial period that happened via sea.

A lot of parties' responsibilities start simultaneously, when a ship leaves its harbor and starts its route. A lot of dangers are waiting for the ship in the sea and the arrival harbors. Interruption of the journey, mechanical problems or damages that happen during the emptying of the freight in the arrival destinations are some examples of these dangers. The rescuing of the ship, any delays, transfer of the load to another vehicle and storage of the load and due to many other reasons the parties will be held responsible either alone or collectively.

## ÖNSÖZ

Tezimizin amacı lisans seviyesindeki her öğrenciye müşterek avarya konusunu sevdirmektir. Önemi ise buradan kaynaklanmaktadır. Kapsam olarak ise York Anvers Kuralları ve müşterek avarya türlerini kapsamaktadır.

Tezin hazırlanmasında maddi ve manevi katkısı olan Tez izleme komitesi üyeleri, saygı değer hocalarım Prof.Dr.Şener AKYOL, Prof.Dr.İnci Deniz KANER ve Prof.Dr.Selim ATAERGİN'e teşekkürlerimi burada bir borç bilirim. Ayrıca tez düzeltmelerinde yardımcı olan saygıdeğer hocam Doç.Dr.Zehra ŞEKER ÖĞÜZ ve Araştırma Görevlisi Ebru ATEŞ'e teşekkürü de borç bilirim.

Okuyanlara hayırlı olmasını dilerim.

Güzin Civan TEMUÇİN

## İÇİNDEKİLER

<b>ÖZ (ABSTRACT)</b> .....	<b>III</b>
<b>ÖNSÖZ</b> .....	<b>V</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>VI</b>
<b>KISALTMALAR</b> .....	<b>IX</b>
<b>GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>I. MÜŞTEREK AVARYANIN TARİHİ</b> .....	<b>2</b>
1.1. ( MÖ. 764 – MÖ. 200 ).....	4
1.2. (MÖ. 2. yüzyıl – MÖ. 27).....	5
1.3. İlk İmparatorluk ( MÖ. 27- MS. 284 ).....	6
1.4. Son İmparatorluk ( MS. 284- MS. 565 ).....	7
<b>II. MÜŞTEREK AVARYAYA İLİŞKİN KURAL VE KARARLAR</b> .....	<b>9</b>
2.1. Glasgow Kararları 1860.....	9
2.2. York Kuralları 1864.....	11
2.3. York Anvers Kuralları 1877.....	14
2.4. York Anvers Kuralları 1890.....	18
2.5. York Anvers Kuralları 1924.....	26
2.5.1. Yorum Kuralları.....	27
2.5.2. Genel Kurallar.....	28
2.6. York Anvers Kuralları 1950.....	37
2.6.1. Yorum Kuralları .....	38
2.6.2. Genel Kurallar .....	39
2.7. York Anvers Kuralları 1974.....	50

2.7.1. Yorum Kuralları.....	51
2.7.2. Genel Kurallar.....	52
2.8. York Anvers Kuralları 1990 Değişiklikleri.....	61
2.9. York Anvers Kuralları 1994.....	62
2.10. York Anvers Kuralları 2004 Hazırlık Çalışmaları .....	78
2.10.1. Genel Olarak .....	78
2.10.2. Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliğinin (IUMI) York Anvers Kuralları 1994'ün revizyonuna İlişkin Görüş ve Teklifleri .....	79
2.10.3. Uluslararası Avrupa Dispeççiler Derneğinin (AIDE) York Anvers Kuralları 1994'ün Revizyonuna İlişkin Görüş ve Teklifleri .....	86
2.10.4. Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın (ICS) Görüşleri.....	89
2.10.5. İtalyan Deniz Hukuku Derneği'nin York Anvers Kuralları 1994'ün Revizyonuna İlişkin Görüş ve Teklifleri.....	91
2.10.6. İngiliz Deniz Hukuku Derneğinin York Anvers Kuralları 1994'ün Revizyonuna İlişkin Görüş ve Teklifleri.....	92
2.11. York Anvers Kuralları 2004.....	99
<b>III. BAŞLICA MÜŞTEREK AVARYA HALLERİ.....</b>	<b>126</b>
3.1. Denize Mal Atma Müşterek Avaryası.....	126
3.2. Hafifletme Müşterek Avaryası.....	130

3.3. Karaya Oturtma Müşterek Avaryası.....	134
3.4. Yüzdürme Müşterek Avaryası.....	139
3.5. Yangın Söndürme Müşterek Avaryası.....	144
3.6. Yük Vesairenin Yakılması Müşterek Avaryası.....	159
3.7. Barınma Müşterek Avaryası.....	161
3.8. Muvakkat Tamir Müşterek Avaryası .....	194
3.9. Boşaltma Sırasındaki Yük Zararları Müşterek Avaryası.....	201
3.10. Geminin Müdafaası Müşterek Avaryası.....	203
3.11. Gemi ve Yükün Düşman ve Korsanlardan Kurtarılması Müşterek Avaryası.....	205
3.12. Para Tedariki Müşterek Avaryası.....	206
3.13. Müşterek Avarya Halinde Sigortacının Himaye Borcu.....	215
<b>EK: 1 General Average Bond.....</b>	<b>219</b>
<b>SONUÇ.....</b>	<b>221</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>222</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>223</b>



## KISALTMALAR

<b>Age</b> .....	Adı Geçen Eser
<b>AIDE</b> .....	Association Internationale Des Dispatcheurs Europeens
<b>b</b> .....	Bent
<b>Batider</b> .....	Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
<b>BİMCO</b> .....	The Baltic and International Maritime Conference
<b>CIF</b> .....	Cost, Insurance, Freight
<b>CMI</b> .....	Comite Maritime International
<b>DCTK</b> .....	Dispeççiler Cemiyeti Tatbikat Kaideleri
<b>Ed</b> .....	Edition
<b>ICS</b> .....	International Chamber of Shipping
<b>Intertanko (DCTK)</b> .....	International Association of Tanker Owners
<b>IUMI</b> .....	Union of Marine Insurers
<b>IHFMI</b> .....	İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası
<b>s</b> .....	Sayfa
<b>TK</b> .....	Türk Ticaret Kanunu
<b>UNCTAD</b> .....	United Nations Conference on Trade and Development
<b>Vol</b> .....	Volume
<b>YAK</b> .....	York Anvers Kuralları



## GİRİŞ

Müşrek avarya eski Yunan kanunlarının küçük bir parçası üzerine inşaa edilmiştir. Justinian Digestasındaki bir bölümün textinin formuna göre: lege Rhadia cavetur ut si levanda navis gratia jactus mercium foctus est, omnium contributore sarciatur guod pro amnibus datum est. Rodos hukuku temin eder ki geminin güverteden ticari mal atılarak hafifletilmesi halinde bütün bunlar paylaşımında yer alacaktır. Yani, tehlike zamanı verilen ya da fedakârlık edilenlerin hatırı için selamete getirilen taraf genel paylaşımında yer alacaktır. Bu kural eski zamanlardan beri bir geminin bir tek günde veya bütün yolculuğunda rekor yapan seyri gemi adamları arasında, hangi memlekete ait olduğu değil açıkça pozisyonun elzemi yetine bağlıdır.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>Türk Hukukunda Müşterek Avarya konusunda bak: Fahiman TEKİL, **Türk Hukukunda Müşterek Avarya**, İstanbul, 1965; Lownders ve Rudolf, **General Avarage and The York Antwerp Rules**, Stevens and Sons Limited, Great Britian, 1948, s.1

## I. Müşterek Avaryanın Tarihi

Fenikelilerde ve Kartacalılarda M. Pardessus der ki gerçek üniversal ticaretin yapıldığı yerde taşıyan vüsate yer verecektir, fakat henüz ehemmiyet olmadan kendini Greklerin navigasyonuna açıyordu ve özellikle – Grekler için o kendisi geç sahaya giriyordu–Grek kolonileri Anadolu ve yakın adalardaydı. Birbirinden uzak olmayan körfezlerle ve nehirlerle kesilmiş verimli arazilerdi, zirai üretimlerini çok çeşitli kılmışlardı, pozisyonlarının onlara verdiği kolaylıkla erken kazanmaya başlamışlardı, malları değiştiriyorlardı ve onları fenikeye taşıyorlardı bir hayli de entrepot'a. Ticaretin böyle gelişmesi bir takım ehemmiyetler gösterir. Belki niyetleri Ege denizinden fazla ayrılmak değildi.<sup>2</sup> Polybius'dan öğreniyoruz ki harp paniğinde Rodoslular Roma tarafını tutarlardı ve Kartacalıların saldıran savaş gemilerine belki de kruvazörlerine iyi servis yapmazlardı.

Çiçero Rodosluların deniz gücü ve disiplini olduğunu söyler hatırlanırsa bugüne kadar Pardessus olabilir der. Rodoslular deniz ticareti hukuklarını Fenikelilerden ödünç almışlardır, konjektür için herhangi özel sebep güçlkle teklif edilebilir. Söylemek mümkündür ki hakikatte Rodoslulardan Yunanlılara dünyada müşterek avarya prensipleri ilk açıklanmıştır ve böylece gerçek orjini üzerine küçük bir ışık tutar. Net olarak formüle edilmeden önce eski ve geniş kapsamlı tatbikatı olmuş olmalıdır. Daima hatırlamalıyız ki eski zamanlarda, belkide binlerce yıl önce tacirler ya yük sahipleri tarafından alışılmış olan her zaman tabii olarak mallarıyla seyyar satıcılar gibi limandan limana seyretmekteydi. Bu küçük gemiler en çok Akdeniz veya Ege denizinde sefer ediyorlardı ki buralarda fırtınalar çabucak yükseliyor ve aşağı taraf vakaları oluyor, sıklıkla deniz kazaları oluyor, Başka tarafa çevrilerek ve her yükün porsiyonu hafifletilerek yapıyordu, bu ölçümde her nasılsa hayırlısı dinlenmek olacaktır. Onun rızası bu çeşit bir fedakarlığa sadece bir sözveri getirmelidir – önce açıklamalıdır sonra adetler ve şüphesiz olarak kabul etmek ki o zaman ya da eğer gemi sahile emniyetle geldiğinde onu iyi etmek için onun kayıplarından faydalananlar hisselerini ödeyecektir.

---

2 A.g.e., s.1

İlk zamanlarda kapalı tarım ekonomisinin hakim olduğu Roma'da hayatın kaynağının ev ( domus ) olduğu ve aynı pater familias hakimiyetin-dekilerin hemen hemen bütün ihtiyaçlarını aile içi üretimle sağladıkları bilinmektedir.<sup>3</sup> Geleneklere ve toprağa bağlı Romalılar nazarında toprağın bahsettikleri dışında kar kaynağı aramanın hür insanlara yakışan onurlu bir davranış sayılmaması ticaret alanındaki gelişmeleri bir süre geciktirmiştir. Romanın yalnız tarım ve hayvancılık yapan bir toplum olmaktan çıkıp ticaretle uğraşan bir toplum haline dönüşmesi asırlar sürmüştür. Bunda, topluma hakim olan değer yargıları dışında, aynı mübadeleden para mübadelesine geçişteki gecikme de rol oynamıştır.

Topluma egemen olan sosyal ve ekonomik koşulların hukuku ve toplumsal yapıyı etkilediği bilinen bir husustur. Bu etki Romada ticaretin gelişmesi incelenirken açıkça görülmektedir. İlk zamanlar tarım ve hayvancılıkla geçimini sağlayan ve patriyorkal bir düzenin hakim olduğu Roma'da kolektif toprak mülkiyeti rejimi bulunur. Özel mülkiyetin kabulü ise ancak tarım toplumu haline geldikten sonra gerçekleşmiş ve bu aşamada Paterfamilias yönetiminde kuvvetli bir aile yapısı oluşmuştur.<sup>4</sup> Öte yandan ticari ilişkilerin gelişmesiyle aile kurumu giderek bağımsızlaşmış, menkul mülkiyeti toplumda gayrimenkuller kadar önem kazanmıştır. Bütün bunlar ekonominin toplumsal yapı üzerindeki etkisinin birer kanıtıdır. Bununla birlikte vurgulamak gerekir ki ticaretle ilgili kurallar Roma'da hiç bir zaman ayrı bir bölüm olarak düzenlenmeyip daima genel borç ilişkileri içinde ele alınmıştır. Roma'nın akitler sistemi, irade uyuşmasına dayanan ve dürüstlük prensibinin hakim olduğu bu ticari ilişkiler sayesinde gelişmiştir. Evrensel bir hukuk olan "ius gentium " un felsefesi burada somutlaşır.<sup>5</sup>

Günümüzde, ticaret anlamına gelen "cammercü" kelimesi Roma'da " iki kişi arasında bir mal üzerinde alım satım yapabilme, daha genel olarak ius civile

---

<sup>3</sup> Mehtap ÜNAN, "Roma Hukukunda Lex Rhodia De lactu Çerçevesinde Müşterek Avarya Kurumu", **Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul, 1989, s.1

<sup>4</sup> **A.g.e.**, s. 2

<sup>5</sup> Ius Gentium geniş anlamıyla Ius Civilenin (bir kavmin kendi zihni-yetiyle oluşturduğu iç hukuk) karşısı olarak tabii aklen öngördüğü bütün kavimlere uygulanabilen kaideleri ifade eder. Dar manada ise Romada yaşayan yabancılara ve yabancılarla ilişkilerinde Romalılara uygulanan hukuktur. **A.g.e.**, s.2, dn.7

kaidelerine uygun şekilde, bilhassa mancipatio işlemi vasıtasıyla bir malı “temlik ve iktisap etme” yeteneğini ifade ederdi.

Batı Akdeniz'in Fethi ve Pön Savaşları Roma ekonomisinde deniz ticaretinin ağırlık kazanması bakımından dönüm noktası sayılırsa da Romalıların ilk kez denize açılmaları çok daha eskiye, M.Ö 4. yüzyıla dayanır.<sup>6</sup>

Ticaretin gelişmesinin dönemlere ayrılarak incelenmesi Romanın tarihi devirleriyle paralellik kurulması açısından kolaylık sağlar. Bu düşünceyle Roma'da ticaretin gelişimini dört dönemde ele alabiliriz

1. Romanın kuruluşundan ikinci Pön savaşına kadar olan ilk dönem (M.Ö.754 - MÖ.200 )
2. İkinci Pön Savaşının sonundan imparatorluğun kuruluşuna kadar olan dönem (MÖ. 2. YÜZYIL- MÖ. 27 )
3. İlk İmparatorluk ( MÖ. 27- MS. 284 )
4. Son İmparatorluk ( MS 284- MS. 565 )

### 1.1. ( MÖ. 754 – MÖ. 200 )

Romalılar, Etrüsk hakimiyetinden önce hayvancılıkla uğraşırlardı. Günlük hayatta paranın rolü önemsizdi. Her aile ihtiyaçlarını karşılayacak ürünü kendisi üretirdi. Romalı köylüler kentten uzakta büyük çiftliklerde dışarıyla fazla ilişkisi olmayan bir yaşam sürerlerdi. Roma'da ortak hayatın merkezi her dokuz günde bir kurulan ve “nundinae” adı verilen pazardı. Halk kendi üretilmediği ihtiyaçlarını buradan karşılardı. Etrüsk kervanlarının Tiber nehri üzerinde kurulan Sublicius köprüsüyle Toskana'dan Kampania'ya geçmeleri, güney İtalya'daki Yunan kolonileriyle ticareti geliştirmiş ve uluslararası nitelikteki bu ticari faaliyetler Etrüsk

---

<sup>6</sup> **A.g.e.**, s. 3

hakimiyetinin çöküşüne kadar kesintisiz devam etmiştir.<sup>7</sup> Roma'nın uluslararası ticareti, MÖ. 4. yüzyıldan itibaren komşularıyla sınırlı olmaktan çıkmış, ülkenin güçlenmesine bağlı olarak daha da gelişmiştir.

Yabancılarla yapılan ticarete Romalılar yabancı tacirlere tahıl, bakır cevheri, köle, yabancı tacirler ise Romalılara daha çok fildişi eşya, mücevher ve kumaş gibi işlenmiş şeyler verirlerdi.

Bütün ilkel kavimlerde olduğu gibi Roma'da da yabancılar önceleri mevcut hukuk düzeninin dışında bırakılmış fakat yabancılarla yapılan muamelelerin artması, zamanla yabancılarla ve yabancılarla ilişkilerinde Romalılara birlikte uygulanabilen “ ius gentium ” un doğmasına yol açmıştır.

Roma'da ticari hayatın canlanmasıyla, Forum denilen meydana devamlı açık olan bir Pazar kurulmuştur.<sup>8</sup> Bu tür Pazar yerlerindeki alış verişin kontrolü güvenliğin sağlanması ve yolların bakımıyla ilgilenen “aedilis curulis” isimli magistranın faaliyetleri günümüzdeki belediye hizmetleriyle benzerlik gösterir.

Birinci Pön savaşı sırasında ilk deniz filosunu oluşturan Roma, bu yolla İtalya dışına müdahale ederek deniz ticaretini daha da geliştirmiştir. Akdeniz ticaretine girilmesinin en önemli etkenlerinden biri de MÖ. 269-268'de as denilen bronz pazarının kullanılmaya başlanmasıdır. Bu tarihten itibaren artık Roma için tarım ekonomisi devrinin bittiği ve ticaret ekonomisinin başladığı söylenebilir.

## 1.2. (MÖ. 2. yüzyıl – MÖ. 27)

MÖ. 2. asırda Roma'nın uluslararası ticarete tam olarak katılması ve tarım ekonomisinden ticaret ekonomisine geçmesi köklü sosyal değişmelere neden

---

<sup>7</sup> A.g.e., s. 4

<sup>8</sup> A.g.e., s. 5

olmuştur. Komşu ülkelere yapılan savaşların ve fetihlerin etkileri çok çeşitlidir. Savaşlar Roma'ya öncelikle savaş esiri köleler, toprak ve menkul değerler kazandırmış, ülkeye akan zenginlik faizle ödünç veren bir Roma kapitalist sınıfı yaratmıştır. Akdeniz'de egemenliği artan Roma MÖ. 146 da rakipleri Kartaca ve Korent'i, MÖ. 89 da da deniz haydutlarını etkisiz bırakarak Akdeniz ticaretine hakim oldu ve deniz ticaretini Roma'dan geçecek şekilde örgütledi. Artık Roma, sürekli ve önemli bir ticaret merkezi haline gelmiş, Delos ise Doğu Akdeniz'in başlıca pazarı olmuştur. Ticaret ekonomisindeki gelişme, üretimde ihtisaslaşmayı ve tarımda esaslı bir değişimi beraberinde getirir: mesela bu döneme kadar tahıllarıyla ün yapmış bulunan Latium bölgesi daha kaliteli ve ucuz olan Sicilya ve Afrikayla rekabet edemeyince, burada tahıl tarımını terkedip bağcılık ve zeytinciliğe yönelmek zorunda kalmıştır.<sup>9</sup>

Ekonomideki değişim, kentlerde yaşayanların sayısını arttırmış, uluslararası ticaret yapan zengin tacirler, bankerler, zanaat ve ticaretle uğraşan köle ve azatlılardan oluşan bir nüfus Roma'ya yığılmıştır. İşlediği ürünü değiştirerek geçinen sermayesi olmayan küçük toprak sahipleri, faizle borç para aldılar ve borçlarını ödeyemeyerek topraklarını satmak zorunda kaldılar. Küçük araziler, büyük sermaye sahiplerinin elinde toplanarak "latifundum" adını aldı. Böylece Roma halkının (Populus Romanus ) çekirdeğini teşkil eden özgür küçük çiftçi sınıfı ortadan kalktı. Bunlar daha çok yüzyıl savaşlarında telef oldular. Orta sınıfın insanları, sayıları çok artan ve bedava çalışan köleler karşısında işsiz ve parasız bir halde şehirlere göç ettiler. Roma aile yapısı da bu değişimden etkilenmiş, pater familias'ın çok uzaklara savaşmaya giden çocukları üzerindeki otoritesi zayıflamıştır.

### 1.3. İlk İmparatorluk ( MÖ. 27- MS. 284 )

İlk İmparatorluk devrinin en belirgin özelliği Akdeniz çevresinde bir antik dünya birliğinin kurulması ve her alanda meslek teşekküllerinin meydana getirilmesidir<sup>10</sup> Augustus'un imparatorluk sınırları dışında kalan bazı yerlerin fethini tamamlamasıyla

---

<sup>9</sup> A.g.e., s .6

<sup>10</sup> A.g.e., s. 7



Akdeniz bir Roma gölü haline dönüştü. Akdeniz ticaretinin Roma'dan geçmesi, diğer yandan ölçü tartı ve para birimlerinin birleşmesi sonucunu da beraberinde getirmiştir. Augustus zamanından başlayarak iki yüzyıla yakın süren bu barış devrine "Pax Romana" denir. Bu dönemde, Cumhuriyet Devri'nin sonlarına doğru canlanan ekonomik hayat sınırlarda ve içeride hüküm süren barış ortamı sayesinde, hiç bir engelle karşılaşmadan rahatça gelişebilmiştir. Ayrıca tarımda o zamana kadar işlenmeyen geniş araziler değerlendirilmiş, bağıcılık daha önceleri buğdaydan başka bir şey üretmeyen İtalya'nın en önemli kaynağı haline gelmiştir.<sup>11</sup>

Deniz ulaşımında güvenliğin sağlanması doğudan lüks mal, kumaş, mücevher, süs eşyaları ithalini kolaylaştırır. Batıda inşaat endüstrisi gelişmiş, İtalya, Galya ve İspanyada'da doğal malzeme (mermer, tuğla ve taş) ile yapılan lüks binalar çoğalmıştır. Tekstil endüstrisi önem kazanmıştır. Bu arada pek çok zanaatçının ürettiği malları atölyelerine bağlı dükkanlarda pazarladıkları bilinir. Liman ve yolların inşası ticaretin gelişmesini kolaylaştırmış, bu sayede ham maddeler işlenecekleri yerlere rahatça taşınabilmiştir. Baltık kıyılarında dahi, İtalya ve Galya'da yapıлып ihraç edilen lamba ve çeşitli mutfak eşyalarına rastlanması Roma ticaretinin genişleyen sınırları hakkında bilgi vermektedir. Bu dönemde Akdeniz çevresinde kurulan ortak pazarın en kullanışlı ve ekonomik yolu Akdenizdi. Ayrıca nehir ticareti de Akdeniz iklimi etkisiyle sel altında kalan bazı bölgeler dışında çok gelişmiştir.<sup>12</sup>

#### 1.4. Son İmparatorluk ( MS. 284- MS. 565 )

Roma imparatorluğu'nda ekonomik hayatın üçüncü asırdan itibaren gerileme dönemine girdiği görülür. Fetihlerin durması, barbar akınları, anarşi, Akdeniz'in içlerine kadar giren haydutların gemileri yağmalaması bu gerilemeyi hızlandıran en önemli etkenlerdir. Diğer yandan artan vergiler giderek yetersizleşen üretime ve malların el değiştirmesine büyük zarar vermiştir. İktisadi kriz iç ve dış ticareti olumsuz yönde etkilemiş anarşi başgöstermiştir. Tacirler daha fazla hizmet ve vergi

---

<sup>11</sup> A.g.e., s. 8

<sup>12</sup> A.g.e., s. 9

tahsili için resmi ve mecburi kuruluşlar durumuna getirilen loncalara girmeye mecbur edilmişlerdir. Ancak ekonomiye yapılan müdahaleler sonuç vermemiş, devletleştirilen ticaret daha da kötüye gitmiştir. Bu dönemde, deniz ticareti görünüşte serbesttir. Ancak iaşe için vazgeçilmez olan zahire nakliyatında gemi sahipleri gemilerini devlete kiralamak zorundaydılar. Kısaca kişiler gemi maliki olabilmektedir fakat deniz ve nehirde çalışan bütün gemiler devletin hizmetindedir.

Bir mesleği seçmek ve onu sürdürmek devletin planlama alanına dahil edilmiş, meslekler ve ticaret kamu görevi niteliği kazanmıştır.<sup>13</sup> Zorlamalar yüzünden Roma'da mülkiyet hakkının anlamı değişmiş, bir seferberlik ruhuyla herkes malına emanet nazarıyla bakmaya başlamıştır. İnsanların yabancı mallara düşkünlüklerinden yararlanan doğulular (Yunanlılar, Suriyeliler ve batıya geçen Yahudiler ) uluslararası ticareti ele geçirmişlerdir.

Sonuçta Roma Cumhuriyeti tarafından kurulan ve İlk İmparatorluk devrinde zirvesine ulaşan Akdeniz ekonomisi barbar kavimlerin istilasından birkaç asır sonra yıkılmıştır.

---

<sup>13</sup> **A.g.e.**, s. 10

## II. MÜŞTEREK AVARYAYA İLİŞKİN KURAL VE KARARLAR

### 2.1. Glasgow Kararları 1860

Müşterek avarya kurallarının birleştirilmesi, 1860 yılından itibaren “Sosyal İlimleri Geliştirme Cemiyeti” (National Association for the Promotion of Social Science ), Liverpool Sigortacılar Birliği ve ticari odaların çalışmaları ile başlamıştır. Sosyal İlimleri Geliştirme Cemiyeti, 3 Mayıs 1860 tarihinde müşterek avarya kurallarının birleştirilmesi konusunda bir teklif metni hazırlayarak bu metni, Avrupadaki denizci ülkelere ve Amerika Birleşik Devletleri’ne göndermiştir.<sup>14</sup> 25 Eylül 1860 yılında Glasgow’da Lord Brougham başkanlığında toplanan ve üç gün süren konferansta tüm metin incelenerek değerlendirilmiş ve müşterek avarya konusunda tesbit edilen 11 kural, “ 1860 Glasgow Kararları ” olarak adlandırılmıştır. Glasgow Kararları 1860 Glasgow Kararları 1860 No 1; Geminin yolculuğu sırasında gemi bilerek karaya oturtulursa, genel kural olarak geminin, yükün, navlunun uğradığı zarar veya hasar müşterek avaryaya kabul edilmeyecektir.

Ancak istisnai durumlarda, bunların isbatı halinde önyargısız olarak müşterek avaryaya kabul edilecektir. Glasgow Kararları 1860 No 2; Gemide çıkan yangını söndürmek üzere geminin, yükün, navlunun uğradığı hasar müşterek avaryaya kabul edilecektir.<sup>15</sup>

Glasgow Kararları 1860 No 3; Kalan yükün bir kısmının denize atılması sonucu aşınma veya kırılma nedeniyle yükün uğradığı hasar müşterek avaryaya kabul edilmeyecektir. Glasgow Kararları 1860 No 4; Gemilerin tehlike altında

---

<sup>14</sup> Didem ALGANTÜRK LİİGHT, York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya (Tarihi Düzenlemeleri ile Karşılaştırmalı Olarak ) s. 5

<sup>15</sup> **A.g.e.**, s. 6

olmadığı bir barınma limanında yükün boşaltılması sonucu yükün ve navlunun uğradığı zarar veya hasar müşterek avaryaya kabul edilmeyecektir.

Glasgow Kararları 1860 No 5; Kazeen kırılan gemi direği enkazının kesilmesiyle meydana gelen zarar müşterek avaryaya kabul edilmeyecektir.

Glasgow Kararları 1860 No 6; Bir barınma limanında yükün boşaltılması gerekliliği nedeniyle kiralanan depo masraflarıyla yeniden yükleme masrafları ve liman giderleri müşterek avaryaya kabul edilecektir.

Glasgow Kararları 1860 No 7; Yelkenlerin zorlanması sonucu geminin, yükün ve navlunun uğradığı zarar ve hasar müşterek avaryaya kabul edilmeyecektir.

Glasgow Kararları 1860 No 8; Geminin tehlike altında bulunmadığı bir barınma limanına girmesinden bu limandan ayrılmasına kadar olan süre içinde gemi adamlarının ücret ve erzak masrafları müşterek avaryaya kabul edilecektir.

Glasgow Kararları 1860 No 9; Masrafların miktarı varlıkların kurtarılmış değerlerinden az olması halinde geminin, yükün ve navlunun paylaştırmaya katılma değerleri, yolculuk sonundaki kazanılmış bu değerlerle tespit edilir.

Glasgow Kararları 1860 No 10; Masrafların miktarı, varlıkların kurtarılmış değerlerinden fazla olması halinde, varlıkların kurtarılan değerleri bu masraflara katılacak ve bu değerlerin varlıkların yolculuk sonundaki değerleri olduğu kabul edilerek masraflar paylaşılacaktır.

Glasgow Kararları 1860 No 11; Müşterek avarya hareketi anına kadar navlunun kazanılması için yapılan masraflar, gemi adamları ücretleri ve liman masraflarından indirilmeyecektir. Müşterek avarya hareketinden sonra gemi

adamları ücretleri ve liman masrafları donatanın riskinde bulunan brüt navlundan indirilecektir.

## 2.2. York Kuralları 1864

Glasgow Konferansı'nda, Kurallar'ın ihtiyari olarak yapılan sözleşmelere uygulanması yerine bu Kurallar'ın ülkelerin kendi parlamentolarından geçirilerek kanunlaştırılması nihai amaç olarak tespit edilmiştir.<sup>16</sup> Sosyal İlimleri Geliştirme Cemiyeti tarafından görevlendirilen bir komisyona müşterek avarya kanun projesinin hazırlanması için altı aylık süre verildiyse de, kanun hazırlıklarının tamamlanması iki yıldan fazla sürmüştür. 126 bölümden meydana gelen ve "Müşterek Avarya Fedakarlık ve Müşterek Avarya Katılım Değerlerine İlişkin Kuralların Değiştirilmesi ve Birleştirilmesi ile İlgili Kanun" adı verilen metnin ancak 40 bölümü komisyondan geçmiştir ve 1862 tarihinde Londra'da toplanan konferansta söz konusu metin delegelerin görüşlerine sunulmuştur. Konferansta sunulan maddeler, delegeler tarafından ayrıntılı olarak incelenmiş ve farklı görüşlerin ortaya çıkması ile kanunlaştırma yoluna gidilememiştir.

Konferans sonucunda bundan sonra ayrıntılı bir kanun projesinin hazırlanmamasına ve komitenin, müşterek avarya konusunda dünya deniz ticaretinin birlik halinde kullanabileceği kararlar serisinin veya metnin hazırlanmasına karar verilmiştir. Yapılan bu çalışmalar sonucunda, Milletlerarası üçüncü Müşterek Avarya Konferansı'nın 26 Eylül 1864 yılında York'ta toplanmasına karar verilmiştir. Bu Konferans'ta 11 Kural'dan meydana gelen Glasgow Kararları üzerinde bir kaç değişiklik yapılarak, yeni düzenleme "York Kuralları 1864" adı altında yayınlanmıştır. Ayrıca, Konferans'ta delegeler tarafından charter sözleşmelerine ve konişmentolara " müşterek avaryadan doğan her türlü ihtilafın 1864 tarihli York'ta kabul edilen Milletlerarası Müşterek Avarya Kuralları tarafından çözümleneceğine dair "bir kloz konulması halinde milletlerarası alanda müşterek avarya konusunda bir birlik sağlanabileceği öngörülmüştür.

---

<sup>16</sup> LIGHT, a.g.e, s. 7

- Kural I Güverte Yükünün Denize Atılması:

Ticari teammüllere uygun biçimde geminin güvertesinde taşınan kütük, kereste veya ağaç şeklinde herhangi bir yükün denize atılması müşterek avaryaya kabul edilecektir. Ticari teammüllere uygun biçimde taşınan geminin güverte yükünün kütük, kereste veya ağaç dışında olması halinde, denize atma halinde müşterek avaryaya kabul edilmeyecektir. Geminin iskeletiyle inşa edilmiş olmayan her yapı geminin güvertesinin bir parçası olarak kabul edilecektir.

- Kural II Denize Yük Atılmasından Doğan Hasar:

Denize yük atmak için açılan ambarağzı ve kaportalardan giren suyun ticari eşya veya malların uğradığı hasar müşterek avaryaya kabul edilecektir.<sup>17</sup> Kırılma veya aşınma veya denize yük atılması sonucu istif düzeninin bozulmasından doğan hasar müşterek avaryaya kabul edilecektir.

- Kural III Gemide Çıkan Yangının Söndürülmesi:

Gemide çıkan yangını söndürmek için gemi ve yüke veya bunlardan birine su ile veya başka bir suretle ika edilen zarar müşterek avaryaya kabul edilecektir.

- Kural IV Enkazın Kesilmesi:

Deniz tehlikelerinden kaynaklanan önceden sürüklenmiş bir enkazın veya gemi parçalarının kesilmesiyle meydana gelen zarar ve hasar müşterek avaryaya olarak kabul edilmeyecektir.

- Kural V Bilerek Karaya Oturtma

---

<sup>17</sup> **A.g.e.**, s. 8

Bir geminin batmakta veya sahile veya kayalara bindireceğinden dolayı bile bile geminin karaya oturtulması sonucunda geminin, yükün, navlunun veya bunlardan birinin uğradığı hasar müşterek avarya kabul edilmeyecektir.

- Kural VI Yelkenlerin Zorlanması:

Yelkenlerin zorlanmasının neticesinde geminin, yükün ve navlunun uğradığı zarar müşterek avaryaya kabul edilmeyecektir.

- Kural VII Barınma Liman Masrafları:

Bir gemi barınma şartlar altında bir barınma limanına girmesi halinde barınma limanına girme masrafları müşterek avarya kabul edilebilecektir. Bu limandan ilk yükünün tamamı veya bir kısmı ile hareketinde çıkış masrafları da müşterek avarya kabul edilecektir. Barınma limanında yükün boşaltma masrafları gibi gemi içinde yeniden yükleme ve istif masrafları da müşterek avarya kabul edilecektir. Yükün bir kısmının; bu yükün taşınmasının uygun olmaması veya geminin uygun olmaması ve bu yükü taşıma kabiliyeti bulunmamasından dolayı barınma limanında bırakılması halinde bu kısım müşterek avarya katılımına dahil olmayacaktır.

- Kural VIII Barınma Limanındaki Gemi Adamları Ücret ve Bakım Masrafları:

Kural VII de belirtilen şartlar altında geminin bir barınma limanına girmesi halinde, kaptan ve gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları geminin limana girme anından, geminin yolculuğuna devam edebilecek hale gelmesine kadar müşterek avarya kabul edilecektir. Yükün bir kısmının; bu yükün taşınmasının uygun olmaması veya geminin uygun olmaması ve bu yükü taşıma kabiliyeti

bulunmamasından dolayı barınma limanında bırakılması halinde bu kısım müşterek avarya katılımına dahil olmayacaktır.<sup>18</sup>

- Kural IX Boşaltma Sırasında Yüke Gelen Zarar:

Bir barınma limanında, gemilerin tehlike içinde bulunmadığı sırada, yükün bu yerde veya limandaki usulüne uygun tarzda boşaltılmış olması halinde boşaltma sırasında yükün uğradığı hasar, müşterek avarya kabul edilmeyecektir.

- Kural X Paylaştırmaya Katılma Değerleri:

Müşterek avaryaya iştirak borcu, varlıkların yolculuk sonundaki gerçek değerlerine önceden katılmış olmadıkça feda edilen varlıklar için kabul olunan müşterek avarya tazminatı eklenmek suretiyle tespit edilir. Gemi adamları ücretleri, liman masraflarıyla ve diğer indirimler donatanın risk altındaki yük ve yolcu navlunlarının % 40 'ından indirilir. Aynı şekilde, varlıkların değerlerinden, müşterek avaryaya sebebiyet veren olaydan sonra yapılmış olan bütün masraflar indirilir.

- Kural XI Navlun Kaybı:

Yükün uğradığı fedakarlığın, müşterek avarya sayılan her türlü olayda yükün kaybindan doğan bir navlun kaybı varsa, bu navlun kaybı da müşterek avarya kabul edilecektir.

### 2.3. York Anvers Kuralları 1877

York Kuralları 1864'ün kabul edilmesinden sonra, York Konferansı'na katılan bir çok delege tarafından bu Kurallar'ı değerlendiren raporlar hazırlanarak kamunun

---

<sup>18</sup> LIGHT, a.g.e., s. 9



gündemine sunulmuştur. Bir yandan da ticaret odaları birlikleri, York Kurallarının kanunlaştırılması yolunda benzer çalışmalar yapmıştır ancak bunlardan hiç bir sonuç alınamamıştır.

1875 yılında, Milletlerarası Hukuk Derneği'nin üçüncü Kongresi olan La Haye Konferansı'nda, delegeler tarafından müşterek avarya kurallarının yeniden incelenmesi teklifinde bulunulması üzerine konu tekrar gündeme getirilmiştir. Milletlerarası Hukuk Derneği'nin 1876 yılında gerçekleşen Konferansı'nda, Bremen Delegatesi'nin müşterek avaryanın tarihsel süreci, Kurallar'ın kanunlaştırılması, yeniden gözden geçirilmesi ve müşterek avaryanın tanımının düzenlenme gerekliliği konularını içeren hazırlanmış raporunu sunması üzerine, delegeler tarafından yapılan değerlendirmeler sonucunda müşterek avarya konusunu incelemek üzere bir komitenin atanmasına karar verilmiştir.<sup>19</sup> Bu çalışmaların tamamlanması üzerine Milletlerarası Hukuk Derneği 30 Ağustos 1877 yılında Anvers'te müşterek avarya konusunda uluslararası bir sözleşmenin hazırlanması amacıyla 68 delegenin katıldığı bir toplantı düzenlemiştir. Üç gün süren toplantı sonucunda, kanunlaştırma yolu yerine York Kuralları üzerinde değişiklikler yapılarak, Kuralların 12'ye çıkartılması ve yeni düzenlenmenin "York-Anvers Kuralları 1877 olarak adlandırılmasına karar verilmiştir.

- Kural I Güverte Yükünün Denize Atılması:

Güverte yükünün denize atılması halinde müşterek avarya kabul edilmeyecektir. Geminin iskeletiyle inşa edilmiş olmayan her yapı geminin güvertesinin bir parçası olarak kabul edilecektir.

- Kural II Denize Yük Atılmasından Doğan Hasar:

---

<sup>19</sup> **A.g.e.**, s. 10; Müşterek Avarya Kuralları ve bu Kuralların Tarihçesi hakkında bak: Cemalettin YAVAŞÇA, **Deniz Ticareti Hukuku**, İstanbul, 1993, s.62 vd.

Denize yük atmak için açılan ambar ağız ve kaportalardan giren suyun sebebiyet verdiği ticari eşya veya malların uğradığı hasar müşterek avaryaya kabul edilecektir. Kırılma veya aşınma veya denize yük atılması sonucu istif düzeninin bozulmasından doğan hasar, bu hasarın denize yük atılmasından doğması halinde müşterek avaryaya kabul edilecektir.

- Kural III Gemide Çıkan Yangının Söndürülmesi:

Gemide çıkan yangını söndürmek için gemi ve yüke veya bunlardan birine su ile veya başka bir suretle doğan hasar müşterek avaryaya kabul edilecektir. Ancak, yanmakta olan gemideki kolilerin su nedeniyle hasara uğraması halinde hiç bir tazminat ödenmeyecektir.

- Kural IV Kırık ve Döküklerin Kesilmesi

Daha önce deniz yolculuğunun doğal tehlikelerinden birinin gerçekleşmesi ile elden çıkmış kırık ve döküklerin veya başka kalıntıların kesilmeyle meydana gelen zarar veya hasar müşterek avaryaya kabul edilmeyecektir.<sup>20</sup>

- Kural V Bilerek Karaya Oturtma

Bir geminin sahile veya kayalara bindireceğinden dolayı bile bile geminin karaya oturtulması sonucunda geminin, yükün, navlunun veya bunlardan birinin uğradığı hasar müşterek avaryaya kabul edilmeyecektir.

- Kural VI Yelkenlerin Zorlanması

---

<sup>20</sup> **A.g.e.**, s. 11

Yelkenlerin zorlanması neticesinde geminin, yükün ve navlunun uğradığı zarar veya hasar müşterek avaryaya kabul edilmeyecektir.

- Kural VII Barınma Limanı Masrafları

Bir gemi barınma şartları altında bir barınma limanına girmesi halinde barınma limanına girme masrafları müşterek avaryaya kabul edilebilecektir. Bu limandan ilk yükünün tamamı veya bir kısmı ile hareketinde çıkış masrafları da müşterek avaryaya kabul edilecektir.

Barınma limanında yükün boşaltma masrafları gibi gemi içinde yeniden yükleme ve istif masrafları da müşterek avaryaya kabul edilecektir.

- Kural VIII Barınma Limanındaki Gemi Adamları Ücret ve Bakım Masrafları

Kural VII de belirtilen şartlar altında geminin bir barınma limanına girmesi halinde kaptan ve gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları geminin limana girme anından, geminin yolculuğuna devam edebilecek hale gelmesine kadar müşterek avaryaya kabul edilecektir.

- Kural IX Boşaltma Sırasında Yüke Gelen Zarar

Bir barınma limanında, gemilerin tehlike içinde bulunmadığı sırada, yükün bu yerde veya limandaki usulüne uygun tarzda boşaltmış olması halinde boşaltma sırasında yükün uğradığı hasar, müşterek avaryaya kabul edilmeyecektir.

- Kural X Paylaştırmaya Katılma Değerleri

Müşterek avaryaya iştirak borcu, varlıkların yolculuk sonundaki gerçek değerlerine önceden katılmış olmadıkça feda edilen varlıklar için kabul olunan müşterek avarya tazminatı eklenmek suretiyle tespit edilir. Geminin ve yükün müşterek avarya hareketi veya fedakarlık anında tam ziyayı halinde liman masrafları ve gemi adamları ücretleri donatanın risk altındaki yük ve yolcu navlunlarından indirilir. Aynı şekilde varlıkların değerlerinden, müşterek avaryaya sebebiyet veren olaydan sonra yapılmış olan bütün masraflar indirilir.

- Kural XI Navlun Kaybı

Yükün kaybının müşterek avarya sayılan her türlü olayda, yükün kaybindan doğan bir navlun kaybı varsa, bu navlun kaybı da müşterek avarya kabul edilecektir.<sup>21</sup>

- Kural XII Hasara Uğrayacak Yük için Tazmin Edilecek Değer

Fedakarlık sonucu yük için verilecek tazminat, yük sahibinin fedakarlık yapılmıyaydı uğrayacağı zarar değerinde olacaktır.

## 2.4. York Anvers Kuralları 1890

York Anvers Kuralları 1877'nin on sene uygulamada kullanılmasıyla birlikte hızla değişen ticari hayatın ihtiyaçlarını karşılayamadığı ve Kurallar üzerinde revizyon çalışmalarına ihtiyaç olduğu görülmüştür. Müşterek avarya Dispeççiler Birliği (Association of Average Adjusters), York Anvers Kuralları Üzerinde çeşitli değişiklikler yapılmasına ilişkin yazılı raporunu, 1890 yılında Milletlerarası Hukuk Derneği'nin Liverpool'da gerçekleşen Konferansı'nda sunmuştur.

---

<sup>21</sup> LIGHT, a.g.e., s. 12

Sunulan bu rapor üzerinde yapılan değerlendirmeler sonucunda York Anvers Kuralları 1877’de değişiklikler yapılmasına ve Kurallar’ın sayısının 18’e çıkarılmasına karar verilmiştir. Bu yeni düzenleme “York Anvers Kuralları 1890” olarak adlandırılarak, uygulamaya girmiştir.

1903 Anvers Konferansı’da “Anvers Kuralları 1903” adı altında yeni bir kural kabul edilmiştir. Bu Kural gereğince, müşterek avaryaya sebebiyet veren tehlikenin taraflardan birinin kusuru ile doğmasının müşterek avarya paylaşımına engel olmayacağını ancak, ilgililerin kusurlu tarafa rücu hakkının saklı kaldığı kabul edilmiştir. Bu kural, milli kanunlarda düzenlenmiş olmasına rağmen, navlun sözleşmelerine konan bir kloz olarak kullanılmamıştır.

York Anvers Kuralları 1890 Kuralları arasında genel bir uyum bulunmamakla birlikte bir mantık prensibine de dayanmamıştır. Müşterek menfaat ve müşterek selamet prensiplerine bağlı olarak, kuralların dayandığı prensip gereğince her talebin ileri sürülmesi ve ileri sürülen talebin diğer görüşe bağlı olarak aksinin ispatlanması mümkün olmuştur. Kurallar’ın dayanağı olan prensip boşluğu hakkında akademik düzeyde de eleştiriler ortaya çıkmıştır. Nitekim ticari hayatın hızla gelişmesi ile Kurallar çok kısa bir sürede uygulamadan uzaklaşmıştır.<sup>22</sup> Bu sebeplerle, uluslararası alanda bir birlik sağlama yolunda Kurallar üzerinde revizyon çalışmalarına başlanmıştır.

1910 yılında Milletlerarası Hukuk Derneği’nin Londra’da gerçekleşen Konferansı’nda Q.C. Dowdall tarafından hazırlanan müşterek avaryanın tanımı, müşterek avarya masraflarının hesaplanması, katılma değerlerinin belirlenmesine ilişkin uygulanan metod ve ödeme konusunu içeren ve 32 maddeden oluşan “Müşterek Avarya Kanunlaştırma projesi” sunulmuştur. Bu projenin üzerinde çalışılması amacıyla bir komite atanmıştır. Çalışma komitesi, konuyu 1912 Paris ve 1913 Madrit Konferansları’nda gündeme getirmiştir Kanunlaştırma fikrine olan büyük itirazlar, 1. Dünya Savaşı’nın sonlarına kadar devam ettiğinden projenin kabulü mümkün olmamıştır.

---

<sup>22</sup> A.g.e., s. 13

- Kural I Güverte Yükünün Denize Atılması

Güverte yükünün denize atılması halinde msterek avarya kabul edilmeyecektir. Geminin iskeletiyle inşa edilmiş olmayan her yapı geminin güvertesinin bir parçası olarak kabul edilecektir.

- Kural II Msterek Selamet Uğrunda Denize Yük Atılması ve Fedakarlık Yapılması

Msterek selamet uğrunda yapılmış bir fedakarlık veya bunun neticesi olarak gemiye ve yüke yahut bunlardan birine gelen zarar ile msterek selamet uğrunda denize yk atmak için açılan ambar ağızlarından veya başka kaportalardan ambara giren suların yapacakları zarar msterek avarya kabul edilecektir.

- Kural III Gemide ıkan Yangının Söndürülmesi

Gemide çıkan yangını söndürmek için gemi ve yüke veya bunlardan birine su ile veya yanmakta olan gemiyi karaya oturtmak veya lumbozlarını açma da dahil olmak üzere başka bir suretle doğan hasar msterek avarya kabul edilecektir. Ancak yanmakta olan gemi kısımları, dökme yüke veya yüke ait münferit koliler için hiç bir tazminat ödenmeyecektir.

- Kural IV Enkazın Kesilmesi

Deniz tehlikelerinden kaynaklanan önceden sürüklenmiş bir enkazın veya gemi parçalarının kesilmesiyle meydana gelen zarar ve hasar msterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

- Kural V Bilerek Karaya Oturtma

Bir gemi bilerek karaya oturtulmuş ve duruma göre böyle bir tedbir alınmadığı taktirde geminin mutlaka sahile veya kayalara bindireceği anlaşılmışsa, bilerek karaya oturtma sonucunda geminin, yükün, navlunun veya bunlardan birinin uğradığı zarar veya hasar müşterek avarya kabul edilmeyecektir.<sup>23</sup> Geminin müşterek selamet uğrunda bilerek karaya oturtulmuş bulunduğu diğer bütün hallerde bu yüzden doğan hasar müşterek avarya kabul edilecektir.

- Kural VI Yelkenlerin Zorlanması, Yelkenlerin Zarar ve Hasarı

Müşterek selamet uğrunda, karaya oturmuş bir gemiyi yüzdürmek ve daha derin zemine götürmek (için) sarfolunan gayretler sebebiyle yelken, direk veya bunlardan birine gelen zarar veya hasar müşterek avarya kabul edilecektir. Fakat gemi suda yüzdüğünde yelkenlerin zorlanmasından dolayı gemiye, yüke, navluna veya bunlardan birine gelen zarar ve hasar müşterek avarya kabul edilmeyecektir.

- Kural VII Yeniden Yüzdürülen Gemideki Makina Hasarı

Tehlikeli bir durumda karaya oturmuş bir geminin makine ve kazanlarına, gemiyi yüzdürmek için sarfolunan gayretler yüzünden doğan hasar, yüzdürmenin gerçekten müşterek selamet uğrunda ve böyle bir hasar riskine rağmen göze alınmış fedakarlık sonucu olduğunun anlaşılması koşuluyla müşterek avarya kabul edilecektir.

- Kural VIII Karaya Oturmuş Geminin Hafifletilmesi

Masraflar ve bu önlemlerden doğan zararlar karaya oturmuş bir geminin yüzdürülmesi için yük, kömür yakıtı ve gemi kumanyası veya bunlardan biri

---

<sup>23</sup> **A.g.e.**, s. 14

boşaltılırsa, hafifletilmenin fevkalade masrafları, limbo yapılacak teknenin kirası ve varsa yeniden gemiye yükleme giderleri ve bunlardan doğan zarar ve hasar müşterek avarya kabul edilecektir.

- Kural IX Yakıt Yerine Yük, Gemi Eşyası ve Kumanyanın Yakılması

Tehlike karşısında müşterek selamet uğruna yük, gemi eşyası ve kumanyanın veya bunlardan birinin yakıt yerine yakılmış olması ancak gemi tam ve bol yakıt ile donatılmış olduğu takdirde müşterek avarya kabul edilecektir. Ancak, yakılan şeylerin yerine harcanacağı hesaplanan kömür son hareket limanı ve günün rayici üzerinden hesaplanarak müşterek avaryadan düşülecektir.

- Kural X Barınma Limanındaki Masraflar vs.

Bir gemi, kaza, fedakarlık veya diğer olağanüstü durumlar nedeniyle bir barınma yerine veya limanına girer veya yükleme yerine veya limanına dönerse bu barınma veya dönme müşterek selamet uğruna gerekli önlem alması koşuluyla bu liman veya yere giriş masrafları müşterek avarya kabul edilecektir.<sup>24</sup> Bundan başka, geminin liman veya yerden ilk yükünün tümü ya da bir kısmı ile hareketinde çıkış masrafları da barınma limanına girme veya dönme neticesi sayılabilmek şartıyla müşterek avarya kabul edilecektir.

Yükü gemiden yükleme ya da barınma yerinde veya limanda boşaltma masrafları boşaltmanın müşterek selamet uğruna veya yolculuk sırasında fedakarlık veya kazadan ileri gelen hasarın tamiri için gerekli olduğu hallerde ve yolculuğun emniyet içinde devam tamirin yapılmasına bağlı bulunmak koşuluyla müşterek avarya kabul edilecektir.

Yükün gemiden boşaltma masraflarının müşterek avaryaya kabul olduğu herhalde yükün yeniden yükleme ve gemide istif edilme masrafları ile depo masrafları da müşterek avarya kabul edilecektir. Ancak, gemi mahkum edilir veya

---

<sup>24</sup> **A.g.e.**, s. 15



başladığı yolculuğa devam etmezse, Geminin mahkumiyetine hükmolunması veya yolculuğun terki tarihinden sonra doğan depo masrafları müşterek avaryaya kabul edilmeyecektir.

Hasara uğramış bir gemi, yolculuğa bütün yükü ile devamını temin edecek şekilde tamir yapılacağı bir liman veya yerde bulunur da masraftan tasarruf maksadıyla tamir için başka bir liman veya yere veya varma limanına yedekte çekilir veya yük kısmen veya tamamen başka bir gemiye aktarılırsa veya bir şekilde yola çıkarılırsa, sarf edilecek fevkalade römorkaj, aktarma ve yeniden yollama veya bunlardan birinin lüzum gösterdiği fevkalade masraf (sarfından kurtulmuş miktar kadar) yolculukla ilgililer arasında kurtuldukları masraf oranında paylaştırılacaktır.

#### - Kural XI Barınma Limanındaki Gemi Adamları Ücret ve Bakım Masrafları

Bir gemi, Kural X da belirtilen şartlar veya tamir zarureti altında bir barınma yeri veya limanına girer veya orada alıkonulursa, bu liman veya yerde geminin yola devam edecek hale geldiği veya gelmesi gerektiği ana kadar geçen ek durma süresi içerisinde kaptan, zabitan ve gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları müşterek avaryaya kabul edilecektir. Ancak, gemi mahkum edildiği veya ilk yolculuğuna devam etmediği taktirde, geminin mahkum edilmesinden veya yolculuğu bırakmasından sonra doğan kaptan, zabitan ve gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları müşterek avaryaya kabul edilmeyecektir.

#### - Kural XII Boşaltma Sırasında Yüke Gelen Zarar vs.

Yükün, boşaltma, depolama, yeniden yükleme ve istifleme sırasında uğrayacakları hasar veya zarar, ancak bu eylemlerin sonucunda doğduğu taktirde müşterek avaryaya kabul edilecektir.

#### - Kural XIII Tamirat Tutarından Yapılacak İndirimler

Müşterek avaryaya tazminat hesabından müşterek avaryaya olarak tazmini kabul edilmiş tamirlerden aşağıdaki kurallara uygun olarak yeni – eski farkları indirilir.

Geminin demir veya çelik olması halinde geminin ilk defa gemi siciline tescil tarihinden (itibaren) kazanın gerçekleştiği tarihe kadar.<sup>25</sup>

Bir yaşına kadar: Bütün tamir masrafları tam olarak kabul edilir. Ancak karınayı boyama veya ziftleme masraflarından üçte biri indirilir.

Bir yaşından üç yaşına kadar: Kaplama tahtaları, direk ve dikmeler, mobilya, mefruşat, tabak çanak takımları, madeni ve cam eşya, yelkenler, ziller, halatlar, ipler, palamar, ( zincir ve madeni teller hariç ) tente, örtüler ve boyalardan üçte bir indirilir. Teller, telsiz, telgraf aletleri, çapa zinciri ve aletleri yardımcı buhar makinesi, buhar vinç ve bağlantıları değerleri üzerinden altıda bir indirilir. Diğer bedeller tam bedelleriyle kabul olunacaktır.

Üç yaşından altı yaşına kadar: İndirme yukarıdaki B bendine uygun olarak yapılır. Ancak direk ve dikmelerin demir kısımlarından ve makinelerin bedellerinden (kazanlar ve teferruatı dahil ) altıda bir indirilir.

Altı yaşından 10 yaşına kadar: İndirme C bendine göre yapılır. Ancak, direk ve dikmelerin demir kısımlarından, yenilenen ve tamir edilen makinelerden (kazanlar ve teferruatı dahil) palamar, halat ve ip değerlerinden üçte bir indirilecektir.

On yaşından Onbeş yaşına kadar: Bütün yenilem ve tamirlerden üçte bir indirim yapılacaktır. Ancak teknenin demir kısmı ve çimento işleri ve çapa zincirleri değerlerinden altıda bir indirilir. Çapalar ise tam bedelle hesaba katılır.

15 yaş üstünde: Bütün yenilemelerden üçte bir indirilir. Çapalar tam bedelle hesaba katılır. Vinç bağlantı bedellerinde altıda bir indirim yapılır.

Genel Olarak: İndirimler geminin uygulanacağı belirli kısmının yaşına göre değil, geminin genel yaşına göre yapılacaktır. Kumanya ve erzakları, makine ve kazanları hariçtir. Kaza tarihinden önceki altı ay içerisinde geminin karınası boyanmamış ise, boyama masrafı müşterek avarya kabul edilmeyecektir.

---

<sup>25</sup> A.g.e., s. 16

Kullanılmamış eski aletler, yenisi ile değiştirilmeden tamir edilmiş olması halinde erzak ve kumanyadan indirim yapılmayacaktır. Tahta ve karma gemilerin olması halinde; Geminin ilk tescil edildiği tarihten itibaren, kaza tarihinde bir yaşın altında olması halinde yeni – eski indirimi yapılmayacaktır.<sup>26</sup> Bu tarihten sonra aşağıdaki şartlarda üçte bir indirim yapılacaktır. Çapalar tam bedelle hesaba katılır. Çapa zincirleri değerlerinden altıda bir indirilir. Kullanılmamış erzak ve kumanya değerlerinden indirim yapılmayacaktır. Metal kaplamaların değeri, soyulan eski metal kaplamaların değeri çıkarıldıktan sonra brüt ağırlığı değerinden indirim yapılacaktır. Çiviler, keçe, metal işlerde üçte bir indirim yapılacaktır.

Genel olarak gemilerde; Bütün gemilerde demir işçiliğinin düzeltilmesi, çıkarma ve yerleşme işleri de dahil olmak üzere tam bedelle hesaba katılır. Geminin altını ziftleme masrafları kaldırma, taşıma, makaslama, yükseltme, ziftleme metallerinin kullanılması dahil olmak üzere tam bedelle hesaba katılır.

- Kural XIV Geçici Tamir Masrafları

Müşterek avarya sayılan geçici tamir masraflarından yeni – eski farkı için indirim yapılmaz.

- Kural XV Navlun Kaybı

Yükte, müşterek avarya sayılan ya da müşterek avarya hareketi sonucu olan hasar ve hasarın neden olduğu navlun kaybı müşterek avarya kabul edilecektir.

- Kural XVI Fedakarlık Sonucu Zarar ve Hasara Uğrayan Yük için Tazminat Miktarı

Fedakarlık sonucu zarar veya hasara uğrayan yük için verilecek tazminat yük sahibinin bu yüzden uğradığı zarara eşit olacaktır. Zarar miktarı, geminin varma limanında veya yolculuğun sona erdiği limana girdiği tarihteki piyasa değerine göre tespit edilir.

---

<sup>26</sup> **A.g.e.**, s. 17

#### - Kural XVII Paylaştırmaya Katılma Değerleri

Müşterek avaryaya iştirak borcu, varlıkların yolculuk sonundaki gerçek değerlerine önceden katılmış olmadıkça feda edilen varlıklar için kabul olunan müşterek avaryaya tazminatı eklemek suretiyle tespit edilir. Geminin ve yükün müşterek avaryaya hareketi veya fedakarlık anında tam ziyaa uğramaları halinde müşterek avaryadan sayılmayan liman masrafları ve gemi adamları ücretleri donatanın risk altındaki yük ve yolcu navlunlarından indirilir. Aynı şekilde, varlıkların değerlerinden, müşterek edilmemiş olan bütün masraflar indirilir. Yolcuların konişmentoya bağlanmamış bagaj ve zati eşyaları müşterek avaryaya katılmayacaklardır.<sup>27</sup>

#### - Kural XVIII Paylaştırma

Öngörülen düzenlenmiş kurallar haricinde, navlun sözleşmesinde müşterek avaryanın bu kurallar gereğince ödeneceğine ilişkin bir kloz içermemesi halinde uygulamadaki hukuka göre müşterek avaryaya paylaştırılacaktır.

## 2.5. York Anvers Kuralları 1924

16 Ocak 1924'te, Milletlerarası Hukuk Derneği, müşterek avaryaya kurallarının revizyonu amacıyla bir konferans düzenleyerek, gemi sahiplerini sigortacıları, avaryaya dispeççilerini ve konu ile ilgilenen kara avrupa temsilcilerini konferansa davet etmiştir. Konferans'ta özellikle Fransız hukukçuları kuralların kanunlaştırılması görüşünü ileri sürmüşlerdir. Diğer delegeler ise, kuralların sadece özel haller koleksiyonu şeklinde yeniden düzenlenmesi görüşünde olduğunu belirtmişlerdir. 8 Eylül 1924 yılında Milletlerarası Hukuk Derneği'nin 33.Konferansı'nda, York Kuralları 1890'a 6 yeni Kural eklenmesine, genel hükümler serisi halindeki Harfli Kurallar'ın A – G şeklinde düzenlenmesine ve Kurallar'ın York Anvers Kuralları 1924 olarak adlandırılmasına karar verilmiştir. York Anvers Kuralları 1924, romen rakamlı Kurallar ile, ticari ve teknik ihtiyaçlara göre değiştirilmiş ve kapsamı genişletilmiştir.

---

<sup>27</sup> LIGHT, a.g.e., s. 18

York Anvers Kuralları 1924, Amerika Birleşik Devletleri haricinde uygulamada kısa sürede kullanılmaya başlanmıştır. Amerika Birleşik Devletlerinde ise, navlun sözleşmelerine York Anvers Kuralları 1924'ün kısmen uygulanması yönünde klozlar konulmaya başlamıştır.

### 2.5.1. Yorum Kuralı

- Kural A: Müşterek avarya hareketi ancak ve yalnız, olağanüstü bir fedakarlık veya olağanüstü bir masrafın deniz sergüzeştine atılmış mal varlıklarını tehlikeden korumak gayesiyle müşterek selamet için bilerek ve makul surette yapılması halinde vardır.<sup>28</sup>

- Kural B: Müşterek avarya fedakarlık ve masrafları aşağıda temin edilen esas üzerinde farklı katılımcı ilgililer arasında paylaşılacaktır.

- Kural C: Müşterek avarya hareketinin ancak doğrudan sonucu olan zarar, hasar ve masraflar müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Yolculuk sırasındaki gemi ve yükün uğradığı zarar ve hasar ve aynı sebepten doğan dolaylı zararlar örneğin sürastarya ve piyasa kaybı müşterek avarya olarak kabul edilmez.

- Kural D: Fedakarlık veya masrafa neden olan olay, deniz sergüzeştine atılmış taraflardan birinin kusurundan doğmuş olsa dahi, müşterek avarya paylaşımı yapılacaktır. Ancak bu kural, kusurdan zarar görenlerin kusurlu tarafa karşı rucu hakkını etkilemeyecektir.

- Kural E: Zarar veya masrafın müşterek avarya olduğunu ispat yükü, bunu iddia eden tarafa aittir.

- Kural F: Müşterek avarya olarak kabul edilecek bir masrafın yerine yapılacak her ilave masraf kaçınılan müşterek avarya tutarından fazla olmamak üzere müşterek avarya kabul edilecektir.

---

<sup>28</sup> **A.g.e.**, s. 19

- Kural G: Müşterek avarya zarar ve katılımına ilişkin paylaşım, yolculuğun sona erdiği yer ve zamandaki değerler esas alınarak yapılacaktır. Bu kural, dispeçin yapılacağı yerin tespit edilmesini etkilemeyecektir.

## 2.5.2. Genel Kurallar

- Kural I Denize Yük Atılması

Ticari geleneklere uygun bir şekilde taşınmayan yükün denize atılması müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

- Kural II Müşterek Selamet Uğruna Denize Yük Atılması ve Fedakarlık

Müşterek selamet uğruna yapılan fedakarlık veya bunun sonucunda veyahut müşterek selamet uğruna yükün denize atılması için açılan ambar kapağı veya diğer bir açıklıktan suyun girmesi sonucunda gemiye veya yüke veyahut bunlardan birinin uğradığı hasar müşterek avarya olarak kabul edilecektir.<sup>29</sup>

- Kural III Gemide Yangın Söndürme

Gemide çıkan bir yangını söndürmek için yanmakta olan bir gemiyi karaya çekmek veya batırmak için oluşan zararlar da dahil olmak üzere suyla veya diğer bir şekilde gemi ve yük veya herhangi birine gelen zarar müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Ancak yanmakta olan gemi kısımları, dökme yük veya yüke ait koliler için bir tazminat ödenmeyecektir.

- Kural IV Enkazın Kesilmesi

Deniz tehlikelerinden kaynaklanan önceden sürüklenmiş bir enkazın veya gemi parçalarının kesilmesiyle meydana gelen zarar ve hasar müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

- Kural V Bilerek Karaya Oturtma

---

<sup>29</sup> **A.g.e.**, s. 20

Bir gemi bilerek karaya oturtulmuş ve duruma göre böyle bir tedbir alınmadığı taktirde geminin mutlaka sahile veya kayalara bindireceği anlaşılmışsa, bilerek karaya oturtma sonucunda geminin, yükün, navlunun veya bunlardan birinin uğradığı zarar veya hasar müşterek avarya kabul edilmeyecektir. Geminin müşterek selamet uğrunda bilerek karaya oturtulmuş bulunduğu diğer bütün hallerde bu yüzden doğan zarar ve hasar müşterek ( avarya ) olarak kabul edilecektir.

- Kural VI Yelkenlerin Zorlanması, Yelkenlerin Zararı ve Hasarı

Müşterek selamet uğrunda, karaya oturmuş bir gemiyi yüzdürmek veya daha derin zemine götürmek (için) sarfolunan gayretler sebebiyle yelken, direk veya bunlardan birine gelen zarar veya hasar müşterek avarya kabul edilecektir. Fakat gemi suda yüzdüğünde yelkenlerin zorlanmasından dolayı gemiye, yüke, navluna veya bunlardan birine gelen zarar ve hasar müşterek avarya kabul edilmeyecektir.

- Kural VII Yeniden Yüzdürülen Gemideki Makine Hasarı

Tehlikeli bir durumda karaya oturmuş bir geminin makine ve kazanlarına, gemiyi yüzdürmek için sarfolunan gayretler yüzünden doğan hasar, yüzdürmenin gerçekten müşterek selamet uğrunda ve böyle bir hasar riskine rağmen göze alınmış fedakarlık sonucu olduğunun anlaşılması koşuluyla müşterek avarya kabul edilecektir. Ancak gemi yüzerken makine ve kazanların çalıştırılmasından doğan zarar ve hasar müşterek avarya kabul edilmeyecektir.

- Kural VIII Karaya Oturmuş Geminin Hafifletilmesi Masrafları ve Bu Önlemlerden Doğan Zararlar

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 zarar ve hasar müşterek avarya kabul edilecektir.<sup>30</sup>

- Kural IX Yakıt Yerine Gemi Eşyası ve Kumanyanın Yakılması

---

<sup>30</sup> A.g.e., s. 21

Tehlike karşısında müşterek selamet uğruna gemi eşyası ve kumanyanın veya bunlardan birinin yakıt yerine yakılmış olması ancak gemi tam ve bol yakıt ile donatılmış olduğu takdirde müşterek avarya kabul edilecektir. Ancak, yakılan şeylerin yerine harcanacağı hesaplanan yakıt son hareket limanı ve günün rayici üzerinden hesaplanarak müşterek avaryadan düşülecektir.

- Kural X Barınma Limanındaki Masraflar vs.

Bir gemi, kaza, fedakarlık veya diğer olağanüstü durumlar nedeniyle bir barınma yerine veya limanında girer veya yükleme yerine veya limanına dönerse bu barınma veya dönme müşterek selamet uğruna gerekli önlem alınması koşuluyla bu liman veya yere giriş masrafları müşterek avarya kabul edilecektir. Bundan başka, geminin bu liman veya yerden ilk yükünün tümü ya da bir kısmı ile hareketinde çıkış masrafları da barınma limanına girme veya dönme neticesi sayılabilmek şartıyla müşterek avarya kabul edilecektir.

Yük, yakıt ve kumanyaların gemi içinde elden geçirilmesi veya yükleme veya barınma veya uğrama yerinde veya limanında boşaltılması için yapılan masraflar, bu elden geçirmenin veya boşaltmanın müşterek selametini temini veya fedakarlık veya kaza sonucu gemide doğmuş hasarın onarımı için gerekli olmak ve ayrıca yolculuğa güvenlik içinde devam, onarımın yapılmasına bağlı bulunmak koşuluyla müşterek avarya kabul edilecektir.

Yük, yakıt, kumanyanın elden geçirme veya boşaltma masraflarının müşterek avaryaya kabul olduğu hallerde bunların yeniden yükleme ve istif masrafları ile depo masrafları (yangın sigortası da dahil olmak üzere) müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Ancak, gemi mahkum edilir veya başladığı yolculuğa devam etmezse, geminin mahkumiyetine hükmolunması veya yolculuğun terki tarihinden sonra doğan depo masrafı müşterek avarya kabul edilmeyecektir. Yükün boşaltılması sona ermeden önce gemi mahkum edildiği veya yolculuktan vazgeçildiği takdirde, yukarıda belirtilen depomasrafları boşaltmanın sona ermesi tarihine kadar müşterek avarya kabul olunur.



Hasara uğramış bir gemi, yolculuğa bütün yükü ile devamını temin edecek şekilde tamir yapılacağı bir liman veya yerde bulunur da, masraftan tasarruf maksadıyla tamir için başka bir liman veya yere veya varma limanına yedekte çekilir veya yük kısmen veya tamamen başka bir gemiye aktarılırsa veya herhangi bir şekilde yola çıkarılırsa, sarf edilecek fevkalade römorkaj, aktarma ve yeniden yollama veya bunlardan birinin lüzum gösterdiği fevkalade masraf (sarfından kurtulunmuş miktara kadar) yolculukla ilgililer arasında kurtuldukları masraf oranında paylaşılacaktır.<sup>31</sup>

- Kural XI Barınma Limanındaki Gemi Adamları Ücret ve Bakım Masrafları vs.

Bir gemi, Kural X da belirtilen şartlar veya tamir zarureti altında bir barınma yeri veya limanına girer veya orada alıkonulursa, bu liman veya yerde geminin yola devam edecek hale geldiği veya gelmesi gerektiği ana kadar geçen ek durma süresi içerisinde kaptan, zabitan ve gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları müşterek avaryaya kabul edilecektir. Ancak, gemi mahkum edildiği veya ilk yolculuğuna devam etmediği taktirde, geminin mahkum edilmesinden veya yolculuğu bırakmasından sonra doğan kaptan, zabitan ve gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları müşterek avaryaya kabul edilmeyecektir. Yükün boşaltılmasını tamamlamadan önce geminin mahkum edilmesi veya yolculuğu bırakması halinde, boşaltmanın tamamlanma tarihine kadar doğan kaptan, zabitan ve gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları müşterek avaryaya olarak kabul edilecektir.

- Kural XII Boşaltmada Yüke Gelen Zarar, vs.

Yük, yakıt ve kumanyaların elden geçirilmesi, boşaltılması, depolanması, yeniden yüklenmesi ve istifi sonucunda oluşan zarar ve hasar ancak ve sadece bu önlemlerin bedeli müşterek avaryaya kabul edildiğinde müşterek avaryaya olarak kabul edilir.

- Kural XIII Tamirat Tutarından Yapılacak İndirimler

---

<sup>31</sup> **A.g.e.**, s. 22

Müşterek avarya tazminat hesabından müşterek avarya olarak tazmini kabul edilmiş tamirlerden aşağıdaki kurallara uygun olarak yeni – eski farkları indirilir. Geminin demir veya çelik olması halinde geminin ilk defa gemi siciline tescili tarihinden (itibaren) kazanın gerçekleştiği tarihe kadar;

– Bir yaşına kadar; Bütün tamir masrafları tam olarak kabul edilir. Ancak karınayı boyama veya ziftleme masraflarından üçte biri indirilir.

– Bir yaşından üç yaşına kadar; Kaplama tahtaları, direk ve dikmeler, mobilya, mefruşat, tabak çanak takımları, madeni ve cam eşya, yelkenler, ziller, halatlar, ipler, palamar (zincir ve madeni teller hariç) tente, örtüler ve boyalardan üçte bir indirilir. Teller, telsiz, telgraf aletleri, çapa zinciri ve aletleri, yardımcı buhar makinesi, buhar vinç ve bağlantıları ve elektrik makinelerinin değerleri üzerinden altıda bir indirilir.<sup>32</sup> Diğer bedeller tam bedelleriyle kabul olunacaktır.

– Üç yaşından altı yaşına indirme yukarıdaki B bendine uygun olarak yapılır. Ancak yalıtımdan üçte bir indirim yapılır ve direk ve dikmelerin demir kısımlarından ve bütün makinelerin bedellerinden (kazanlar ve teferruatı dahil) altıda bir indirilir.

– Altı taşından 10 yaşına kadar indirme C bendine göre yapılır. Ancak direk ve dikmelerin demir kısımlarından, donki makinası, buhar makinası, diş çarkları, vinç ve bağlantıları, yenilenen ve tamir edilen makinelerden (kazanlar ve teferruatı dahil) aygıtlar, palamar, halat ve ip değerlerinden üçte bir indirilir.

– On yaşından Onbeş yaşına kadar; bütün yenileme ve tamirlerden üçte bir indirim yapılır. Ancak teknenin demir kısmı ve çimento işleri ve çapa zincirleri değerlerinden altıda bir indirilir. Çapalar ise tam bedelle hesaba katılır.

– 15 yaş üstü bütün yenilemelerden üçte bir indirilir. Çapalar tam bedelle hesaba katılır. Vinç bağlantı bedellerinde altıda bir indirim yapılır.

– Genel Olarak indirimler, geminin uygulanacağı belirli kısmının yaşına göre değil, geminin genel yaşına göre yapılacaktır. (Kumanya ve erzakları, yalıtma, telsiz

---

<sup>32</sup> A.g.e., s. 23

aletleri, makine ve kazanları hariçtir). Kaza tarihinden önceki altı ay içerisinde geminin karinası boyanmamış ise, boyama masrafı müşterek avarya kabul edilmeyecektir. Kullanılmamış eski aletler, yenisi ile değiştirilmeden tamir edilmiş olması halinde ve erzak ve kumanyadan indirim yapılmayacaktır. Tahta ve karma gemilerin olması halinde; geminin ilk tescil edildiği tarihten itibaren, kaza tarihinde bir yaşın altında olması halinde yeni – eski indirimi yapılmayacaktır. Bu tarihten sonra aşağıdaki şartlarda üçte bir indirim yapılacaktır. Çapalar tam bedelle hesaba katılır. Çapa zincirleri değerlerinden altıda bir indirilir. Kullanılmamış erzak ve kumanya değerlerinden indirim yapılmayacaktır. Metal kaplamaların değeri, sayılan eski metal kaplamaların değeri çıkarıldıktan sonra brüt ağırlığı değerinden indirim yapılacaktır. Çiviler, keçe, metal işlerde üçte bir indirim yapılacaktır. Geminin itilerek, soğutulmuş, elektriksel veya izolasyon ile veya telsiz cihazlarıyla (yüzmeye) uygun bir (gemi) haline getirilmesi halinde, makineleri bu şekilde yapılan tamirler, yalıtımlar, telsiz cihazları çelik veya demir gemiler olması halinde yapılanlar gibi aynı şekilde indirime tabidir.<sup>33</sup>

Genel olarak gemilerde; bütün gemilerde demir işçiliğinin düzeltilmesi çıkarma ve yerleşme işlemleri de dahil olmak üzere tam bedelle hesaba katılır. Geminin karinesini ziftleme masrafları kaldırma, taşıma, makaslama, yükseltme, ziftleme metallerinin kullanılması dahil olmak üzere tam bedelle hesaba katılır.

#### - Kural XIV Geçici Tamir Masrafları

Müşterek selamet uğruna, yükleme, uğrama veya barınma limanında gemiye geçici tamir yapıldığında veya müşterek avarya fedakarlığından doğan gemi hasarı geçici şekilde tamir edilirse, bu tamir masrafı müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Ancak, sadece yolculuğun tamamlanmasını sağlamak için gemide kazadan doğan hasar geçici olarak tamir edilmişse, yapılan bu tamir masrafları, tamir yapılmamış olsaydı doğacak ve müşterek avarya olarak tazmin edilecek olan masraftan elde edilen tasarruf nispetine kadar müşterek avarya sayılır.

Müşterek avarya sayılan geçici tamir masraflarından yeni – eski farkı için indirim yapılmaz.

---

<sup>33</sup> A.g.e., s. 24

- Kural XV Navlun Kaybı

Yükün müşterek avarya hareketi neticesi doğmuş ya da müşterek avarya sayılan zarar ve hasarın neden olduğu navlun kaybı müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Donatanın bu navlunu kazanmak için yapacağı, fakat fedakarlık sebebiyle yapmadığı masraflar, kaybedilen gayrisafi navlundan indirilir.

- Kural XVI Fedakarlık Sonucu Zarar ve Hasara Uğrayan Yük için Tazminat Miktarı

Fedakarlık sonucu zarar veya hasara uğrayan yük için verilecek tazminat yük sahibinin bu yüzden uğradığı zarara eşit olacaktır. Zarar miktarı, geminin varma limanına girdiği tarihte veya yolculuk varma limanından başka bir limanda sona ermişse yolculuğun sona erdiği limana girdiği tarihteki piyasa değerine göre tespit edilir. Hasarlı yükün, geminin varma limanına girmesinden sonra satılması halinde müşterek avaryaya kabul edilecek zarar, yükün geminin varma limanı tarihindeki hasarlı değeri ile satış tarihindeki değeri arasındaki fark hesaplanarak bulunacaktır.

- Kural XVII Paylaştırmaya Katılma Değerleri

Müşterek avaryaya iştirak borcu, varlıkların yolculuk sonundaki gerçek değerlerine önceden katılmış olmadıkça feda edilen varlıklar için kabul olunan müşterek avarya tazminatı eklenmek suretiyle tespit edilir.<sup>34</sup> Geminin ve yükün müşterek avarya hareketi anında tam ziyayı halinde, navluna hak kazanmak üzere ödenmelerine hacet kalmayacak olup da müşterek avaryadan sayılmayan gemi adamları ücretleriyle masraflar, donatanın risk altındaki yük ve yolcu navlunlarından indirilir. Aynı şekilde, varlıkların değerlerinden müşterek avarya hareketi sonucunda doğan fakat müşterek avaryaya kabul edilmemiş olan bütün masraflar indirilir.

Yolcuların konişmentoya bağlanmamış bagaj ve zati eşyaları müşterek avaryaya katılmayacaktır.

---

<sup>34</sup> **A.g.e.**, s. 25

- Kural XVIII Gemi Hasarı

Gemi ve makine takımları ve / veya donanımının uğradıkları zarar veya hasarına karşılık müşterek avarya olarak kabul edilecek miktar, tamir yapılmış veya yenilenmiş parçaları olduğu taktirde, bu tamir veya yenilemenin makul ve gerçek değeri olup, eski malzeme yenisi ile değiştirildiğinde yukarıda belirtilen Kural XIII gereğince indirim yapılır. Tamir yapılmamış ise, tamir masraflarının tahmini değerini aşmamak şartıyla müşterek avarya için makul bir değer indirimi yapılır. Geminin fiili veya hükmü zıyı halinde, müşterek avarya hareketiyle geminin uğramış olduğu hasar veya zarar sebebiyle müşterek avarya olarak kabul edilecek miktar, müşterek avaryadan sayılmayan hasar ile ilgili tamir masraflarının tahmini bedeli ve varsa satış değeri indirildikten sonra geminin takdir edilen sağlam halindeki değeridir.

- Kural XIX Bildirilmemiş veya Yanlış Bildirilmiş Yükler

Donatan veya acentasının haberi olmaksızın yükleme limanında gemiye alınmış olan veya yükleme sırasında kasıtlı olarak yanlış tarifle gemiye yüklenen mala gelen hasar ve zarar müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir. Fakat bu gibi yükler kurtarılmışsa paylaştırmaya katılırlar. Yanlış bildirimle gerçek değerinden düşük gösterilerek gemiye yüklenen mala gelen hasar ve zarar için katılım, bildirilen değer üzerinden yapılacaktır, ancak bu mallar gerçek değerleri üzerinden katılımında bulunacaktır.

- Kural XX Barınma Limanı Masrafları vs.

Bir geminin bir barınma limanı ya da yerine girmesi veya yükleme limanı veya yerine dönmesi masrafları Kural X (1) uyarınca müşterek avarya olarak kabul ediliyorsa, bu barınma veya dönme dolayısıyla yolculuğun uzaması süresi içinde kaptan, zabıtlar ve mürettebat için makul ölçüde yapılmış ücret ve bakım giderleri ile yakıt ve kumanyalar için yapılan masraflar müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Kaptan, zabıtlar ve mürettebat için yapılan masrafların Kural XI gereğince belirtilen şartlarda müşterek avarya kabul edildiği süre içerisinde yakıt ve kumanyalar için yapılan masraflar da müşterek avarya olarak kabul edilecektir.<sup>35</sup> Ancak, bu gibi yakıt

---

<sup>35</sup> A.g.e., s. 26

ve kumanya masraflarının müşterek avaryadan sayılmayan tamirlerin yapılması için sarfedilmiş olması halinde müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

- Kural XXI Paranın Tedarik Edilmesi

Müşterek avarya sebebiyle yapılan harcamalar için % 2 oranında bir komisyon müşterek avarya olarak kabul edilir. Ancak para, paylaştırmaya iştirak edecek menfaat sahiplerinden biri tarafından tedarik edilmemişse, gerekli paranın deniz ödücü veya sair bir suretle elde edilmesi için yapılan masraflarla bu uğurda satılmış yüklerin sahiplerinin uğramış olduğu zarar müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Müşterek avarya masraflarını karşılamak için ödünç alınan sigorta masrafları da müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

- Kural XXII Müşterek Avarya Zararları için Faiz

Müşterek avaryaya kabul edilen masraf, fedakarlık ve tazminat tutarına yolculuğun sona erdiği nihai limanındaki kanuni yıllık faiz veya kanuni faiz oranı kabul edilmemişse müşterek avarya hesaplaşma tarihine kadar yıllık % 5 faiz uygulanır. Ancak, garemeye iştirakle ilgililerin yapmış oldukları ödemeler veya hakkı olanların müşterek avarya mevcudu depozitosundan çektikleri paralar ara ödemeler de faiz hesabında nazara alınır.

- Kural XXIII Nakit Teminatlarının İşleyişi

Yükün müşterek avarya, kurtarma ücreti veya özel masraflara iştirak borcunun teminatı olarak nakit teminatları tahsil olunduğu taktirde, (donatanın adına tayin edilen vekil ve diğeri teminatı veren adına tayin edilen vekil) iki vekilin onayladığı bir bankadaki müşterek hesaplarına eğer mümkünse faiz de işler şekilde yatırılacaktır. Bu şekilde yatırılan paralar, varsa faizleriyle birlikte hak sahiplerinin teminatı olarak yükün kendilerine müşterek avarya, kurtarma ücretleri veya özel masraflardan dolayı yapmakla mükellef bulunduğu ödemelere tahsis edilmek üzere saklanır. Vekiller, dispeççinin yazılı izni ile mahsuben ödeme yapabilecekleri gibi depozito iadesi yapabilme yetkisine sahiptir. Bu depozito ve ödemelerin yapılması tarafların nihai yükümlülüklerini etkilemez.

## 2.6. York Anvers Kuralları 1950

York Anvers Kuralları 1924, numaralı Kurallar ile düzenlenen bütün durumların müşterek avarya olarak kabul edilmesi ve numaralı kuralların kapsamında olmayan durumlarda ise, harfli Kurallara başvurulması niyetiyle düzenlenmiştir. Ancak 1928 yılında “Vlassopoulos v. British & Foreign Marine Insurance Co. Ltd” davasında genel Hükümler ile numaralı Kurallar arasındaki ilişkinin yazılı olarak düzenlenmemiş olduğu tespit edilecek, mahkeme, harfli kuralların müşterek avaryanın genel kurallarını düzenlediklerini, numaralı kuralların ise belirli örnek müşterek avarya halleri olarak kabul edilmesi gerektiğine karar vermiştir.<sup>36</sup> Bu kararın etkisi ve uygulamada benzer ihtilafların ortaya çıkması nedeniyle 1929 yılında İngiltere’de gemi sahipleri ile sigortacılar arasında kararlaştırılan ve “Makis Anlaşması” adı verilen bir klozun anlaşma metinlerine ilave edilmeye başladıkları görülmüştür. Bu kloz gereğince, “ Kural 1- 23 de özel olarak düzenlenmiş olmadıkça paylaşırma Harfli Kural A – G’ye göre yapılacaktır. Taraflar, bunların dışında ve gelecekte ortaya çıkacak olaylarda, bu prensip üzerinde anlaşıklarını kabul etmektedir.

1924 York Anvers Kuralları’nın özellikle Kural XXII’nin yeniden revizyonuna ilişkin ilk talepler 1947 yılında Uluslararası Denizcilik Komitesinin (Comite Maritime International – CMI) Anvers Konferansı’nda gündeme getirilmiştir. Konferans’ta kanuni faiz oranı yerine bütün ülkelerin uygulayabileceği sabit faiz oranının belirlenmesi teklifinde bulunulmuştur. Eylül 1949’da CMI’nın Amsterdam Konferansı’nda revizyon çalışmaları değerlendirilerek, 1924 York Anvers Kurallarına getirilen ilave değişiklikler ile yeni metin York Anvers Kuralları 1950 olarak adlandırılmıştır. York Anvers Kuralları 1950, York Anvers Kuralları 1924 sisteminde düzenlenmiş olup, genel hükümlerin başına Yorum Kuralı ilave edilerek, Makis anlaşma metni metne ilave edilmiştir.

York Anvers Kuralları 1950 metni, Amerika Birleşik Devletleri’de dahil olmak üzere bütün delegeler tarafından herhangi bir ihtirazi kayıt olmaksızın kabul edilmiş ve kısa sürede milli kanunlara aynen alınma veya atflarda bulunma yoluyla

---

<sup>36</sup> LIGHT, a.g.e., s. 27

uygulamaya girmiştir. Örneğin; İsviçre milli kanuna ek metin halinde, Hollanda, İtalya, Yunanistan ve Türkiye milli kanunlarına iktibas suretiyle, Fırlandiya, Vatikan atıf yoluyla ve ayrıca Hollanda, Almanya, Belçika, İsviçre sadece Rhin nakliyatına ait olmak üzere, Fransa “Rhin Anvers Rotterdam Kuralları” adı altında müşterek avarya kurallarını nehir nakliyatında kullanmaya başlamışlardır.

### 2.6.1. Yorum Kuralları

Müşterek avarya paylaşımında aşağıdaki kurallar, kendileri ile bağdaşmayan kanun hükümleri ve uygulamadan etkilenmeksizin uygulanırlar. Numaralı kurallarda aksi öngörülmedikçe, müşterek avarya Harfli Kurallar gereğince paylaşılacaktır.

- Kural A

Müşterek avarya hareketi ancak ve yalnız, olağanüstü bir fedakarlık veya olağanüstü bir masrafın deniz sergüzeştine atılmış mal varlıklarını tehlikeden korumak gayesiyle müşterek selamet için bilerek ve makul surette yapılması halinde vardır.

- Kural B

Müşterek avarya fedakarlık ve masrafları aşağıda temin edilen esas üzerinde farklı katılımcı ilgililer arasında paylaşılacaktır.

- Kural C

Müşterek avarya hareketinin ancak doğrudan sonucu olan zarar hasar ve masraflar müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Gerek yolculuk sırasında gerekse yolculuktan sonraki gecikmeden dolayı gemi ve yükün uğradığı zarar ve hasar, sürastarya gibi ve gecikmenin dolaylı sonucu olan herhangi bir zarar, Pazar kaybı gibi müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

- Kural D



Fedakarlık veya masrafa neden olan olay, deniz sergüzeştine atılmış taraflardan birinin kusurundan doğmuş olsa dahi müşterek avarya paylaşımı yapılacaktır. Ancak bu kural, kusurdan zarar görenlerin kusurlu tarafa karşı rucu hakkını etkilemeyecektir.

- Kural E

Zarar veya masrafın müşterek avarya olduğunu ispat yükü, bunu iddia eden tarafa aittir.

- Kural F

Müşterek avarya olarak kabul edilecek bir masrafın yerine yapılacak her ilave masraf, varsa diğer ilgililerce elde edilecek tasarrufa bakılmaksızın, kaçınılan müşterek avarya tutarından fazla olmamak üzere müşterek avarya sayılır.<sup>37</sup>

- Kural G

Müşterek avarya zarar ve katılımına ilişkin paylaşım, yolculuğun sona erdiği yer ve zamandaki değerler esas alınarak yapılacaktır. Bu kural, dispeçin yapılacağı yerin tespit edilmesini etkilemeyecektir.

## 2.6.2. Genel Kurallar

- Kural I Denize Yük Atılması

Ticari geleneklere uygun bir şekilde taşınmayan yükün denize atılması müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

- Kural II Müşterek Selamet Uğruna Denize Yük Atılması ve Fedakarlık

Müşterek selamet uğruna yapılan fedakarlık veya bunun sonucunda veyahut müşterek selamet uğruna yükün denize atılması için açılan ambar kapağı veya diğer

---

<sup>37</sup> **A.g.e.**, s. 29

bir açıklıktan suyun girmesi sonucunda gemiye veya yüke veyahut bunlardan birinin uğradığı hasar müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

- Kural III Gemide Yangın Söndürme

Gemide çıkan bir yangını söndürmek için yanmakta olan bir gemiyi karaya çekmek veya batırmak için oluşan zararlar da dahil olmak üzere suyla veya diğer bir şekilde gemi ve yük veya herhangi birine gelen zarar müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Ancak yanmakta olan gemi kısımları, dökme yük veya yüke ait koliler için bir tazminat ödenmeyecektir.

- Kural IV Enkazın Kesilmesi

Deniz tehlikelerinden kaynaklanan önceden sürüklenmiş bir enkazın veya gemi parçalarının kesilmesiyle meydana gelen zarar ve hasar müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

- Kural V Bilerek Karaya Oturtma

Bir geminin bilerek karaya oturtulmuş ve duruma göre böyle bir tedbir alınmadığı takdirde geminin mutlaka sahile veya kayalara bindireceği anlaşılırsa, bilerek karaya oturtma sonucunda geminin, yükün, navlunun veya bunlardan birinin uğradığı zarar veya hasar müşterek avarya kabul edilmeyecektir. Fakat bu durumdaki bir geminin yüzdürülmesinden doğan zarar ve hasar müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

Geminin müşterek selamet uğrunda bilerek karaya oturtulmuş bulunduğu diğer bütün hallerde bu yüzden doğan zarar ve hasar müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

- Kural VI Yelkenlerin Zorlanması, Yelkenlerin Zarar ve Hasarı

Müşterek selamet uğrunda, karaya oturmuş bir gemiyi yüzdürmek veya daha derin zemine götürmek (için) sarfolunan gayretler sebebiyle yelken, direk veya

bunlardan birine gelen zarar veya hasar müşterek avarya kabul edilecektir.<sup>38</sup> Fakat gemi suda yüzdüğünde yelkenlerin zorlanmasından dolayı gemiye, yüke, navluna veya bunlardan birine gelen zarar ve hasar müşterek avarya kabul edilmeyecektir.

- Kural VII Makine ve Kazanlara Gelen Hasar

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 edilecektir. Ancak, gemi yüzer haldeyken makinelerin ve kazanların çalışmasının her türlü şartlar altında – makinelerin zorlanması veya buna benzer tedbirlerde dahildir – neden olduğu zarar ve hasar müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

- Kural VIII Karaya Oturmuş geminin Hafifletilmesi Masrafları ve Bu Önlemlerden Doğan Zararlar

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 zarar ve hasar müşterek avarya kabul edilecektir.

- Kural IX Yakıt Yerine Gemi Eşyası ve Kumanyanın Yakılması

Tehlike karşısında müşterek selamet uğruna gemi eşyası ve kumanyanın veya bunlardan birinin yakıt yerine yakılmış olması ancak gemi tam ve bol yakıt ile donatılmış olduğu takdirde müşterek avarya kabul edilecektir. Ancak yakılan şeylerin yerine harcanacağı hesaplanan yakıt son hareket limanı ve günün rayici üzerinden hesaplanarak müşterek avaryadan mahsup edilecektir.

- Kural X Barınma Limanındaki Masraflar vs.

---

<sup>38</sup> **A.g.e.**, s. 30; Meğer ki tehlikenin meydana gelmesinde donatanın kusuru olsun. Bu takdirde donatan paylaştırmada pay alamaz ve gemiye gelen zarar alacaklı masasına yazılmaz. Tehlike yaratanın bunun sonuçlarına katlanması lazımdır. (Bak. Ş.AKYOL, **Medeni Hukukta Çelişki Yasağı**, İstanbul, 2007, s.24). Aynı düşünce TTK m.... Kabul edilmiştir.

Bir gemi, kaza, fedakarlık veya diğer olağanüstü durumlar nedeniyle bir barınma yerine veya limanına girer veya yükleme yerine veya limanına dönerse bu barınma veya dönme müşterek selamet uğruna gerekli önlem olması koşuluyla bu liman veya yere giriş masrafları müşterek avarya kabul edilecektir. Bir geminin bu liman veya yerden ilk yükünün tümü ya da bir kısmı ile hareketinde çıkış masrafları da barınma limanına girme veya dönme neticesi sayılabilmek şartıyla müşterek avarya kabul edilecektir.

Bir gemi herhangi bir barınma limanı veya yerinde bulunur ve bu liman veya yerde tamirin yapılması mümkün olmadığından başka bir liman veya yere gitmesi gerektiğinde bu Kural hükmü ikinci liman veya yer içinde barınma limanı veya yeriymiş gibi aynen uygulanacaktır.<sup>39</sup> Bu yer değişimi nedeniyle uzayan yolculuğa Kural XI hükümleri uygulanacaktır.

Yük, yakıt ve kumanyaların gemi içinde elden geçirilmesi veya yükleme veya barınma veya uğrama yerinde veya limanında boşaltılması için yapılan masraflar, bu elden geçirmenin veya boşaltmanın müşterek selametini temini veya fedakarlık veya kaza sonucu gemide doğmuş hasarın onarımı için gerekli olmak ve ayrıca yolculuğa güvenlik içinde devam, onarımın yapılmasına bağlı bulunmak koşulu ile müşterek avarya kabul edilecektir.

Yük, yakıt, kumanyanın elden geçirme veya boşaltma masraflarının müşterek avaryaya kabul olduğu hallerde bunların yeniden yükleme ve istif masrafları ile depo masrafları (makul şekilde yapılmak şartıyla sigorta masrafları da dahil) müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Ancak, gemi mahkum edilir veya başladığı yolculuğa devam etmezse, geminin mahkumiyetine hükmolunması veya yolculuğun terki tarihinden sonra doğan depo masrafı müşterek avarya kabul edilmeyecektir. Yükün boşaltılması sona ermeden önce gemi mahkum edildiği veya yolculuktan vazgeçildiği taktirde, yukarıda belirtilen depo masrafları boşaltmanın sona ermesi tarihine kadar müşterek avarya kabul olunur.

Hasara uğramış bir gemi, yolculuğa bütün yükü ile devamını temin edecek şekilde tamir yapılacağı bir liman veya yerde bulunur da, masraftan tasarruf

---

<sup>39</sup> **A.g.e.**, s. 31

maksadıyla tamir için başka bir liman veya yere veya varma limanına yedekte çekilir veya yük kısmen veya tamamen başka bir gemiye aktarılırsa veya herhangi bir şekilde yola çıkılırsa, sarfedilecek fevkalade römorkaj, aktarma ve yeniden yollama veya bunlardan birinin lüzum gösterdiği fevkalade masraf (sarfından kurtulunmuş miktara kadar) yolculukla ilgililer arasında kurtuldukları masraf oranında paylaşılacaktır.

- Kural XI Barınma Limanına Girme Nedeniyle Katlanılan Gemi Adamları Ücret ve Bakım Masrafları vs.

Bir geminin bir barınma limanına ya da yerine girmesi veya yükleme limanı veya yerine dönmesi masrafları Kural X (a) uyarınca müşterek avarya olarak kabul ediliyorsa, bu barınma veya dönme dolayısıyla yolculuğun uzaması süresi içinde kaptan, zabıtlar ve mürettebat için makul ölçüde yapılmış ücret ve bakım giderleri ile yakıt ve kumanyalar için yapılan masraflar müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

Bir gemi, kaza, fedakarlık ya da diğer olağanüstü durumlar sonucu olarak müşterek selamet için ya da fedakarlık ya da kaza sonucu gemide doğan hasarın yolculuğu güven içinde devam yönünden gerektirdiği onarım zorunluluğu karşısında, herhangi bir liman ya da yere girer veya orada alıkonulursa, bu liman ya da yerde geminin yolculuğa devam edebilecek duruma geldiği veya gelmesi gerektiği ana kadar geçen ek bekleme süresi içinde makul ölçüde sarfedilmiş kaptan, zabitan ve gemi adamlarına ait ücret ve bakım masrafları müşterek avarya olarak kabul edilecektir.<sup>40</sup>

Ek bekleme süresi, gemi mahkum edildiği veya ilk yolculuğuna devam etmediği takdirde geminin mahkum edildiği veya yolculuğu bıraktığı tarihte ve eğer yükün boşaltılması tamamlanmamışsa, boşaltmanın bittiği tarihte sona ermiş sayılır.

---

<sup>40</sup> A.g.e., s. 32

Ek bekleme süresinde sarfedilmiş olan yakıt ve kumanya masrafları, müşterek avaryadan sayılmayan tamirlerin yapılması sebebiyle sarfedilmiş olanlar hariç olmak üzere müşterek (avarya) olarak kabul edilecektir.

Ek bekleme süresi içinde doğan liman giderleri de müşterek avarya olarak kabul edilecek, ancak, müşterek avaryadan kabul edilmeyen tamir sırasında doğan bu tür giderler müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

Gerek bu Kural'ın gerekse diğer Kuralların uygulanması yönünden ister donatanın akdi yükümlülüğünden doğmuş olsun, ister hizmet sözleşmesi ve şartlarından doğmuş olsun, kaptan, gemi zabıtları ve gemi adamlarına veya onların yararına yapılan bütün ödemeler ücret sayılır.

Geminin bakım ve onarımı için kaptan, gemi zabıtları ve gemi adamlarına ödenen fazla çalışma ücreti müşterek avarya sayılmaz, ancak ödenmiş olması dolayısıyla yapılmasına gerek kalmamış bulunan ve fazla çalışma ücreti yolu seçilmemiş olsaydı müşterek avarya olarak yapılması gereken olan masraflar tutarına kadar müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

- Kural XII Boşaltmada Yüke Gelen Zarar vs.

Yük, yakıt ve kumanyaların elden geçirilmesi, boşaltılması, depolanması, yeniden yüklenmesi ve istifi sonucunda oluşan zarar ve hasar, bu önlemlerin masrafları müşterek avarya kabul edilmeleri halinde ve ancak müşterek avarya olarak kabul edilir.

- Kural XIII Tamir Masrafından İndirim

Müşterek avarya tazminat hesabından, müşterek avarya olarak tazmini kabul edilmiş tamirlerde eski malzeme veya parçaların yenileri ile değiştirilmesi halinde aşağıdaki kurallara uygun olarak yeni – eski farkları indirilir.

İndirimler, geminin ilk defa gemi siciline kaydolunduğu tarihten kazanın gerçekleştiği tarihe kadar geçen süredeki geminin yaşına göre hesap olunur. Ancak, kumanya ve demirbaş eşya, izolasyon tertibatı, kurtarma sandalları ve benzerleri, gyro pusula aygıtları, telsiz aletleri, istikamet gösteren aletlerle, iskandil aletleri ve benzerlerinde ve makine ve kazanlarda indirim ilgili parçanın kendi yaşına göre yapılır. Kullanılmamış olan kumanya ve donanım takımı için indirim yapılmaz. İndirim yeni malzeme ve parçalarının değeri üzerinden işçilik ve kurma masrafları dahil olmak üzere yapılacaktır ancak tespit masrafları hariçtir. Kızaklama ve havuz masrafları ücretleriyle geminin yer değiştirme masrafları tam olarak kabul olunacaktır. Karinanın temizlenmesi ve boyası, bu boya kazadan önceki altı ay içinde yapılmış değilse, müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

A – Bir yaşına kadar; Bütün tamir masrafları tam olarak kabul edilir. Ancak karınayı boyama veya ziftleme masraflarından üçte biri indirilir.

B – Bir yaşından üç yaşına kadar; Karınayı kazıma, tamirleme ve boyama masraflarından A bendine göre indirim yapılır. Zincir ve madeni teller hariç, yelkenler, techizat, halatlar, ipler, ambar kapakları, palamar, örtüler, muşambalar, kumanya ve donanım takımları ve boya maddelerinden üçte bir indirilir.

Kaplama tahtaları, sabit panyol tahtaları, tahta direk ve dikmeler ile filikalar ve teknenin tahta kısımları, mobilya, mefruşat, tabak çanak takımları, madeni ve cam eşya, teller ve madeni palamar, gyro pusula aygıtları, telsiz ve telgraf aletleri, yön aletleri, akis yoluyla iskandil ve benzeri cihazlar, çapa zinciri ve zincirler, izolasyon tertibatı, yardımcı makineler, dümen cihazları ve teferruatı, maçuna vinç ve elektrik makineleri ve teferruatı (elektrik tahrik makineleri hariç) değerleri üzerinden altıda bir indirilir. Diğer bedeller tam bedelleriyle kabul olunur.

Ahşap ve karma teknelerde madeni kaplamalar aşağıdaki şekilde muamele görür; gemiden çıkarılan (kaplamanın) safi ağırlığına ilişkin bir miktarın bedelinden hurdanın satış tutarı düşülür ve bakiye meblağ tam olarak kabul edilir. Yeni kaplamaları koymak için kullanılan çiviler, keçe ve işçilik üçte bir indirim tabidir.

C – Üç yaşından altı yaşına kadar; İndirim, yukardaki B bendine uygun olarak yapılır. Ancak, ambarların iç döşemeleri dahil, teknenin tahta kısımlarından, ahşap direk, dikme ve sandallardan, mobilya ve mefruşattan üçte bir ve direk ve demir kısımlarıyla (kazanlar ve teferruatı dahil) sair bütün makinelerden altıda bir indirilir.

D – Altı yaşından on yaşına kadar; İndirim yukarıdaki C bendine uygun olarak yapılır. Ancak, bütün tehzatın, ip ve halatların, iskata ve palamarların, direk ve dikmelerin demir kısımlarının gyro pusula aygıtları, telsiz telgraf aletlerinin, istikamet gösteren aletlerle akis yoluyla iskandil cihazları ve benzerlerinin, izolasyon tesisatının, yardımcı makineler, dümen cihazları, maçuna, vinç ve teferruatı ile kazanlar ve teferruatı dahil sair bütün makinelerin bedellerinden üçte bir indirilir.

E – On yaşından on beş yaşına kadar;<sup>41</sup> Bütün yenileme ve tamirlerden üçte bir indirim yapılır. Ancak teknenin demir kısmı ve çimento işleri ve çapa zincirleri değerlerinden altıda bir indirilir ve çapalar tam bedelle hesaba katılır.

F – Onbeş yaş üstü; Bütün yenilemelerden üçte bir indirim yapılır. Ancak, çapa zincirleri altıda bir indirim tabidir ve çapalar tam bedelle hesaba katılır.

- Kural XIV Geçici Tamir Masrafları

Müşterek selamet uğruna, yükleme, uğrama veya barınma limanında gemiye geçici tamir yapıldığında veya müşterek avarya fedakarlığından doğan gemi hasarı

---

<sup>41</sup> **A.g.e.**, s. 34



geçici şekilde tamir edilirse bu tamir masrafı müşterek avaryaya olarak kabul edilecektir. Sadece yolculuğun tamamlanmasının sağlanması için kazadan doğan hasar geçici olarak tamir edilmişse yapılan bu tamir masrafları bu tamir yapılmıyorsa müşterek avaryaya dahil olacak masraflardan sağlanacak tasarruf ölçüsünde ve ilgililerin tasarrufları değerlendirilmeksizin müşterek avaryaya kabul edilecektir. Müşterek avaryaya sayılan geçici tamir masraflarından yeni – eski farkı için indirim yapılmaz.

- Kural XV Navlun Kaybı

Yükün, müşterek avaryaya hareketi neticesi doğmuş ya da müşterek avaryaya sayılan hasar ve zararın neden olduğu navlun kaybı müşterek avaryaya olarak kabul edilecektir. Donatanın bu navlunu kazanmak için yapacağı, fakat fedakarlık sebebiyle yapmadığı masraflar, kaybedilen gayrisafi navlundan indirilir.

- Kural XVI Fedakarlık Sonucu Zarar ve Hasara Uğrayan Yük için Tazminat Miktarı

Fedakarlık sonucu zarar veya hasara uğrayan yük için verilecek tazminat yük sahibinin bu yüzden uğradığı zarara eşit olacaktır. Zarar miktarı, geminin varma limanına girdiği tarihte veya yolculuk varma limanından başka bir limanda sona ermişse yolculuğun sona erdiği limana girdiği tarihteki piyasa değerine göre tespit edilir. Bu suretle hasarlı yük satıldığında ve hasar değeri başka türlü anlaşma olmadığı takdirde, müşterek avaryaya kabul edilecek değer, safi satış tutarı ile malın geminin son boşaltma günündeki veya yolculuk asıl varma limanından başka bir limanda sona eriyorsa bu yolculuğun sona erdiği gündeki safi değeri arasındaki fark kadar olacaktır.

- Kural XVII Paylaştırmaya Katılma Değeri

Müşterek avaryaya iştirak borcu, varlıkların yolculuk sonundaki gerçek değerlerine önceden katılmış olmadıkça feda edilen varlıklar için kabul olunan müşterek avaryaya tazminatı eklemek suretiyle tespit edilir.<sup>42</sup> Geminin ve yükün

---

<sup>42</sup> **A.g.e.**, s. 35

müşterek avaryaya hareketi veya fedakarlık anında tam ziyaa uğramaları halinde müşterek avaryadan sayılmayan liman masrafları ve gemi adamları ücretleri donatanın risk altındaki yük ve yolcu navlunlarından indirilir. Aynı şekilde varlıkların değerlerinden, müşterek avaryaya hareketi sonucunda doğan fakat müşterek avaryaya kabul edilmemiş olan bütün masraflar indirilir. Yolcuların konişmentoya bağlanmamış bagaj ve zati eşyaları müşterek avaryaya katılmayacaklardır.

- Kural XVIII Gemi Hasarı

Gemi ve makine takımları ve / veya donanımının uğradıkları hasar veya zarara karşılık müşterek avaryaya olarak kabul edilecek miktar, tamir yapılmış veya yenilenmiş parçaları olduğu taktirde, bu tamir veya yenilemenin makul ve gerçek değeri olup, bu şekilde gerçekleşen hasar ve zarar Kural XIII gereğince indirim tabi olacaktır. Tamir yapılmamış ise, tamir masraflarının tahmini değerini aşmamak şartıyla müşterek avaryaya için makul bir değer indirim yapılır. Geminin fiili veya hükmü zıyayı halinde, müşterek avaryaya hareketiyle geminin uğramış olduğu hasar veya zarar sebebiyle müşterek avaryaya olarak kabul edilecek miktar, müşterek avaryadan sayılmayan hasar ile ilgili tamir masraflarının tahmini bedeli ve varsa satış değeri indirildikten sonra geminin takdir edilen sağlam halindeki değeridir.

- Kural XIX Bildirilmemiş veya Yanlış Bildirilmiş Yükler

Donatanın veya acentasının haberi olmaksızın yükleme limanında gemiye alınmış olan veya yükleme sırasında kasıtlı olarak yanlış tarifle gemiye yüklenen mala gelen hasar ve zarar müşterek avaryaya olarak kabul edilmeyecektir. Fakat bu gibi yükler kurtarılmışlarsa paylaştırmaya katılırlar. Yanlış bildirimle gerçek değerinden düşük gösterilerek gemiye yüklenen mala gelen hasar ve zarar için katılım, bildirilen değer üzerinden yapılacaktır, ancak bu mallar gerçek değerleri üzerinden katılımında bulunacaktır.

- Kural XX Paranın Tedarik Edilmesi

Kaptan, gemi zabıtları ve gemi adamları ücret ve bakım masrafları ile yolculuk sırasında değiştirilmemiş yakıt ve kumanya için yapılan harcamalar hariç

müşterek avarya sebebiyle yapılan harcamalar için % 2 oranında bir komisyon müşterek avarya kabul edilecektir. Ancak para paylaştırmaya iştirak eden menfaat sahiplerinden biri tarafından tedarik edilmemişse, gerekli paranın deniz ödöncü veya sair bir suretle elde edilmesi için yapılan masrafla bu uğurda satılmış malların sahiplerince uğranılmış zararlar müşterek avarya olarak kabul edilecektir.<sup>43</sup>

Müşterek avarya masraflarını karşılamak için ödöncü alınan sigorta masrafları da müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

#### - Kural XXI Müşterek Avarya Zararları için Faiz

Müşterek avarya kabul edilen masraf, fedakarlık ve tazminat tutarına, müşterek avarya hesaplama tarihine kadar % 5 faiz uygulanır. Fakat paylaştırmaya iştirakle ilgililerin yapmış oldukları ödemeler veya hakkı olanların müşterek avarya mevcudundan alelhesap çektikleri paralar da faiz hesabında nazara alınır.

#### - Kural XXII Nakit Teminatların İşleyişi

Müşterek avaryadan, kurtarmadan veya özel yükümlölüklerden doğan yük sorumluluğunu teminat altına almak için nakit toplandığı hallerde, bunlar bekletilmeksizin, donatan veya nakit teminat yatıranların adına atanmış yetkili temsilcilerin her ikisinin birlikte onayladıkları bir bankada açılacak bir ortak özel hesaba yatırılacaktır. Yatırılan bu nakitlerin varsa faizleri ile birlikte hak sahiplerinin teminatı olarak yükün kendilerine müşterek avarya kurtarma ücretleri veya özel yükümlölükler karşılığı teminat olarak tutulacaktır. Bu hesaba ödemeler veya geri ödemeler dispeçci tarafından yazılı izin verilmek suretiyle yapılır. Bu teminatların yatırılması veya ödemeler veya geri ödemeler tarafların nihai sorumluluğunu hiç bir şekilde etkilemeyecektir.

## 2.7. York Anvers Kuralları 1974

York Anvers Kuralları 1950 tam anlamıyla uygulamada kabul edilmiş olmasına rağmen düzenlenmesinden 20 yıl sonra ticari ilişkilerin, denizciliğin ve

---

<sup>43</sup> **A.g.e.**, s. 36

gemi teknolojisinin gelişmesi karşısında Kurallar üzerinde revizyona gidilmesine ilişkin görüşler ortaya çıkmıştır. York Anvers Kuralları 1950'nin revizyonu hakkında çalışmalar ilk defa 1967 yılında Milletlerarası Avrupa Dispeççiler Derneği'nin (Association Internationale des Dispatcheurs Europeens – AIDE) oluşturduğu bir komisyon ve aynı şekilde Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliği (International Union of Marine Insurers – IUMI) Müşterek Avarya Komitesi tarafından başlatılmıştır. 1968 yılında Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD) müşterek avarya konusunu çalışma programına almıştır.<sup>44</sup> Yoğunlaşan eleştiriler üzerine 1969 yılında CMI, UNCTAD'ın bu konuda bir süre daha sonuca varamayacağı düşüncesiyle, York – Anvers Kuralları 1950'nin revizyon çalışmalarına başlamıştır. IUMI İLE AIDE'nin çalışmaları doğrultusunda hazırlanan tasarı, CMI'in 1974 yılında gerçekleşen XXX. Konferansı'nda delegelere sunulmuştur. Konferansa 29 ülkeden toplam 400 delege katılmıştır. Konferans sonucunda tasarı üzerinde bazı değişiklikler yapılmasına ve yeni Kurallar'ın “ York Anvers Kuralları 1974” olarak adlandırılması kabul edilmiştir.

Yorum kuralı: Müşterek avarya paylaşımında aşağıdaki kurallar, kendileri ile bağdaşmayan kanun hükümleri ve uygulamadan etkilenmeksizin uygulanırlar. Numaralı Kurallar'da aksi öngörülmedikçe, müşterek avarya Harfli Kurallar gereğince paylaşılacaktır.

### 2.7.1. Yorum Kuralları

Kural A:

Müşterek avarya hareketi ancak ve yalnız, olağanüstü bir fedakarlık veya olağanüstü bir masrafın deniz sergüzeştine atılmış mal varlıklarını tehlikeden korumak gayesiyle müşterek selamet için bilerek ve makul surette yapılması halinde vardır.

---

<sup>44</sup> LIGHT, **a.g.e.**, s. 37; 1974 York-Anvers Kuralları hakkında bak: Ergon ÇETİNGİL, Müşterek Avaryada Yeni Düzenleme, 1974 York-Anvers Kuralları, Batider, C.XI,Sayı:1, s.37 vd.

Kural B:

Müşterek avarya ve masrafları aşağıda temin edilen esas üzerinde farklı katılımcılar ilgililer arasında paylaşılacaktır.

Kural C:

Müşterek avarya hareketinin ancak doğrudan sonucu olan zarar, hasar ve masraflar müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Gerek yolculuk sırasında gerekse yolculuktan sonraki gecikmeden dolayı gemi ve yükün uğradığı zarar ve hasar, sürastarya gibi ve gecikmenin dolaylı sonucu olan herhangi bir zarar, pazar kaybı gibi müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.<sup>45</sup>

Kural D:

Fedakarlık veya masrafa neden olan olay, deniz sergüzeştine atılmış taraflardan birinin kusurundan doğmuş olsa dahi, müşterek avarya paylaşımı yapılacaktır. Ancak bu kural, kusurlu tarafa karşı ileri sürülebilecek savunma veya talep haklarını veyahut kusurlu tarafın kendini savunma veya talep haklarını etkilemeyecektir.

Kural E:

Zarar veya masrafın müşterek avarya olduğunu ispat yükü, bunu iddia eden tarafa aittir.

Kural F:

---

<sup>45</sup> **A.g.e.**, s. 38

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

Kural G:

Müşterek avarya zarar ve katılımına ilişkin paylaşım, yolculuğun sona erdiği yer ve zamandaki değerler esas alınarak yapılacaktır. Bu kural, dispeçin yapılacağı yerin tespit edilmesini etkilemeyecektir.

## 2.7.2. Genel Kurallar

- Kural I Denize Yük Atılması

Ticari geleneklere uygun bir şekilde taşınmayan yükün denize atılması müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

- Kural II Müşterek Selamet Uğruna Denize Yük Atılması ve Fedakarlık

Müşterek selamet uğruna yapılan fedakarlık veya bunun sonucunda veyahut müşterek selamet uğruna yükün denize atılması için açılan ambar kapağı veya diğer bir açıklıktan suyun girmesi sonucunda gemiye veya yüke veyahut bunlardan birinin uğradığı hasar müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

- Kural III Gemide Yangın Söndürme

Gemide çıkan bir yangını söndürmek için yanmakta olan bir gemiyi karaya çekmek veya batırmak için oluşan zararlar da dahil olmak üzere suyla veya diğer bir şekilde gemi ve yük veya herhangi birine gelen zarar müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Ancak hangi nedenle olursa olsun dumandan veya ısınmadan doğan hasar müşterek avarya sayılmaz.

- Kural IV Enkazın Kesilmesi

Bir kaza sonucu önceden tamamen yok olmuş veya sürüklenmiş bir enkazın veya gemi parçalarının kesilip atılmasından doğan zarar ve hasar müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.<sup>46</sup>

- Kural V Bilerek Karaya Oturtma

Bir gemi müşterek selamet uğruna bilerek karaya oturtulursa, sahile sürüklenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, bu yüzden doğan hasar ve zarar müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

- Kural VI Kurtarma Ücreti

Yolculukla ilgililerin sözleşme gereği ve başka bir sebeple ödemekle yükümlü oldukları kurtarma masrafları, kurtarma faaliyetlerine, müşterek deniz sergüzeştine katılan varlıkları tehlikeden korumak maksadıyla girişildiği ölçüde müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

- Kural VII Makine ve Kazanlara Gelen Hasar

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 taktirde, müşterek avarya kabul edilecektir. Ancak gemi yüzer haldeyken ana makinesinin ve kazanların çalışmasının her türlü şartlar altında neden olduğu zarar ve hasar müşterek avarya olarak kabul edilemez.

- Kural VIII Karaya Oturmuş Geminin Hafifletilmesi Masrafları ve Bu Önlemlerden Doğan Zararlar

Karaya oturmuş bir geminin yük, yakıt ve kumanyaları veya bunlardan herhangi biri müşterek avarya hareketi olarak boşaltılmışsa, hafifletmenin olağandışı masrafları, layter kirası ve varsa yeniden yükleme masrafları ve bunlardan doğan zarar ve hasar müşterek avarya kabul edilecektir.

---

<sup>46</sup> **A.g.e.**, s. 39

- Kural IX Yakıt Yerine Gemi Eşyası ve Kumanyanın Yakılması

Tehlike karşısında müşterek selamet uğruna gemi eşyası ve kumanyanın veya bunlardan birinin yakıt yerine yakılmış olması ancak gemi tam ve bol yakıt ile donatılmış olduğu takdirde müşterek avarya kabul edilecektir. Ancak, yakılan şeylerin yerine harcanacağı hesaplanan yakıt son hareket limanı ve günün rayici üzerinden hesaplanarak müşterek avaryadan düşülecektir.

- Kural X Barınma Limanındaki Masraflar vs.

Bir gemi, kaza, fedakarlık veya diğer olağanüstü durumlar nedeniyle bir barınma yerine veya limanına girer veya yükleme yerine veya limanına dönerse bu barınma veya dönme müşterek selamet uğruna gerekli önlem alması koşuluyla bu liman veya yere giriş masrafları müşterek avarya kabul edilecektir.<sup>47</sup> Bir geminin bu liman veya yerden ilk yükünün tümü ya da bir kısmı ile hareketinde çıkış masrafları da barınma limanına girme veya dönme neticesi sayılabilmek şartıyla müşterek avarya kabul edilecektir.

Bir gemi herhangi bir barınma limanı veya yerinde bulunur ve bu liman veya yerde tamirin yapılması mümkün olmadığından başka bir liman veya yere gitmesi gerektiğinde bu kural hükmü ikinci liman veya yer için de barınma liman veya yeriymiş gibi aynen uygulanacaktır. Geçici tamir ve çekmeden ileri gelenlerde dahil olmak üzere, böyle bir yer değiştirmenin masrafları müşterek avaryaya dahil kabul edilecektir. Bu yer değişim nedeniyle uzayan yolculuğa Kural XI hükümleri uygulanacaktır.

Yük, yakıt ve kumanyaların gemi içinde elden geçirilmesi veya yükleme veya barınma veya uğrama yerinde veya limanında boşaltılması için yapılan masraflar, bu elden geçirmenin veya boşaltmanın müşterek selametini temini veya fedakarlık veya kaza sonucu gemide doğmuş hasarın onarımı için gerekli olmak ve ayrıca yolculuğa güvenlik içinde devam, onarımın yapılmasına bağlı bulunmak koşulu ile müşterek avarya kabul edilecektir. Ancak yükleme ya da uğrama yeri ya da limanında ortaya çıkan hasar yolculuk sırasındaki bir kaza veya olağanüstü bir durum ile ilgili

---

<sup>47</sup> **A.g.e.**, s. 40



bulunmazsa, elden geçirme ve boşaltmanın giderleri müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

Yük, yakıt ya da kumanyanın yolculuk sırasında meydana gelen istif bozukluğunu düzeltmek amacıyla gemi içinde elden geçirilme ve boşaltma masrafları bu işlem müşterek selamet için gerekli olmadıkca, müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

Yük, yakıt ve kumanyaların elden geçirilmesi ve boşaltma masraflarının müşterek avarya kabul edildiği hallerde bunların yeniden yükleme ve gemide istifleme masrafları ile depolama giderleri ve makul şekilde yapılmak şartıyla sigorta masrafları da dahil müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

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

- Kural XI Barınma Limanına Girme Nedeniyle Katlanılan Gemi Adamları Ücret ve Bakım Masrafları vs.

Bir geminin barınma limanı ya da yerine girmesi veya yükleme limanı veya yerine dönmesi masrafları Kural X ( a ) uyarınca müşterek avarya olarak kabul ediliyorsa, bu barınma veya dönme dolayısıyla yolculuğun uzaması süresi içinde kaptan, zabitler ve mürettebat için makul ölçüde yapılmış ücret ve bakım giderleri ile yakıt ve kumanyalar için yapılan masraflar müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

Bir gemi, kaza, fedakarlık ya da diğer olağanüstü durumlar sonucu olarak müşterek selamet için, ya da fedakarlık ya da kaza sonucu gemide doğan hasarın yolculuğa güven içinde devam yönünden gerektirdiği onarım zorunluluğu karşısında, herhangi bir liman yada yere girer veya orada alıkonulursa, bu liman ya da yerde geminin yolculuğa devam edebilecek duruma geldiği veya gelmesi gerektiği ana

kadar geçen ek bekleme süresi içinde makul ölçüde sarf edilmiş kaptan, zabitan ve gemi adamlarına ait ücret ve bakım masrafları müşterek avaryaya olarak kabul edilecektir.<sup>48</sup> Yükleme veya uğrama yer ve limanında tespit edilen gemi hasarının yolculuk sırasında meydana gelmiş bir kaza veya diğer olağanüstü durumla ilgili olmadığı halde, bu hasarın tamir edilmesi geminin yolculuğuna güven içinde devam edebilmesi yönünden gerekli de olsa, tespit edilen hasarın onarımı için geçen ek bekleme süresi içinde kaptan, gemi zabitanları ve gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları ve yakıt, kumanya müşterek avaryaya olarak kabul edilmeyecektir.

Gemi mahkum edilir veya tasarlanan yolculuğuna devam etmeyecekse, geminin mahkum olduğu veya tasarlanan yolculuktan vazgeçilen tarihe kadar veya bu tarih yükün boşaltılmasından önceki bir tarihe rastlıyorsa boşaltmanın tamamlanması tarihine kadar olan, kaptan, gemi zabitanları ve gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları ve yakıt ve kumanya müşterek avaryaya olarak kabul edilecektir.

Ek bekleme süresi sarf edilmiş olan yakıt ve kumanya masrafları, müşterek avaryadan sayılmayan tamirlerin yapılması sebebiyle sarf edilmiş olanlar hariç olmak üzere müşterek (avaryaya) olarak kabul edilecektir.

Ek bekleme süresi içinde doğan liman masrafları da müşterek avaryaya olarak kabul edilecek, ancak, müşterek avaryadan kabul edilmeyen tamir sırasında doğan bu tür giderler müşterek avaryaya olarak kabul edilmeyecektir.

Gerek bu Kural'ın gerekse diğer Kurallar'ın uygulanması yönünden ister donatanın akdi yükümlülüğünden doğmuş olsun, ister hizmet sözleşmesi ve şartlarından doğmuş olsun, kaptan, gemi zabitleri ve gemi adamlarına veya onların yararına yapılan bütün ödemeler ücret sayılır.

Geminin bakım ve onarımı için kaptan, gemi zabitleri ve gemi adamlarına ödenen fazla çalışma ücreti müşterek avaryaya sayılmaz, ancak ödenmiş olması dolayısıyla yapılmasına gerek kalmamış bulunan ve fazla çalışma ücreti yolu

---

<sup>48</sup> **A.g.e.**, s. 41

seçilmemiş olsaydı müşterek avarya olarak yapılması gereken olan masraflar tutarına kadar müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

- Kural XII Boşaltmada Yüke Gelen Zarar, vs.

Yük, yakıt ve kumanyaların elden geçirilmesi, boşaltılması, depolanması, yeniden yüklenmesi ve istifi sonucunda oluşan zarar ve hasar, bu önlemlerin masrafları müşterek avarya kabul edilmeleri halinde ve ancak müşterek avarya olarak kabul edilir.

- Kural XIII Tamir Masrafından İndirim

Müşterek avaryadan kabul edilen tamir masrafları eski alet ve parçaların yenileri ile değiştirilmesi durumunda yeni – eski farkına tabi değildir, meğerki gemi onbeş yaşından büyük olsun, bu durumda üçte bir oranında indirim yapılacaktır.<sup>49</sup> Bu indirimler, tamirin tamamlandığı yılın 31 Aralık tarihinden itibaren müşterek avarya hareketine kadar, geminin yaşı dikkate alınarak yapılacaktır. Yalıtım kaplamaları, can filikaları ve benzeri botlar, haberleşme ve seyir cihazları, makine ve kazanlar için indirimler istisnaen kullanılan her bir parçanın yaşı dikkate alınacaktır.

İndirimler yalnız yeni alet veya parçaların monte edilir haldeki değerinden yapılacaktır. Kumanya, demir ve zincirler hakkında indirim uygulanmayacaktır. Havuzlama ve kızaklama ücretleri ile geminin yer değiştirme masrafları tam olarak kabul edilecektir. Geminin karinasının temizlenmesi, boyanması veya kaplanması masrafları müşterek avarya olarak kabul edilmez, meğerki boyama ve kaplama müşterek avarya hareket tarihinden önceki 12 ay içinde olsun.

- Kural XIV Geçici Tamirler

Müşterek selamet uğruna, yükleme, uğrama veya barınma limanında gemiye geçici tamir yapıldığında veya müşterek avarya fedakarlığından doğan gemi hasarı geçici şekilde tamir edilirse, bu tamir masrafı müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Yolculuğun tamamlanmasının sağlanması için kazadan doğan hasar

---

<sup>49</sup> **A.g.e.**, s. 42

geçici olarak tamir edilmişse yapılan bu tamir masrafları, bu tamir yapılmıyaydı müşterek avaryaya dahil olacak masraflardan sağlanacak tasarruf ölçüsünde ve ilgililerin tasarrufları değerlendirilmeksizin müşterek avarya kabul edilecektir. Müşterek avaryaya dahil olan geçici tamir masraflarına yeni – eski farkı için indirim yapılmaz.

- Kural XV Navlun Kaybı

Yükün, müşterek avaya hareketi neticesi doğmuş ya da müşterek avarya sayılan hasar ve zararın neden olduğu navlun kaybı müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Donatanın bu navlunu kazanmak için yapacağı, fakat fedakarlık sonucu olarak yapmadığı masraflar, kaybedilen brüt navlun ücret(i) de esas alınarak indirimde değerlendirilir.

- Kural XVI Fedakarlık Sonucu Yükün Zarar ve Hasarına Karşılık Ödenecek Tazminat Miktarı

Fedakarlık sonucu yükün zarar ve hasarı karşılığı ödenecek tazminat miktarı boşaltma zamanındaki değere göre belirlenecek, alıcıya verilen ticari faturaya bakılacak veya eğer böyle bir fatura mevcut değilse, yükleme zamanındaki değerine bakılarak saptanacaktır.<sup>50</sup> Boşaltma zamanındaki değer, sigorta ve navlun bedelini de kapsayacaktır. Meğerki, navlun yük dışındaki menfaatler için tehlikede olsun. Hasarlı yük satıldığında ve hasar değeri hakkında başka türlü anlaşma olmadığı takdirde, müşterek avarya olarak kabul edilecek değer, safi satış tutarı ile bu kuralın 1. paragrafındaki sağlam değer arasındaki fark olacaktır.

- Kural XVII Katılım Değerleri

Malvarlıkları, müşterek avaryaya yolculuk sonucundaki gerçek değeri üzerinden katılacaklardır ancak yükün değeri alıcıya verilen ticari fatura ile yada böyle bir fatura yoksa yükleme yerindeki değerine göre saptanacak boşaltma zamanı değeriyle katılacaklardır. Yükün değeri, sigorta değeri ile yükle ilgililer dışındaki menfaatlerin riskinde olduğu sürece navlun dahil olmak üzere boşaltma

---

<sup>50</sup> A.g.e., s. 43

zamanında veya daha önce yükün maruz kaldığı zarar veya hasar indirilmek suretiyle hesaplanacaktır. Gemiye değer biçilirken, geminin çıplak ya da zaman esasına göre yapılmış navlun sözleşmesinin yararlı ya da zararlı etkisine bakılmayacaktır.

Bu değerlere, daha önce eklenmemişse, fedakarlığa katılan malvarlıkları için müşterek avarya katılım miktarı eklenecektir. Geminin ve yükün müşterek avarya hareketi tarihinde tamamen hasara uğramış olması halinde, navlunun kazanılması için giderler yapılmasına ve gemi adamlarının ücretlerinin ödenmesine gerek olmayacak ve müşterek avarya kabul edilmeyecek rizikodaki navlun ve bilet ücretinden indirim yapılacaktır. Müşterek avarya kabul edilmiş giderler veya dışında kalmak şartıyla müşterek avarya hareketinden sonra yapılmış tüm ek giderler değerden indirilir. Yolcuların konişmentoya bağlanmamış bagaj ve zati eşyaları müşterek avaryaya katılmayacaklardır.

#### - Kural XVIII Gemi Hasarı

Müşterek avarya hareketi sonucunda gemiye, makine ve / veya donanımına gelebilecek zarar ve hasar aşağıdaki hallerde müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

a) Tamir ve yenileme durumunda, Kural XIII deki indirimlere bağlı olarak, makul surette yapılmış tamir veya değiştirilmenin gerçek makul değeri

b) Tamir ve yenileme yapılmadığı durumda, tahmini tamir masrafını aşmamak şartıyla, hasardan doğan makul değer düşmesi ancak gemi tam ziyaa uğramış olduğu veya tamir masrafları geminin değerini aşması halinde müşterek avarya tazminat tutarı, geminin tahmini tamir masrafı düşülerek ve varsa geminin satışından elde edilen net gelire belirlenen geminin hasarlı değeri ile tayin edilir.

Kural XIX Bildirilmemiş veya Yanlış Bildirilmiş Yükler, donatan veya acentasının haberi olmaksızın yükleme limanında gemiye alınmış olan veya yükleme sırasında kasıtlı olarak yanlış tarifle gemiye yüklenen mala gelen hasar ve

zarar müşterek avarya olarak kabul edilemeyecektir.<sup>51</sup> Yanlış bildirimle gerçek değerinden düşük gösterilerek gemiye yüklenen mala gelen hasar ve zarar için katılım, bildirilen değer üzerinden yapılacaktır, ancak bu mallar gerçek değerleri üzerinden katılımında bulunacaktır.

- Kural XX Paranın Tedarik Edilmesi

Kaptan, gemi zabıtları ve gemi adamları ücret ve bakım masrafları ile yolculuk sırasında değiştirilmemiş yakıt ve kumanya için yapılan harcamalar hariç, müşterek avarya sebebiyle yapılan harcamalar için % 2 oranında bir komisyon müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Ancak para, paylaştırılmaya iştirak eden menfaat sahiplerinden biri tarafından tedarik edilmemişse, gerekli paranın deniz ödücü veya sair bir suretle elde edilmesi için yapılan masrafla bu uğruda satılmış malların sahiplerince uğranılmış zararlar müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Müşterek avarya masraflarını karşılamak için ödünç alınan sigorta masrafları da müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

- Kural XXI Müşterek Avarya Zararları için Faiz

Paylaştırmaya iştirak eden ilgililerin yapmış oldukları ödemeler ya da hakkı olanların müşterek avarya mevcudundan alelhesap çektikleri ara ödemeler nazara alınarak, müşterek avaryaya kabul edilen harcama müşterek avarya hesaplaşma tarihine kadar yıllık % 7 arasında faiz yürütülecektir.

- Kural XXII Nakit Teminatlarının İşleyişi

Müşterek avaryadan, kurtarmadan veya özel yükümlülüklerden doğan yük sorumluluğunu teminat altına almak için nakit toplandığı hallerde, bunlar bekletilmeksizin, donatan veya nakit teminat yatırımların adına atanmış yetkili temsilcilerin her ikisinin birlikte onayladıkları bir bankada açılacak bir ortak özel hesaba yatırılacaktır. Yatırılan bu nakitlerin varsa faizleri ile birlikte hak sahiplerinin teminatı olarak, yükün kendilerine müşterek avarya kurtarma ücretleri veya özel yükümlülükler karşılığı teminat olarak tutulacaktır. Bu hesaba ödemeler veya geri

---

<sup>51</sup> **A.g.e.**, s. 44

ödemeler dispeççi tarafından yazılı izin verilmek suretiyle yapılır. Bu teminatların yatırılması veya ödemeler veya geri ödemeler tarafından nihai sorumluluğunu hiç bir şekilde etkilemeyecektir.

## 2.8. York Anvers Kuralları 1990 Değişiklikleri

CMI'nın, 1990 Paris Konferansı'nda York Anvers Kuralları 1974 Kural VI'da değişiklikler yapılarak kurtarma müşterek avaryası yeniden düzenlenmiş ve bu değişiklikler "York Anvers Kuralları 1990 Değişiklikleri" olarak adlandırılmıştır.<sup>52</sup> 1990 değişiklikleri ile Kural VI (a)'nın, bazı kelime ve ifadelerinde değişiklik yapılarak, metin daha açık bir ifade tarzına dönüştürülmüştür. Ayrıca metne iki yeni paragraf eklenmiştir.

### - Kural VI Kurtarma Ücreti

a) Müşterek bir deniz sergüzeştine girmiş tarafların sözleşmeye dayalı veya sözleşme dışı olsun, kurtarmayla ilgili olarak yaptıkları harcamalar, kurtarma faaliyetlerinin müşterek deniz sergüzeştine katılan malvarlıklarını tehlikeden korumak amacıyla yapılmış olması halinde müşterek avarya kabul edilecektir.

Müşterek avarya kabul edilen harcamalara, 1989 Milletlerarası Kurtarma Konvansiyonununun 13. maddesinin 1 ( b ) paragrafında belirtilen kurtarıcılarının çevreye gelebilecek zararı önlemeye veya azaltmaya yönelik beceri ve çabalarını kapsayan kurtarma ücreti de dahildir.

b) Adı geçen Konvansiyonu'n 14. maddesi gereğince, kurtarıcıya bu maddenin 4. paragrafı kapsamında veya buna benzer kurallara göre ödenmesi gereken özel tazminat müşterek avarya kabul edilmeyecektir.

## 2.9. York Anvers Kuralları 1994

CMI'nın 1990 yılında gerçekleşen Paris Konferansı'nda York Anvers Kuralları Kural VI' da yapılan değişiklikler sırasında, delegeler tarafından müşterek avarya

---

<sup>52</sup> **A.g.e.**, s. 45

hukukunun yeniden gözden geçirilmesi ve muhtemel revizyonu ile ilgili görüşler sunulması üzerine, Müşterek Avarya Dispeççiler Birliği (Association of Average Adjusters) konuyu incelemek üzere bir çalışma grubu oluşturmuştur ve çalışma grubunun ilk toplantısı 1991 Mayıs ayında gerçekleşmiştir. Bu toplantıda, York Anvers Kuralları'nın tarihsel sürecine ilişkin bir ön rapor ve iki bölümden meydana gelen bir anket formu hazırlanarak, ülkelerin milli deniz hukuku derneklerine gönderilmiştir. Milli deniz hukuku derneklerinin ankete vermiş olduğu cevaplar doğrultusunda, CMI'nın üyelerinin müşterek avarya sisteminin faydalarına tamamiyle inandığı ve denizde emniyet açısından önemli bir konu olduğu tespit edilmiştir.<sup>53</sup> İngiliz Deniz Hukuku Derneği ise, revizyon çalışmalarının ancak ticari ilgililerin müşterek avarya sisteminin kaldırılması veya sınırlandırılmasına ilişkin taleplerinin bulunması halinde gündeme getirilmesinin gerekli olduğunu ve buna ilişkin mevcut taleplerin bulunmaması nedeniyle teklif edilen düzenlemelerin ancak deniz ticaretinde faydalı olması umudu ile yapılacağını belirtmiştir.

CMI'nın çalışmaları başladığı sırada, UNCTAD Sekreteryası Çalışma Grubu " Deniz Kanunları " üzerine yapılan XIII. Toplantısı'nda müşterek avarya konusundaki incelemelerine ilişkin bir rapor sunmuştur. Bu inceleme özellikle iki konu üzerinde yoğunlaşmıştır. Bunlardan ilki, tekne poliçelerinde yer alan " absorption klozunun " avantajları ve dezavantajları ikincisi ise, sigorta sözleşmesinden doğan masraflardır. Revizyon çalışmalarına çeşitli gruplar katılmıştır. Uluslararası Avrupa Dispeççiler Derneğinin ( AIDE ) Çalışmaları AIDE " Müşterek Avarya Sisteminin Sadeleştirilmesi Konusunda Uluslararası İş Birliği " adlı bir rapor hazırlayarak, bu raporu UNCTAD'ın Denizcilik Bölümüne Nisan 1992 yılında sunmuş, bir örneği CMI ve IUMI'a AIDE, York Anvers Kuralları üzerindeki çalışmalarını iki farklı konu üzerinde değerlendirmiştir. Bunlardan ilki, Kurallar'ın birleştirilmesi, suüstimali önlemek, ve metnin yorumlanmasında ortaya çıkan sorunlar ve bunlara ilişkin önerilerdir. İkincisi ise, Kurallar üzerinde yapılan değişiklik teklifleridir. AIDE, Birliği temsil eden 18 ülkenin milli delegelerini kapsayan bir Uluslararası Alt Komite oluşturmuş ve belirli konular üzerinde çalışan 7 çalışma grubuna ayrılmıştır. AIDE Uluslararası Alt Komite, Ekim 1992 ve Mayıs 1993'de iki toplantı yapmış ve toplantılar sonucunda hazırlanan ayrıntılı bir rapor 1993 Eylül ayında Prag'da gerçekleşen Konferans'ta sunulmuştur. Uluslararası Alt Komite'nin görüş birliğine vardığı teklifler, AIDE genel

---

<sup>53</sup> LIGHT, a.g.e., s. 46



kurulu tarafından onanmış, ancak görüş birliği sağlanamayan konular CMI'nın genel kurulunun vereceği karara bırakılmıştır.<sup>54</sup> AIDE, hazırladığı raporların birer kopyasını Genel Kurul'da kabul edilen kararlarla birlikte CMI ve UNCTAD Sekreteryasına göndermiştir.

CMI Uluslararası Alt Komitesi Çalışmaları CMI Uluslararası Alt Komitesi, milli deniz hukuku derneklerinin görüşlerini ortaya koymak amacıyla, AIDE'nin çalışmalarına benzer fakat daha geniş bir zaman aralığı içinde çalışmalarını sürdürmüştür. Uluslararası Alt Komite öncelikle, milli deniz hukuku derneklerinin üzerinde durdukları konuların; müşterek avarya sorumlulukları, çevre zararından doğan masraf ve harcamalar, bunların önlenmesi amacıyla alınan tedbirler, römorkaj masrafları, paylaşma sırasında kur ve döviz değişim oranları, tekne poliçelerinde yer alan (franchise) tenzili muafiyet "absorption klozu" ve katılım talebinde bulunan ilgililerin sunacakları belgelerin toplanmasında uygulanacak süreler, olduğunu tespit etmiştir.

CMI'nın Uluslararası Alt Komitesi, Uluslararası Çalışma Grubu tarafından hazırlanan raporları değerlendirmek ve sorunları tespit etmek amacıyla, 1992 Aralık Brüksel'de ve 1993 Paris'de toplanmıştır. Uluslararası Alt Komite'nin nihai raporu 9 Mayıs 1994 tarihinde yayınlanmıştır. BM Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) Çalışmaları, Birleşmiş Milletlerin Ticaret ve kalkınma konusunda temel kuruluşu olan UNCTAD 1994 Mart ayında "Deniz Sigortalarında Müşterek Avarya'nın Bugünkü Yeri" başlıklı bir rapor hazırlanmıştır, yayınlanmıştır. Bu raporda, sigorta piyasası, ticari ilgililer, CMI, AIDE ve IUMI ve gelişmekte olan devletler tarafından ortaya konulan sorunlar tespit edilmiştir. Dört bölümden meydana gelen raporda şu konular ele alınmıştır; İlk bölüm, sigorta ile ilgili olup, müşterek avarya katılım değerleri, navlun sözleşmesinin ihlali halinde P&I Kulüp Kuralları gereğince yük katılım değerlerinin teminat altına alınmaması, değeri düşük olan müşterek avarya ihtilaflarında, diğer ilgililerin katılımlarına ihtiyaç duyulmadan tekne poliçelerinde yer alan "absorption klozunun" uygulanması konularına yer verilmiştir.<sup>55</sup> İkinci bölümde, müşterek avarya taleplerinde, geminin yaşı, bayrağı tipi nazara alınarak yapılan tespitler, yük ve gemi sahipleri arasında masraf paylaşımı

---

<sup>54</sup> A.g.e., s. 47

<sup>55</sup> A.g.e., s. 48

ve ayrıca müşterek avarya paylaşımı sırasında ortaya çıkan “ zaman ” sonucu üzerinde durulmuştur. Üçüncü bölümde müşterek avarya teminatlarının sağlanmasına ilişkin ortaya çıkan problemler üzerinde durulmuştur. Raporun en önemli bölümü olan dördüncü bölümde ise “ Müşterek Avaryanın Basitleştirilmesi için Sigorta ve Diğer Konularda Yapılan Düzenlemeler ” başlığı altında AIDE'nin 1992 Nisan ayında hazırlanmış olduğu rapora atıfta bulunarak şu önerilerde bulunulmuştur.

- 1) Önemsiz müşterek avarya hallerinin metinden çıkarılması.
- 2) Müşterek avarya teminatının sağlanmasında prosedürlerin basitleştirilmesi.
- 3) Teminatın sağlanması için kullanılan formların standartlaştırılması.
- 4) Uygulamada çifte banka teminatı gereksiminin kaldırılması
- 5) Navlun sözleşmelerine ödeme taahhüdüne ilişkin bir kloz eklenmesi.
- 6) Yük sigortacılarından uygun teminat belgelerinin sağlanmasına ilişkin taahhüt belgeleri alınması ve buna ilişkin piyasa düzenlemelerinin teşvik edilmesi.
- 7) Kurtarma ve müşterek avarya teminatlarının toplanması prosedürünün birleştirilmesi.
- 8) Dispeç prosedürünün daha hızlı bir şekilde karara varılmasının teşviki.

Uluslararası Deniz Sigortacılar Birliği'nin ( IUMI ) Çalışmaları, IUMI Çalışma Grubu, Eylül 1994 yılında Toronto'da gerçekleşen IUMI Konferansı'nda, müşterek avarya konusunda hazırlanmış olduğu raporunu sunmuştur. Çalışma grubu tarafından sunulan raporda şu konular ele alınmıştır;

1) “Müşterek Avarya ve Deniz Sigortacılığı Üzerindeki Etkisi ”başlıklı raporda sigortacıların belirli tipteki harcama ve zararlarının maliyetlerinin yeniden pay edilmesinde sigortacıların durumu.<sup>56</sup>

2) Mayıs 1994 yılında CMI Uluslararası Alt Komitesi tarafından müşterek avarya kurallarının değiştirilmesi tekliflerine ilişkin değerlendirmeler.

CMI'nın 1994 Sidney Konferansı, CMI'nın 3 – 7 Ekim 1994 tarihleri arasında Sidney'de gerçekleşen Konferansı'nda gündemde olan en önemli konulardan bir tanesi müşterek avarya olmuştur. Uluslararası Alt Komite'nin teklif ettiği değişiklikleri

---

<sup>56</sup> A.g.e., s. 49

içeren taslak Genel Kurul'da oylamaya sunulmuştur. Oy birliği ile alınan kararlar şunlardır;

- 1) York Anvers Kuralları 1974 düzeltilmiş, 1990 metni üzerinde değişiklikler yapılmasına.
- 2) Yeni Kurallar'ın, York Anvers Kuralları 1994 olarak adlandırılması.
- 3) Müşterek avarya ihtilaflarında, York Anvers Kuralları 1994'ün 31 Aralık 1994 tarihinden sonra uygulamaya girmesinin tavsiye edilmesi.

Sidney'de gerçekleşen konferansta, müşterek avarya kurallarının basitleştirilmesi her zaman arzu edilen bir husus olmasına rağmen çevre zararından doğan sorumluluk ve çevre zararlarının önlenmesi ve azaltılması amacıyla yapılan masraflar ile müşterek avarya kuralları arasında bağlantı kurulması gerekliliği ortaya çıkmış ve bu sebeple öncelikle bu konulara yer verilmiştir.

York Anver Kuralları 1994 ile yapılan değişiklikler genel olarak şunlardır; Yorum Kuralı, harfli ve numaralı Kurallar arasındaki ilişkiyi düzenleyen 2. paragrafa, Üstün Kural ile ilgili ekleme yapılmıştır. Üstün Kural, makul suretle yapılmayan veya katlanılmayan bir fedakarlık ve masraf için hiç bir halde paylaşım yapılamayacağı metne eklenmiştir.<sup>57</sup> Kural B, müşterek avarya durumlarında ortaya çıkan çeken ve çekilen gemi veya itilen veya mavna ile taşınmasının bir bütün olarak kabul edileceği hususu eklenmiştir. Kuralın 3. paragrafında bütünlüğün tespiti, basit bir ayrılma işlemi ile ayrılabilme ölçütüne bağlanmıştır. Kurtarma, bu kuralın kapsamı dışında tutulmuş ve çekme veya itmenin ticari amaçla yapılmış olması şartı eklenmiştir. Kural C, çevreye verilen hasar kapsamında oluşan kayıp, harcama veya müşterek deniz yolculuğuna katılmış malvarlığından madde sızıntısı sonucunda oluşan harçamalar Kural C dışında tutulmuştur. Ayrıca 3. paragrafın ifade şekli daha açık bir hale getirilmiştir. Kural E, Dispeçin hazırlanma süresindeki gecikmeleri önlemek amacıyla metne iki yeni paragraf eklenmiştir. İlgililerin, müşterek avarya katılma taleplerini yolculuğun sona erme tarihinden itibaren 1 ay içinde dispeççiye yazılı olarak bildirmesi, bu bildirim yapılmaması ya da talebi destekleyici delillerin sunulmaması halinde dispeçcinin paylaşım veya katılım kapsamını, kendisine sunulan delillere dayanarak serbestce takdir hakkına sahip olduğu kabul edilmiştir.

---

<sup>57</sup> A.g.e., s. 50

Kural F, “ ilave ” kelimesi metne eklenmiştir. Kural G, “ ayrılmazlık klozu – ( non separation kloz ) ” ve “ bigham klozu ” metni, iki yeni paragraf olarak metne eklenmiştir. Kural II, IV ve VI zarar ve hasar için bu kurallar altında yapılacak herhangi bir ödeme müşterek deniz sergüzeştine tabi olan malvarlıklarının değeriyle sınırlı kalacağı da ha açık bir şekilde belirtilerek metin yeniden düzenlenmiştir. Kural IX Yükün müşterek selamet uğruna yakıt olarak kullanılması zorunluluğu hali, yeniden düzenlenmiştir. Kural XVII Posta, yolcu bagajları, şahsi eşya ve özel motorlu araçlar müşterek avarya hesabından muaf tutulmuştur. Kural XX Müşterek avarya harcamalarını karşılayacak kaynağın yaratılması için satılan yüklerin sahiplerinin uğradıkları sermaye kaybı müşterek avarya olarak kabul edilmiştir. Kural XXI Müşterek avarya dispeç işleminin yapılmasından sonra, müşterek avaryadaki harcama, fedakarlık ve katılımlara yürütülecek olan faiz üç ay sonraya kadar uzatılmıştır.<sup>58</sup>

Yorum Kuralı: Müşterek avarya paylaşımında aşağıdaki kurallar, kendileri ile bağdaşmayan kanun hükümleri ve uygulamadan etkilenmeksizin uygulanırlar. Üstün Kural ve numaralı kurallarda aksi öngörülmedikçe, müşterek avarya Harfli Kurallar gereğince paylaşılacaktır.

Üstün Kural: Makul surette yapılmayan veya katlanılmayan bir fedakarlık ve masraf için hiç bir halde paylaşım yapılamayacaktır.

A Kuralı: Bir müşterek avarya hareketi ancak olağanüstü bir fedakarlık veya olağanüstü bir masrafın müşterek deniz sergüzeştine atılmış mal varlıklarını bir tehlikeden korumak gayesiyle müşterek selamet için bilerek ve makul surette yapılması halinde vardır. Müşterek avarya fedakarlık ve masrafları aşağıda temin edilen esas üzerinden farklı katılımcı ilgililer arasında paylaşılacaktır.

B Kuralı: Hepsi ticari faaliyette bulunmak ve kurtarma hizmeti vermemek şartıyla bir veya daha çok gemi yedekte çekildiğinde veya başka gemi veya gemileri ittiginde bir deniz sergüzeştivardır. Müşterek bir tehlikeden gemileri ve eğer varsa yüklerini korumak amacıyla önlemler alınması durumunda bu Kurallar uygulanacaktır. Eğer bir gemi, diğer bir gemi veya gemilerden basit bir ayrılma

---

<sup>58</sup> **A.g.e.**, s. 51

işlemi sonucunda emniyette kalabiliyorsa, bu gemi müşterek bir tehlike altında değildir, fakat bu ayrılma kendi başına bir müşterek avarya hareketi ise, bu durumda müşterek deniz sergüzeşti devam eder.<sup>59</sup>

C Kuralı: Müşterek avarya hareketinin ancak doğrudan sonucu olan zarar hasar ve masraflar müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Çevre zararı veya müşterek deniz sergüzeştine katılmış malvarlığından kirletici maddenin sızması ve bırakılması sonucu maruz kalınan zarar, hasar ve masraflar hiç bir halde müşterek avarya paylaşımına katılmayacaktır. Yolculuk sırasında veya sonrasında meydana gelen sürastarya, piyasa değerindeki düşmeler ve gecikme nedeniyle uğranılan zarar veya hasar veya masraflar ile diğer dolaylı zarar müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

D Kuralı: Fedakarlık veya masrafa neden olan olay, deniz sergüzeştine atılmış taraflardan birinin kusurundan doğmuş olsa dahi, müşterek avarya paylaşımı yapılacaktır. Ancak bu kural, kusurlu tarafa karşı ileri sürülebilecek savunma veya talep hakkını veyahut kusurlu tarafın kendi savunma veya talep haklarını etkilemeyecektir.

E Kuralı: Zarar veya masrafın müşterek avarya olduğunu ispat yükü, bunu iddia eden tarafa aittir. Müşterek avarya talebinde bulunan tüm taraflar, müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesinden itibaren 12 ay içinde paylaşırma gerektiren zarar, masrafları dispeççiye yazılı olarak bildirecektir. Böyle bir bildirimde bulunulmaz veya bildirimden sonraki 12 ay içinde bildirimde buldukları iddialarını destekler nitelikte deliller sunulmaz veya ilgili tarafa düşen paylaşım miktarı bildirilmez ise, dispeççi paylaşımın veya katılımın kapsamını, kendisine bildirilen verilere dayanarak sebestçe takdir hakkına sahip olacaktır ki, bu takdire ancak açıkça yanlış olduğunda itiraz edilebilecektir.

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

---

<sup>59</sup> **A.g.e.**, s. 52

G Kuralı: Müşterek avarya zarar ve katılımına ilişkin paylaşım, yolculuğun sona erdiği yer ve zamandaki değerler esas alınarak yapılacaktır.<sup>60</sup>

Bu kural, dispeçin yapılacağı yerin tespit edilmesini etkilemeyecektir. Bir gemi, Kural X ve XI uyarınca, müşterek avarya kabul edilebilecek bir durumda herhangi bir liman veya yerde bulunduğu ve yükün tamamı veya bir kısmı diğer vasıtalarla varma yerine sevk edildiğinde, yükle ilgililer mümkün olduğu kadar ihbar edilmek şartıyla, müşterek avaryaya ilişkin haklar ve yükümlülükler sanki böyle bir sevkiyat yapılmamış ve deniz sergüzeşti önceki gemiyle yapılmış gibi, navlun sözleşme şartları ve egemen hukuka uygun olduğu ölçüde devam edecektir. Bu Kural'ın üçüncü paragrafının uygulanmasıyla doğan yüke ait müşterek avarya katılma payı, yük sahibi tarafından kendi hesabına sevk edilmiş olsaydı doğacak masrafı aşamayacaktır.

#### - Kural I Denize Yük Atılması

Ticari geleneklere uygun bir şekilde taşınmayan denize atılan yük müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

#### - Kural II Müşterek Selamet Uğrunda Yapılan Fedakarlık Sonucu Doğan Zarar ve Hasar

Müşterek deniz sergüzeştine katılmış malvarlığına müşterek selamet uğruna yapılan fedakarlık 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 edilecektir.

#### - Kural III Gemide Yangın Söndürme

Gemide çıkan bir yangını söndürmek için yanmakta olan bir gemiyi karaya çekmek veya batırmak için oluşan zararlar da dahil olmak üzere suyla veya diğer bir şekilde gemi ve yük veya herhangi birine gelen zarar müşterek avarya olarak kabul

---

<sup>60</sup> **A.g.e.**, s. 53

edilecektir. Her nasıl kaynaklanırsa kaynaklansın dumandan veya ateşin yarattığı ısıdan doğan zarar müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

- Kural IV Enkazın Kesilmesi

Bir kaza sonucu önceden tamamen yok olmuş veya sürüklenmiş bir enkazın veya gemi parçalarının kesilip atılmasından doğan zarar ve hasar müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

- Kural V Bilerek Karaya Oturtma

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 edilecektir.

- Kural VI Kurtarma Ücreti

a) Müşterek bir deniz sergüzeştine girmiş tarafların sözleşmeye dayalı veya sözleşme dışı olsun, kurtarmayla ilgili olarak yaptıkları harcamalar, kurtarma faaliyetlerinin müşterek deniz sergüzeştine katılan malvarlıklarını tehlikeden korumak amacıyla yapılmış olması halinde müşterek avarya kabul edilecektir.<sup>61</sup> Müşterek avarya kabul edilen harcamalara, 1989 Milletlerarası Kurtarma Konvansiyonunun 13. maddesinin 1 ( 6 ) paragrafında belirtilen kurtarıcıların çevreye gelebilecek zararı önlemeye veya azaltmaya yönelik beceri ve çabalarını kapsayan kurtarma ücreti de dahildir.

b) Adı geçen Konvansiyonun 14. maddesi gereğince, kurtarıcıya bu maddenin 4. paragrafı kapsamında veya buna benzer kurallara göre ödenmesi gereken özel tazminat müşterek avarya kabul edilmeyecektir.

- Kural VII Makine ve Kazanlara Gelen Hasar

---

<sup>61</sup> **A.g.e.**, s. 54

Karaya oturmuş ve tehlike içinde yeniden yüzmeye çalışan bir geminin herhangi bir makinesinin veya kazanlarının hasara uğraması halinde, bu hasar riskinin gözönüne alınarak müşterek selamet uğruna geminin yüzdürülmesi amacından doğduğu gösterildiği takdirde, müşterek avarya kabul edilecektir. Ancak gemi yüzer haldeyken ana makinesinin ve kazanların çalışmasının her türlü şartlar altında neden olduğu zarar ve hasar müşterek avarya olarak kabul edilemez.

- Kural VIII Karaya Oturan Gemiyi Hafifletme ve Buna Bağlı Hasar

Karaya oturmuş bir geminin yük, yakıt ve kumanyaları veya bunlardan herhangi biri müşterek avarya hareketi olarak başlatılmışsa, hafifletmenin olağandışı masrafları, layter kirası ve varsa yeniden yükleme masrafları ve bunlardan doğan ve müşterek deniz sergüzeştine katılan malvarlığına gelen zarar ve hasar müşterek avarya kabul edilecektir.

- Kural IX Yük, Gemi Malzemeleri ve Kumanyaların Yakıt Olarak Kullanılması

Yük, geminin malzemeleri ve kumanyaları veya herhangi biri tehlike anında müşterek selamet uğruna zorunlu olarak yakıt amacıyla kullanıldığında müşterek avarya kabul edilecektir. Ancak, gemi malzemesinin ve kumanyalarının bedeli bu şekilde müşterek avarya olarak kabul edildiğinde amaçlanan yolculuğun tamamlanması için kullanılacak olan yakıtın tahmini değeri müşterek avaryadan mahsup edilecektir.

- Kural X Barınma Limanındaki Masraflar vs.

a) Bir gemi, kaza, fedakarlık veya diğer olağanüstü durumlar nedeniyle bir barınma yerine veya limanına girer veya yükleme yerine veya limanına dönerse bu barınma veya dönme müşterek selamet uğruna gerekli önlem olması koşuluyla bu liman veya yere giriş masrafları müşterek avarya kabul edilecektir.<sup>62</sup> Bir geminin bu liman veya yerden ilk yükünün tümü ya da bir kısmı ile hareketinde çıkış masrafları da barınma limanına girme veya dönme neticesi sayılabilmek şartıyla müşterek avarya kabul edilecektir. Bir gemi herhangi bir barınma limanı veya yerinde bulunur

---

<sup>62</sup> **A.g.e.**, s. 55



ve bu liman veya yerde tamirin yapılması mümkün olmadığından başka bir liman veya yere gitmesi gerektiğinde bu Kural hükmü 2. liman veya yer için de barınma liman veya yeriymiş gibi aynen uygulanacaktır. Geçici tamir ve çekmeden ileri gelenlerde dahil olmak üzere, böyle bir yer değiştirmenin masrafları müşterek avaryaya dahil kabul edilecektir. Bu yer değişim nedeniyle uzayan yolculuğa Kural XI hükümleri uygulanacaktır.

b) Yük, yakıt ve kumanyaların gemi içinde elden geçirilmesi veya yükleme veya barınma veya uğrama yerinde veya limanında boşaltılması için yapılan masraflar, bu elden geçirmenin veya boşaltmanın müşterek selametini temini veya fedakarlık veya kaza sonucu gemide doğmuş hasarın onarımı için gerekli olmak ve ayrıca yolculuğa güvenlik içinde devam, onarımın yapılmasına bağlı bulunmak koşuluyla müşterek avarya kabul edilecektir. Ancak yükleme ya da uğrama yeri ya da limanında ortaya çıkan hasar yolculuk sırasındaki bir kaza veya olağanüstü bir durum ile ilgili bulunmazsa, elden geçirme ve boşaltmanın giderleri müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir. Yük, yakıt ya da kumanyanın yolculuk sırasında meydana gelen istif bozukluğunu düzeltmek amacıyla gemi içinde elden geçirilme ve boşaltılma masrafları bu işlem, müşterek selamet için gerekli olmadıkça, müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

c) Yük, yakıt ve kumanyaların elden geçirilmesi ve boşaltma masraflarının müşterek avarya kabul edilmediği hallerde bunların yeniden yükleme ve gemide istifleme masrafları ile depolama giderleri ve makul şekilde yapılmak şartıyla sigorta masrafları da dahil müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Yeniden yükleme ve istifleme için harcanan fazla zaman için Kural XI'in hükümleri uygulanacaktır. Ancak, gemi mahkum edilmiş veya ilk yolculuğuna devam etmezse, geminin mahkum edildiği ya da yolculuğun bırakıldığı tarihe kadar olan depolama masrafları, ya da geminin mahkum edilmesi ya da yolculuğun bırakılması yük boşaltmanın tamamlanmasından önceki bir tarihte meydana gelmişse bu boşaltmanın tamamlandığı tarihe kadar olan depolama masrafları müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

- Kural XI Barınma Limanına Girme Nedeniyle Katılan Gemi Adamları Ücret ve Bakım Masrafları vs.

a) Bir geminin bir barınma limanı ya da yerine girmesi veya yükleme limanı veya yerine girmesi veya yükleme limanı veya yerine dönmesi masrafları Kural X (a) uyarınca müşterek avarya olarak kabul ediliyorsa, bu barınma veya dönme dolayısıyla yolculuğun uzaması süresi içinde kaptan, zabıtlar ve mürettebat için makul ölçüde yapılmış ücret ve bakım giderleri ile yakıt ve kumanyalar için yapılan masraflar müşterek avarya olarak kabul edilecektir.<sup>63</sup>

b) Bir gemi, kaza, fedakarlık ya da diğer olağanüstü durumlar sonucu olarak müşterek selamet için, ya da fedakarlık ya da kaza sonucu gemide doğan hasarın yolculuğa güven içinde devam yönünden gerektirdiği onarım zorunluluğu karşısında, herhangi bir liman ya da yere girer veya orada alıkonulursa, bu liman ya da yerde geminin yolculuğa devam edebilecek duruma geldiği veya gelmesi gerektiği ana kadar geçen ek bekleme süresi içinde makul ölçüde sarf edilmiş kaptan, zabitan ve gemi adamlarına ait ücret ve bakım masrafları müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

Müşterek avarya kabul edilmeyen tamir yapılması süresince harcanan yakıt ve kumanyalar hariç, ilave zamanda harcanan yakıt ve kumanyalar müşterek avarya kabul edilecektir. Müşterek avarya kabul edilmeyen tamir süresince harcanan liman masrafları hariç, ek bekleme süresi içinde doğan liman masrafları benzer şekilde müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Yükleme veya uğrama yer ve limanında tespit edilen gemi hasarının yolculuk sırasında meydana gelmiş bir kaza veya diğer olağanüstü durumla ilgili olmadığı halde, bu hasarın tamir edilmesi geminin yolculuğuna güven içinde devam edebilmesi yönünden gerekli de olsa, tespit edilen hasarın onarımı için geçen ek bekleme süresi içinde kaptan, gemi zabitanları ve gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları ve yakıt, kumanya ve liman masrafları müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

Gemi mahkum edilir veya tasarlanan yolculuğuna devam etmeyecekse, geminin mahkum olduğu veya tasarlanan yolculuktan vazgeçilen tarihe kadar veya bu tarih yükün boşaltılmasından önceki bir tarihe rastlıyorsa boşaltmanın tamamlanması tarihine kadar olan, kaptan, gemi zabitanları ve gemi adamlarının

---

<sup>63</sup> **A.g.e.**, s. 56

cret ve bakım masrafları ve yakıt ve kumanya ve liman masrafları müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

c) Gerek bu Kural'ın gerekse diğer Kurallar'ın uygulanması yönünden ister donatanın akdi yükümlülüğünden doğmuş olsun, ister hizmet sözleşmesi ve Şartlarından doğmuş olsun, kaptan, gemi zabıtları ve gemi adamlarına veya onların yararına yapılan bütün demeler ücret sayılır.

d) AŞağıdaki hallerden birinin veya birkaçının meydana gelmesi sonucunda çevreye verilebilecek zararı azaltıcı veya önleyici tedbirlerin alınması amacıyla yapılan masraflar aşağıdaki hallerde müşterek avarya olarak kabul edilecektir. ( i ) Müşterek deniz sergüzeştine katılan taraflar dışında bir kişi tarafından, bu tarafı kurtarma ücretine hak kazandıracak, müşterek selamet uğruna yapılmış bir hareketin masrafları ( ii ) Kural X ( a )' da belirlenen sınırlar içinde, bir liman veya yere giriş veya çıkış masrafları ( iii ) Kural XI ( b )' de belirlenen sınırlar içinde, bir liman veya yerde kalma masrafları.<sup>64</sup> Ancak kirletici maddelerin boşaltılması veya sızması halinde kirlenmeyi ve evre zararını azaltacak veya önleyecek ilave önlemlere ilişkin masraflar müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir. ( iv ) Müşterek avarya sayılan boşaltma, depolama ve tekrar yükleme işlemleriyle ilgili masraflar.

- Kural XII Boşaltmada Yüke Gelen Zarar vs.

Yük, yakıt ve kumanyaların elden geçirilmesi, boşaltılması, depolanması, yeniden yüklenmesi ve istifi sonucunda oluşan zarar ve hasar ancak ve sadece bu önlemlerin bedeli müşterek avarya kabul edildiğinde müşterek avarya olarak kabul edilir.

- Kural XIII Tamir Masrafından İndirim

Müşterek avaryadan kabul edilen tamir masrafları eski alet ve parçaların yenileri ile değiştirilmesi durumunda yeni – eski farkına tabi değildir, meğer ki gemi on beş yaşından büyük olsun, bu durumda üçte bir oranında indirim yapılacaktır. Bu

---

<sup>64</sup> **A.g.e.**, s. 57

indirimler, tamirin tamamlandığı yılın 31 Aralık tarihinden itibaren müşterek avarya hareketine kadar, geminin yaşı dikkate alınarak yapılacaktır. Yalıtım kaplamaları, can filikaları ve benzeri botlar, haberleşme ve seyir cihazları, makine ve kazanlar için indirimler, istisnaen kullanılan her bir her parçanın yaşı dikkate alınacaktır. İndirimler yalnız yeni alet veya parçaların monte edilir haldeki değerinden yapılacaktır. Kumanya, demir ve zincirler hakkında indirim uygulanmayacaktır. Havuzlama ve kızaklama ücretleri ile geminin yer değiştirme masrafları tam olarak kabul edilecektir.

Geminin altının temizlenmesi, boyanması veya kaplanması masrafları müşterek avarya olarak kabul edilmez, meğer ki, boyama ve kaplama müşterek avarya hareket tarihinden önceki 12 ay içinde olsun.

#### - Kural XIV Geçici Tamirler

Müşterek selamet uğruna, yükleme, uğrama veya barınma limanında gemiye geçici tamir yapıldığında veya müşterek avarya fedakarlığından doğan gemi hasarı geçici şekilde tamir edilirse bu tamir masrafı müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Yolculuğun tamamlanmasının sağlanması için kazadan doğan hasar geçici olarak tamir edilmişse yapılan bu tamir masrafları, bu tamir yapılmıyaydı müşterek avaryaya dahil olacak masraflardan sağlanacak tasarruf ölçüsünde ve ilgililerin tasarrufları değerlendirilmeksizin müşterek avarya kabul edilecektir. Müşterek avaryaya dahil olan geçici tamir masraflarına yeni – eski farkı için indirim yapılmaz.

#### - Kural XV Navlun Kaybı

Yükün, müşterek avarya hareketi neticesi doğmuş ya da müşterek avarya sayılan zarar ve hasarının neden olduğu navlun kaybı müşterek avarya olarak kabul edilecektir.<sup>65</sup>

#### - Kural XVI Fedakarlık Sonucu Yüke Gelen Zarar ve Hasar Karşılığı Ödenecek Tazminat Miktarı

---

<sup>65</sup> **A.g.e.**, s. 58

Fedakarlık sonucu yükün uğradığı zarar ve hasarın karşılığı ödenecek tazminat miktarı boşaltma zamanındaki değere göre belirlenecek, alıcıya verilen ticari faturaya bakılacak veya eğer böyle bir fatura mevcut değilse, yükleme zamanındaki değerine bakılarak saptanacaktır. Boşaltma zamanındaki değer, sigorta ve navlun bedelini de kapsayacaktır. Meğerki bu navlun yük dışındaki menfaatler için tehlikede olsun. Hasarlı yük satıldığında ve hasar değeri hakkında başka türlü anlaşma olmadığı taktirde, müşterek avarya olarak kabul edilecek değer, safi satış tutarı ile bu kuralın 1. paragrafındaki sağlam değer arasındaki fark olacaktır.

#### - Kural XVII Katılım Değerleri

Malvarlıkları, müşterek avaryaya yolculuk sonundaki gerçek değeri üzerinden katılacaklardır ancak yükün değeri alıcıya verilen ticari fatura ile ya da böyle bir fatura yoksa yükleme yerindeki değerine göre saptanacak boşaltma zamanı değeriyle katılacaklardır. Yükün değeri, sigorta değeri ile yükle ilgililer dışındaki menfaatlerin riskinde olduğu sürece navlun dahil olmak üzere boşaltma zamanında veya daha önce yükün maruz kaldığı zarar veya hasar indirilmek suretiyle hesaplanacaktır. Gemiye değer biçilirken, geminin çıplak ya da zaman esasına göre yapılmış navlun sözleşmesinin yararlı ya da zararlı etkisine bakılmayacaktır. Bu değerlere daha önce eklenmemişse, fedakarlığa katılan malvarlıkları için müşterek avarya katılım miktarı eklenecektir. Geminin ve yükün müşterek avarya hareketi tarihinde tam ziyayı halinde, navlunun kazanılması için giderler yapılmasına ve gemi adamlarının ücretlerinin ödenmesine gerek olmayacak ve müşterek avarya kabul edilmeyecek rizikodaki navlun ve bilet ücretlerinden indirim yapılacaktır. 1989 Milletlerarası Kurtarma Konvansiyonununun 14. maddesi veya aynı esasa dayanan benzer diğer maddeler gereği özel tazminata hak kazanılması sonucunda gemiye giden masraflar dışında kalmak şartıyla müşterek avarya hareketinden sonra yapılmış tüm ek giderler değerden indirilecektir.

Kural G'nin 3. paragrafında belirtilen durumlarda, yük ve diğer malvarlığı, satılmış ve eksik getirilmiş olmadığı taktirde asıl varma limanındaki değerleri üzerinden katılımda bulunacaktır. Gemi ise, boşaltmanın tamamlandığı zamandaki gerçek değeri üzerinden katkıda bulunacaktır. Yük, varma limanına varılmadan

satılırsa, satışın net gelirine müşterek avarya olarak kabul edilecek herhangi bir tutarın eklenmesiyle bulunan değerle girecektir.<sup>66</sup> Posta, yolcu bagajları, şahsi eşya ve özel motorlu araçlar müşterek avarya kapsamına dahil edilmeyecektir.

- Kural XVIII Gemi Hasarı

Müşterek avarya hareketi sonucunda gemiye, makine ve / veya donanımına gelebilecek zarar ve hasar aşağıdaki hallerde müşterek avarya olarak kabul edilecektir:

a) Tamir ve yenileme durumunda, Kural XIII' deki indirimlere bağlı olarak, makul surette yapılmış tamir veya değiştirmenin gerçek makul değeri

b) Tamir ve yenileme yapılmadığı durumda tahmini tamir masrafını aşmamak şartıyla, hasardan doğan makul değer düşmesi. Ancak gemi tam ziyaa uğramış olduğu veya tamir masrafları geminin değerini aşması halinde müşterek avarya tazminat tutarı, geminin tahmini masrafı düşülerek ve varsa geminin satışındanelde edilen net gelire belirlenen geminin hasarlı değeri ile tayin edilir.

- Kural XIX Bildirilmemiş veya Yanlış Bildirilmiş Yükler

Donatan veya acentasının haberi olmaksızın yükleme limanında gemiye alınmış olan veya yükleme sırasında kasıtlı olarak yanlış tarifle gemiye yüklenen mala gelen hasar ve zarar müşterek avarya olarak kabul edilemeyecektir. Yanlış bildirimle gerçek değerinden düşük gösterilerek gemiye yüklenen mala gelen hasar ve zarar için katılım, bildirilen değer üzerinden yapılacaktır, ancak bu mallar gerçek değerleri üzerinden katılımda bulunacaktır.

- Kural XX Paranın Tedarik Edilmesi

Kaptan, gemi zabıtları ve gemi adamları ücret ve bakım masrafları ile yolculuk sırasında değiştirilmemiş yakıt ve kumanya için yapılan harcamalar hariç,

---

<sup>66</sup> **A.g.e.**, s. 59

müşterek avarya sebebiyle yapılan harcamalar için % 2 oranında bir komisyon müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Müşterek avarya harcamalarını karşılayacak kaynağın yaratılması için satılan malların sahiplerinin uğradıkları sermaye kaybı müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Müşterek avarya harcamalarını sigortalama masrafları da müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

#### - Kural XXI Müşterek Avarya Zararları için Faiz

Müşterek avarya dispeç işleminin yapılmasından üç ay sonraya kadar müşterek avaryadaki harcama, fedakarlık ve katlanımlara % 7 faiz yürütülür, garemeye iştirakle ilgililerin hesaba yapmış oldukları ödemeler veya müşterek avarya mevcudundan alelhesap çektikleri paralara faiz yürütülecektir.<sup>67</sup>

#### - Kural XXII Nakit Teminatlarının İşleyişi

Müşterek avaryadan, kurtarmadan veya özel yükümlülüklerden doğan yük sorumluluğunu teminat altına almak için nakit toplandığı hallerde, bunlar bekletilmeksizin, donatan veya nakit teminat yatırımların adına atanmış yetkili temsilcilerin her ikisinin birlikte onayladıkları bir bankada açılacak bir ortak özel hesaba yatırılacaktır. Yatırılan bu nakitlerin varsa faizleri ile birlikte hak sahiplerinin teminatı olarak, yükün kendilerine müşterek avarya kurtarma ücretleri veya özel yükümlülükler karşılığı teminat olarak tutulacaktır. Bu hesaba ödemeler veya geri ödemeler dispeççi tarafından yazılı izin verilmek suretiyle yapılır. Bu teminatların yatırılması veya ödemeler veya geri ödemeler tarafların nihai sorumluluğunu hiç bir şekilde etkilemeyecektir.

## 2.10. York Anvers Kuralları 2004 Hazırlık Çalışmaları

### 2.10.1. Genel Olarak

York Anvers Kurallarının 1994 metni, özellikle 1996 yılından itibaren yük sigortacılarının müşterek avarya masraflarının paylaşımında oransızlık olduğuna ilişkin itirazlarına maruz kalmıştır. Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliğinin (Union of

---

<sup>67</sup> **A.g.e.**, s. 60

Marine Insurers IUMI) Oslo Konferansı'nda, York Anvers Kuralları'nın revizyonuna ilişkin talepleri içeren raporların sunulması üzerine Birlik, müşterek avarya sisteminin incelenmesi ve özellikle Kuralların 1994 metni üzerindeki eksikliklerin değerlendirilmesi amacıyla bir çalışma gurubunun oluşturulmasına karar vermiştir.<sup>68</sup> IUMI'nun 1999 Berlin Konferansı'nda Çalışma Grubu, York Anvers Kuralları'nın 1994 metninin yeterli olmadığına, müşterek avaryanın tanımına ve içeriğine ilişkin " Nasıl Değiştirilmelidir ?" başlıklı bir rapor sunmuştur. 1999 yılı başlarında IUMI'nun Genel Sekreteri CMI'nın Başkanından " York Anvers Kurallarının revizyon konusunu " CMI'nın gündemine almasını talep etmiştir.

CMI'nın 2000 yılında Toledo – İspanyada ve 2001 yılında Singapur'da gerçekleşen konferanslarında görüşülen temel konulardan bir tanesi de IUMI Çalışma Grubunun York Anvers Kuralları'nın radikal değişim tekliflerini içeren raporları olmuştur. Yük sigortacılarının artan bu talepleri karşısında York Anvers Kurallarına nezaret eden CMI, 2001 yılında teklif edilen değişiklikleri incelemek üzere bir çalışma grubunun oluşturulmasına karar vermiştir. CMI Çalışma Grubu, CMI üyesi deniz hukuku derneklerine sunulmak üzere bir anket hazırlamış ve bu ankete cevap veren 21 milli deniz hukuku derneğinden, 10 dernek müşterek avaryada " müşterek menfaat " prensibinin kalması gerektiğine, 7 dernek "müşterek menfaat " prensibininin kaldırılmasına ve 4 dernek ise herhangi bir görüş birliği sağlayamadığına ilişkin cevap vermiştir. CMI Çalışma Grubunun 2003 Mart ayında hazırladığı konu ile ilgili revizyon çalışmalarını içeren rapor, Uluslararası Alt Komite'nin 11 Haziran 2003 tarihli ilk toplantısında görüşülerek değerlendirilmiştir. CMI, 2004 Haziran ayında Vancouver'da toplanan 38. Konferanstan önce, nihai çalışma metnini değerlendirmek üzere ilgililere sunmuştur.

## 2.10.2. Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliğinin (IUMI) York Anvers Kuralları 1994'ün Revizyonuna İlişkin Görüş ve Teklifleri

IUMI, CMI'nın 2000 yılında Toledo'da ve 2001 yılında Singapur'da gerçekleşen Konferans'larında York Anvers Kuralları'nın revizyonu hakkında bir

---

<sup>68</sup> LIGHT, a.g.e., s. 62



takım radikal tekliflerde bulunmuştur.<sup>69</sup> IUMI Çalışma grubu, York Anvers Kurallarını teker teker inceleyerek, kurallar ile ilgili görüşlerini belirten bir rapor sunmuştur. Bu rapor temelde iki esasa dayanmıştır. Bunlardan ilki, müşterek avaryanın tanımı ikincisi müşterek selamet kavramıdır. IUMI tarafından York Anvers Kurallarının revizyonuna ilişkin ileri sürülen görüş ve teklifleri şu şekilde sıralamak mümkündür.

a) Müşterek Avarya Tanımının Yeniden Düzenlenmesi, IUMI müşterek avarya teminatlarının toplanmasındaki zorluklar ve müşterek avarya katılım değerlerinin orantısız ve yüksek meblağlarda paylaşılmasının sebebinin müşterek avarya tanımının York Anvers Kuralları 1994 metninde yetersiz kalmasından kaynaklandığını belirtmiştir. Tüm bu olumsuzluklara rağmen IUMI, müşterek avarya müessesesini tamamıyla kaldırmanın zorlukları ve denizciliğin henüz böyle bir adım atmaya hazır olmaması nedeniyle müşterek avarya müessesesinin belirli limitler içerisinde devam etmesi gerektiği görüşünde olduğunu açıklamıştır. IUMI, uygulamadaki farklılıklara rağmen York Anvers Kuralları'nın genelde iki temel prensipte birleştiğini tespit etmiştir. Bunlardan ilki, fedakarlık veya masrafın gemi ve yükün içinde bulunduğu tehlikeden korunması amacıyla müşterek selamet uğruna yapılmış olması ikincisi ise, bir geminin barınma limanında bulunması halinde kara Avrupası ülkeleri ve Amerikada genel olarak yolculuğun selameti açısından oluşan harcamaların müşterek avarya olarak kabul edilmesidir. Örneğin, tamirin yapılması için yükün boşaltma masrafları, yükün muhafaza masrafları, yeniden yükleme masrafları, tamir nedeniyle geminin yolculuğa ara vermesi süresince liman masrafları ve gemi adamları ücretleri gibi liman harici masrafları.<sup>70</sup> IUMI tarafından yapılan bu tespit sonucunda, müşterek avarya halinin kabulü için öncelikle fedakarlık ve masrafın mevcut tehlike içinde yapılması şartına bağlı olarak, " müşterek selamet uğruna " kabul edilen müşterek avarya hallerinin sayılarının sınırlandırılmasını teklif etmiştir. Müşterek avaryanın tanımını yapan Kural A'nın 1. paragrafının, Marin Insure Act madde 66/2 ye uygun bir şekilde "bir müşterek avarya hareketi ancak olağanüstü bir fedakarlık veya olağanüstü bir masrafın müşterek deniz sergüzeştine atılmış tehlike içinde bulunan mal varlıklarını bir tehlikeden korumak gayesiyle

---

<sup>69</sup> **A.g.e.**, s. 63; York-Anvers Kuralları 1994 değişiklikleri hakkında bak: Selim ATAERGİN, Genel Avarya ve York-Antwerp Kuralları/1994 Değişiklikleri, **M.Ü.Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C.9, 1995, s.1

<sup>70</sup> **A.g.e.**, s. 64

müşterek selamet uğruna bilerek ve makul surette yapılması halinde vardır” şeklinde değiştirilmesini teklif etmiştir.

b) “Tehlike İçinde Bulunma” Kavramının Değerlendirilmesi, IUMI makul suretle gemi ve yükün emniyete alınmasına kadar tehlikenin devam ettiğini, geminin bir barınma limanına girmesinden sonra tehlikenin sona erdiğini ve böylece, barınma limanı içinde yedekte çekilme masraflarının müşterek avarya kabul edilmemesi ancak bir geminin emniyetli bir limana çekilme masraflarının müşterek avarya kapsamında olması gerektiğini belirtmiştir. IUMI’ ya göre, müşterek avarya hareketinin tehlike içinde yapılması ve bu sebeple tehlikenin “ mevcut ” bir tehlike olması, bir düşünce veya subjektif olarak değerlendirilmemesi gerekmektedir.

c) Müşterek Selamet Kavramının Uygulanması, IUMI York Anvers Kuralları’nın temelini oluşturan “ müşterek deniz sergüzeşti ” kavramı yerine “ müşterek selamet ” kavramının kullanılması gerektiğini belirtmiştir. “ Müşterek deniz sergüzeşti ” kavramını şu hususlar açısından eleştirmiş ve bu konuda bazı tekliflerde bulunmuştur;<sup>71</sup>

- Müşterek deniz sergüzeşti temeline dayanan masrafların gerektiğinden daha geniş olması nedeniyle gemi sahibinin tehlike içinde olan gemi ve yükünün kurtarılması için basiretli bir tacir olarak yeterli önlemleri almaya teşvik edici olmadığını, tehlikenin bir kez mevcut olması ile barınma limanı masrafları veya geçici tamir masrafları süresince tehlikenin devam ettiğinin kabul edildiğini, oysa “müşterek selamet ” kavramının uygulanması ile, tekne ve yük sigortacılarının müşterek avarya taleplerinin azalacağını belirtmiştir.

- İki veya daha fazla boşaltma limanının bulunması halinde ve müşterek avarya hareketinin bir kısım yükün boşaltılmasından sonra meydana gelmesi durumunda müşterek deniz sergüzeştinin boşaltılan yük bakımından sona ermiş olması nedeniyle müşterek avarya talebinde bulunulmaması gerekmesine rağmen, dispeççilerin bu kuralı farklı şekilde uyguladıklarını belirtmiştir. Bu sebeple IUMI, “ yükün müşterek avarya katılımının gemiden ayrılıncaya kadar mümkün olduğunu ”

---

<sup>71</sup> A.g.e., s. 65

belirten ve ayrıca kara ile deniz arasında mavnalarla yük taşınmasına ilişkin özel bir klotun York Anvers Kurallarına eklenmesini teklif etmiştir.

- “ Müşterek deniz sergüzeşti ” kavramının sebep olduğu diğer bir zorluğun ise, “ sergüzeştin ”, bir “ yolculuğu ” ifade etmesinden kaynaklandığını örneğin, bir yolculuk olmaksızın, bir hurda geminin yağ veya buğday gibi dökme yük muhafaza etmesi sırasında ortada bir deniz sergüzeşti olmamasından dolayı müşterek avarya kabul edilmeyeceğini, bu sonucun adil olmadığı düşünülse de, sigortacıların buna bir itirazlarının olmadığını belirtmiştir. IUMI, bu bu sonucun adil olmadığını ve tarafların menfaatleri nazara alınarak “ müşterek selamet ” esasına dayanılarak York Anvers Kuralları'na muhafaza deposu veya istasyon gibi kullanılan gemilerinde ilave edilmesini teklif etmiştir.

d) Gecikmeden Doğan Masraflar IUMI, York Anvers Kuralları 1994 Kural C ' nin 3. paragrafında yer alan gecikmeden doğan masraflara “Sürastarya” kelimesinden sonra liman masrafları ve limanda bulunulmasına bağlı olarak doğan masrafların ilave edilmesini teklif etmiştir.<sup>72</sup>

e) Kusur: IUMI Müşterek avarya hallerinin önemli bir kısmının, özellikle geminin bakım eksikliğinden (makine gibi) kaynaklandığı belirtilerek ISM Code<sup>73</sup> veya geminin klasına ait Klas Birliği Kurallarını ihlal etmesi nedeniyle donatana ait doğan masrafların müşterek avarya masrafları olarak kabul edilmesini önlemek amacıyla York Anvers Kuralları'na yeni bir düzenleme getirilmesini teklif etmiştir.<sup>74</sup>IUMI, York Anvers Kurallarında yer alacak böyle bir düzenlemenin, donatanların

---

<sup>72</sup> **A.g.e.**, s. 66

<sup>73</sup> Bölüm olarak eklenmesine karar verilmiştir. ISM ile ilgili geliştirilmiş esaslar, yolcu gemileri ile 500 gross ton ve üzeri petrol ve kimyasal tankerleri, dökme yük taşıyan gemilerle yüksek hızlı yük gemileri için 1 Temmuz 1998 tarihinde 500 groston ve yukarısındaki diğer yük gemileri için 1 Temmuz 2002 tarihinde, 150 gross tonun üzerindeki bütün gemiler için 1 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, Solas'a taraftır. R.G. 25.5.1980, 8/522 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı

<sup>74</sup> STCW ( Standarts On Training Certifications and Watchkeeping – Eğitim Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartlarının Düzenlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme ), gemilerde çalışacak olan gemi adamlarının hangi eğitimlere tabi tutulması, eğitim kurumlarının özellikleri, yeterlilik belgeleri ve sertifikalar gereğince çalışabilecekleri gemi tip ve tonajı, seyir emniyeti, can ve mal emniyeti açısından uygulanacak kurallar, vardiya tutma konusundaki standartları içeren uluslararası alanda kabul edilmiş kurallardır, IMO tarafından 1978 yılında hazırlanan kurallar, 1984 yılında yürürlüğe girmiştir. 1991, 1994, 1995, 1997, 1998 yıllarında bazı değişiklikler yapılmıştır. 1995 yılında yapılan değişiklikler ile tüm sözleşme ele alınarak

gemilerini uluslararası emniyet konvansiyonlarına uygun bir hale getirmesine teşvik edeceğini ve bunlara aykırı davranılması suretiyle kusurları ile meydana gelen masrafları yük sahiplerinden talep edilmesinin engellenmiş olacağı görüşündedir. Bu amaçla, IUMI, Kural D'nin şu şekilde değiştirilmesini teklif etmiştir;

Kural D: Müşterek deniz sergüzeşti taraflarından birinin müşterek avarya kaybı, fedakarlık ve masrafı ISM Kodu STCW Konvansiyonu veya geminin klasına ait Klas Birlikleri Kurallarını ihlal etmesinden veya ihlali sonucunda doğrudan doğruya ortaya çıkması halinde, bu masraflar tazmin edilmeyeceği gibi bunların müşterek avarya fedakarlığı veya masrafı olarak yapıldığı da ileri sürülemeyecektir. Bu Kural, tarafın ilgili olduğu kanun tarafından zorunlu olsun veya olmasın veya, ISM Kodu veya STCW Konvansiyon'una uygun başka bir düzenleme olsun veya olmasın veya geminin gerçekte klası olsun veya olmasın uygulanacaktır. Geminin klası yoksa bu kloxun uygulanması amacıyla geminin Lloyd's Register 1090 A1 Klasında olduğu kabul edilecek ve bu klasın tabi olduğu kurallar uygulanarak geminin Klas Kurallarını ihlal edip etmediği belirlenecektir.

f) İkame Masraflarının Kaldırılması: IUMI, Kural F'de düzenlenen ikame masraflarının tamamen kaldırılmasını teklif etmiştir.<sup>75</sup> York Anvers Kurallarında "gemi ve yükün birlikte tehlike içerisinde olmasının sona ermesiyle doğan fedakarlık ve masrafın müşterek avarya olarak kabul edilmemesi" şeklinde bir değişiklik yapılması halinde barınma limanında yükün boşaltılması muhafazası, yeniden yükleme masraflarının yerine gönderme limanına sevki ve sevkiyat masraflarının ikame masrafı olarak müşterek avarya kabul edilmesinin de mümkün olmayacağını belirtmiştir. IUMI, ayrıca Marine Insurance Act'ın 66. maddesindeki makul surette yapılacak fedakarlık ve masraf kavramının Kural F'i kapsayacak şekilde uygulanabileceğini ve Kural F'e ihtiyaç duyulmasının tek sebebinin York Anvers Kuralları numaralı Kuralla'da müşterek avarya sınırlarının çok açık ve geniş şekilde belirlenmesinden kaynaklandığını belirtmiştir.

---

1 Şubat 2002 tarihinden itibaren tüm belgelerin STCW 95'e uygun olarak yapıma zorunluluğu getirilmiştir, **a.g.e.**, s. 67

<sup>75</sup> **A.g.e.**, s. 68

g) Kurtarmanın Müşterek Avarya Dışında Bırakılması, IUMI kurtarmanın müşterek avarya dışında tutularak, Kural VI'nın şu şekilde değiştirilmesini teklif etmiştir.

Kural VI: Kanunen caiz olarak ortaya çıkan (bu ödemelerle ilgili avukatlık ücretleri dahil olmak üzere) kurtarma ödemeleri müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir. Yalnız, eğer kurtarma taraflarından biri, diğer tarafın ödemesi gerekli olan kurtarma alacağıının tamamını veya bir kısmını (faiz ve avukat ücretleri dahil olmak üzere) ödemiş (kurtarılan değerler üzerinden hesaplanan ve müşterek avarya katılım değerleri olmayan) ise, paylaşırma müşterek avarya tarafları arasında paylaşılacaktır.

- 1989 Milletlerarası Kurtarma Konvansiyonununun 14. maddesi gereğince, kurtarıcıya bu maddenin 4. paragrafı kapsamında veya buna benzer kurallara göre (SCOPIC) dahil yapılan ödemeler, bu maddenin (a) paragrafında belirtilen kurtarma ödemeleri ve bunun gibi ifadeler dışında mütalaa edilmeyecektir.

h) Barınma Limanına Girme Nedeniyle Katlanılan Gemi Adamları Ücret ve Bakım Masrafları IUMI Kural X, XI ( a ), ( b ) ve ( c ) de yer alan barınma limanına girme nedeniyle katlanılan gemi adamları ücret ve bakım masraflarının müşterek avarya kapsamından çıkarılmasını teklif etmiştir.<sup>76</sup>

- Boşaltmada Yüke Gelen Zarar IUMI boşaltmada yüke gelen zararı müşterek avarya olarak kabul eden Kural XII metnine “ gemi ve yükün birlikte tehlike içinde olduğu sırada yük vs. ye gelen hasar ve zarar müşterek avarya olarak kabul edilecektir ” şeklinde bir ilavenin yapılması ile bu Kuralın uygulama alanının daraltılacağı görüşünde olduğunu belirtmiştir.

j) Tamir Masraflarından İndirim IUMI tarafından teklif edilen yeni müşterek avarya kavramı altında örneğin, iyi niyetli ve makul sebeple geminin yeniden yüzdürülmesi amacıyla kazan ve makine tamiri gibi tamir masraflarının müşterek avarya olarak kabul edilmesinin ve eski parçaların yenileri ile değiştirilmesi sırasında yeni – eski indiriminin yapılmasının da mümkün olduğunu belirtmiştir. Kural'ın,

---

<sup>76</sup> A.g.e., s. 69

modern bir yapıda uygulanabilmesi için, makine ve tekne sörveyine ihtiyaç olduğunu ve bu konuda Londra Kurtarma Birliğine Danışılmasını teklif etmiştir.

k) Geçici Tamir Masrafları Geçici tamir masraflarının uygulandığı Kural XIV'e ilişkin İngiliz temyiz mahkemesinin "Bijela" davası sonucunda vermiş olduğu karar uygulamada önemli bir dönüm noktası olmuştur. Zira, temyiz mahkemesi kaza sonucu ortaya çıkan hasarın barınma limanında geçici olarak tamir edilme masraflarının limitini, müşterek avarya nedeniyle ilgililerin elde ettiği tasarruf miktarına kadar kabul eden dispeççi kararını onaylamıştır. IUMI, bu kararın etkisi ile yeni kurallarda eğer barınma limanındaki geçici tamir masraflarının, teklif ettikleri gibi müşterek avarya kabul edilmesi halinde uygulamada bu tip problemlerle karşılaşılmayacağını belirtmiştir.<sup>77</sup> IUMI geminin ve yükün mevcut bir tehlike karşısında yapılan müşterek avarya fedakarlığı sonucunda doğan geminin geçici tamir masraflarının müşterek avarya kabul edilmesini teklif etmiştir. (Örneğin, gemi ve yükün tam ziyaa uğramasını engellemek amacıyla geminin karaya oturtularak gemi ve yükün kurtarılması nedeniyle doğan geçici tamir masrafları)

l) Paranının Tedarik Edilmesi ve Faiz Komisyon IUMI uygulamada komisyonun, örneğin Belçikada % 2 Almanya'da ticari adet olarak % 1, Amerika'da % 2,5 gibi farklı oranlarda belirlendiğini, 1924 yılında metne faiz konulduğunda, komisyon kuralının kaldırılmamış olduğunu ve bu sebeple müşterek avarya ilgililerinin aynı değer için iki kat daha fazla ödeme yapmak zorunda bırakıldığını, ancak bu konudaki itirazların yoğunlaşması üzerine avarya dispeççilerinin uygulamada komisyonu, idari masraflar altında hesapladığını, bu durumda da aynı masrafların telex ve acenta masrafları altında tekrar hesaplanmış olduğunu belirterek, Kural XX gereğince düzenlenen komisyonun müşterek avaryadan tamamen çıkarılmasını teklif etmiştir.

- Faiz IUMI Çalışma Grubu, faizin sabit bir faiz oranı yerine her yıl ekonomik değişimlere uygulanabilecek şekilde bir faizin öngörülmesi gerekli olduğunu ve faiz oranının LIBOR<sup>78</sup> (London Inter – Bank Offered Rule)'a göre tespit edilmesini teklif

---

<sup>77</sup> **A.g.e.**, s. 70

<sup>78</sup> Londra'da finansal piyasada etkili ve lider durumunda ki bankaların çevre piyasasında diğer lider bankalarla birlikte kabul ettiği faiz oranıdır. Bir aylık, üç aylık, 6 aylık veya 1 yıllık olarak belirlenir. Uluslararası finansal piyasada 40 yıldan aşkın bir süredir kullanılmaktadır.

etmiş ise de, bu teklifleri Uluslararası Alt Çalışma Komitesi toplantılarında benimsenmemiştir.

Faiz oranının CMI'nın her yıl gerçekleşen Genel Kurul'ında belirlenmesi şeklinde bir teklif metni üzerinde çalışmalar yapılmıştır.<sup>79</sup> IUMI, dispeçin çok uzun zaman alması nedeniyle dispeçin ilan edilmesine kadar faiz yürütülmemesini teklif etmiştir. IUMI'ya göre müşterek avarya katılım değerlerindeki faizin, dispeçin yapıldığı ülkedeki faiz oranından farklı olması halinde ilgililerin menfaatleri açısından faiz oranının belirlenmesi konusunda yeni bir düzenlemenin gerekliliğini ileri sürmüştür. IUMI, % 7 lik faiz oranının kaldırılması halinde belirsiz bir durum ortaya çıkabileceğini ve faiz oranının dispeçin yapıldığı ülkedeki orana göre belirlenmesinin kabulü halinde ise, ülkeler arasındaki faiz oranının farklı olması nedeniyle uluslararası alanda tam bir birliktelik sağlanamayacağını belirtmiş ve kur piyasası yerine avarya dispeççisine “ paylaşırma faiz oranını ” ilan etme yetkisi verilmesini teklif etmiştir.

Zamanaşımı IUMI zamanasını konusunda, ülkeleri kendi milli kanunlarındaki düzenlemeye tabi olmak ile birlikte, milli kanunları izin verdiği ölçüde tarafların sözleşmede genel olarak dispeçin tamamlanması tarihinden itibaren 1 yıl içerisinde sona eren ve her halukarda talep hakkının deniz yolculuğunun sona ermesinden 6 yıl sonra dava edilemeyeceğine ilişkin bir Kural'ın düzenlenmesi teklifinde bulunmuştur.

Sörvey Masrafları IUMI York Anvers Kurallarına sörvey sorumluluğunu ve sörveyi atayan tarafın sörvey masraflarını karşılamasına ilişkin yeni bir Kural konulmasını teklif etmiştir.

Çevre Zararı IUMI Kural C ve Kural XI ( d ) de yer alan çevre sorumluluğu ile ilgili York Anvers Kuralları 1994'deki düzenlemenin aynı şekilde kalmasını, ancak York Anvers Kuralları için öngördükleri “ tehlike içinde bulunma ” kavramının bu kurallara da ilave edilmesini teklif etmiştir.<sup>80</sup>

---

Londra, bu piyasanın merkezidir. Bu oran Bank of America, Barclays, Bank of Tokyo, Deutsche Bank ve Swiss Bank olmak üzere beş büyük banka tarafından tesbit edilmektedir.

<sup>79</sup> **A.g.e.**, s. 71

<sup>80</sup> **LIGHT, a.g.e.**, s. 72

York Anvers Kuralları'nın Yazım Şekli IUMI York Anvers Kuralları'nın yeniden düzenlenerek numaralı ve harfli Kural ayırımının kaldırılmasını, zira bu ayırımın uygulamada karışıklık yarattığını belirtmiştir.

Müşterek Avarya Balastı IUMI yüksüz halde seyir yapan geminin donatanının müşterek avarya talebinde bulunmaması gerekmesine rağmen, uygulamada donatanların müşterek avarya talebinde bulunduğunu belirtmiş ve York Anvers Kuralları'na özellikle bu tip talepleri engelleyici yeni bir Kural'ın ilave edilmesini teklif etmiştir.

Dispeççi Ücretleri IUMI dispeç ücretleri için belli bir tarifi konulmasının mümkün olmadığını ancak, dispeç ücretinin belirlenmesinde harcanan zaman, paylaşımda kullanılan aletler, paylaşımda yapılan değerlendirmeler nazara alınarak dispeç ücretlerinin makul olup olmadığının tespit edilebileceğini belirtmiştir.

### 2.10.3. Uluslararası Avrupa Dispeççiler Derneğinin (AIDE) York Anvers Kuralları 1994'ün Revizyonuna İlişkin Görüş ve Teklifleri

York Anvers Kuralları 1994'ün revizyonuna ilişkin IUMI tarafından yukarıda ayrıntılarını incelediğimiz teklifleri değerlendirmek üzere AIDE tarafından bir uluslararası alt komitenin kurulmasına karar verilmiştir. 2003 yılında komite, gerek teklifleri gerekse donatan birlikleri ve diğer görüşleri de nazara almak suretiyle CMI'nın Uluslararası Alt Komitesine sunulmak üzere bir rapor hazırlamıştır. AIDE, özellikle York Anvers Kurallarının ilgilileri olan donatanlar, yük sahipleri, çarterer ve bunların sigortacıları arasında hazırlanan bir anlaşma niteliğinde olduğunu ve bu anlaşmanın uluslararası alanda başarılı olabilmesinin Kuralların uluslararası denizcilik alanında birliktelik sağlanarak kullanılmasına bağlı bulunduğunu belirtmiştir.<sup>81</sup> AIDE, ayrıca Kuralların belli bir kesimin menfaatine olarak kullanılmasının mümkün olmadığını ve ilgililer arasında bir uzlaşma sağlanmadığı takdirde uluslararası alanda bir karışıklığın ortaya çıkacağını ifade etmiştir.

---

<sup>81</sup> **A.g.e.**, s. 73



AIDE tarafından hazırlanan raporda, IUMI'nın York Anvers Kuralları 1994'ün revizyonuna ilişkin yapmış olduğu teklifler değerlendirilmiş ve şu hususlar ileri sürülmüştür;

a) Müşterek Selamet / Müşterek Menfaat AIDE İngiltere dışında diğer tüm ülkelerin deniz hukukunda yer alan müşterek avarya hareketinin sadece gemi ve yükün selameti açısından değil, aynı zamanda müşterek deniz sergüzeştinin selamtle tamamlanması amacıyla da yapılmış olduğunun kabul edildiğini belirtmiştir. Bu sebeple, IUMI'nın müşterek avarya masraflarının daraltılması amacıyla gemi ve yükün emniyete alındıktan sonra ortaya çıkan masraflarının müşterek avaryaya kabul edilmemesi konusundaki teklifini uygun bulmamıştır.

b) Barınma Limanına Girme Nedeniyle Katlanılan Gemi Adamları Ücret ve Bakım Masrafları, AIDE IUMI tarafından barınma limanına girme nedeniyle katlanılan gemi adamları ücret ve bakım masraflarının, müşterek avarya kapsamında çıkarılması teklifini sadece geminin kaza, fedakarlık ya da diğer olağanüstü durumlar sonucu olarak müşterek selamet için, ya da fedakarlık ya da kaza sonucu gemide doğan hasarın yolculuğa güven içinde devam yönünden gerektirdiği onarım zorunluluğu karşısında, herhangi bir liman ya da yerde geminin yolculuğa devam edebilecek duruma geldiği veya gelmesi gerektiği ana kadar geçen ek bekleme süresi içinde doğan gemi adamı ücret ve bakım masrafları açısından uygun gördüğünü belirtmiştir.

c) Geçici Tamir Masrafları AIDE daimi tamirin hiç bir zaman tamamlanmaması veya daimi tamirin donatanın veya sigortacısının tasarruf edebileceği daha ucuz bir limanda yapılması için ertelenmesi hallerinde müşterek avarya kabul edilen geçici tamir masraflarına itiraz edilebileceğini belirtmiştir.<sup>82</sup>

Bu itirazları önlemek amacıyla " Baily Metodunun " kabul edilmesinin uygun olduğunu ancak Kural XIV'ün 2. paragrafının şu şekilde düzenlenmesini teklif etmiştir;

---

<sup>82</sup> A.g.e., s. 74

Kural XIV ( b ); Bu kuralın 2. paragrafının uygulanması amacıyla yükleme, uğrama veya barınma limanında yapılan geçici tamir masrafları ile nihai olarak yapılacak daimi tamir masraflarının toplamı, yükleme, uğrama veya barınma limanında nihai tamir yapılmış olsaydı bu tamir masraflarını aşan kısmı ile sınırlı olacaktır.

d) İkame Masrafları AIDE York Anvers Kurallarında öngörülen ikame masraflarının bütün ilgililerin menfaatlerini sağladığını ve ikame masraflarının sadece ekonomik açıdan değil yük ilgilileri için yüklerini daha hızlı ve emniyetli bir şekilde teslim almasını sağlayan bir sistem olduğunu belirtmiştir. Bu sebeplerle, AIDE, IUMI'nın ikame masraflarını müşterek avarya kabul eden Kural F'nin kaldırılması teklifini uygun görmemiştir.

e) Kurtarma Masrafları AIDE müşterek deniz sergüzeşti taraflarının tamamının kurtarıcılarla yazılı bir anlaşma yapması halinde kabul edilen kurtarma masraflarının müşterek avarya dışında tutulmasının mümkün olduğunu, aksi halde Kural VI'nın aynı şekilde kalması gerektiğini belirtmiş ve Kural VI ( a ) nın şu şekilde değiştirilmesini teklif etmiştir.

Kural VI ( a ); “ Bununla birlikte önceden tarafların kurtarıcılarla özellikle kurtarma masraflarına ilişkin yazılı bir anlaşma yapmaları halinde bu masraflar müşterek avarya dışında bırakılacaktır.

f) Zamaşımı AIDE zamaşımı müessesesinin ülkelerin milli hukuklarına tabi olduğunu, milli hukuklarda bu konuda herhangi bir düzenleme bulunmaz veya bu düzenlemenin emredici hukuk kuralı niteliğinde olmaması halinde, zamaşımına ilişkin Kural'ın uygulanmasının mümkün olduğunu belirtmiştir.<sup>83</sup> Ancak AIDE, zamaşımı konusunda teklif edilen Kural XXIII'ün yazım şeklini eleştirerek, Kural XXIII'ün şu şekilde düzenlenmesini teklif etmiştir; Kural XXIII Müşterek Avarya Katılımlarının Uygulanma Şekli ( a ) Müşterek avaryaya ilişkin her türlü talep hakkı, bu talepler dispeçin yayınlanması tarihinden itibaren bir yıl içerisinde dava edilmediği takdirde sona erecektir (veya yolculuğun sona erme tarihinden itibaren 6

---

<sup>83</sup> A.g.e., s. 75

yıl içerisinde, hangisi daha önce meydana gelirse) ( b ) Milli Kanunların özellikle aksine bir düzenlemesi bulunması halinde, bu hükümler öncelikle uygulanır.

g) Faiz AIDE faizin sabit bir faiz oranı yerine her yıl ekonomik değişimlere göre belirlenebilecek bir faiz oranının gerekliliğini, faiz oranının LIBOR (London Inter Bank Offered Rule)'a göre belirlenmesinin mümkün olduğunu ve birçok ticari sözleşmelerde ve Norveç sigorta piyasasında kullanıldığını, ayrıca faiz oranının tespitinin CMI'nın Genel Kurul'a bırakılmasının uygun olmadığını ve senelik faiz oranının tespitinde uygulanacak standart kurallarında son derece gereksiz bir düzenleme içerisinde bulunduğunu belirtmiştir.

h) Komisyon AIDE Kural XX gereğince düzenlenen komisyon ile müşterek avaryaya masraflarının özellikle donatan tarafından bir an önce ödenmesinin sağlandığını, bu sebeple IUMI'nun komisyonun kaldırılmasına ilişkin teklifini uygun bulmadığını belirtmiştir.

#### 2.10.4. Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın (ICS)<sup>84</sup> Görüşleri

Uluslararası Deniz Ticaret Odası, York Anvers Kuralları 1994'ün IUMI tarafından yapılan bu teklifler doğrultusunda kabul edilmesi halinde müşterek avaryaya masraflarının donatanlar aleyhine sınırlandırılmış olacağını ve denizcilik piyasasının böyle bir revizyonu talep etmediğini belirtmiştir. Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın CMI'a sunulmak üzere hazırlamış olduğu raporda belirtilen görüşler özetle şunlardır;

- Özellikle IUMI tarafından öngörülen barınma limanındaki masrafların azaltılması halinde, ikame masrafı niteliğinde yükün varna limanına gönderilmesi masraflarının müşterek avaryaya dışında bırakılabileceği belirtilmiştir. Bu durumda, tehlikeden sonra geminin tamir görmesi amacıyla bir limana girmesi halinde donatanın yükü sevketme veya depo etme gibi sorumluluğu bulunmadığını ve

<sup>84</sup> International Chamber of Shipping. Bu kuruluşun amacı uluslararası platformda, üyesi olan gemi malik ve işletenlerinin hak ve çıkarlarını korumaktır. Bu amaçla taşımacılık hizmetinde kalitenin artırılması, çevre korunması amacıyla kabul edilmiş kural ve standartlara uyum sağlanması ve deniz taşımacılığında tüm dünyada yeknasak bir hukuk düzeninin sağlanması için üyesi olan ulusal deniz ticaret odaları ve denizcilikle ilgilenen hükümetlerdışı ve hükümetlerarası örgütlerle ortak çalışmaktadır.

navlun sözleşmesinde başka bir düzenleme olmadığı takdirde yükün bir kısmının veya tamamının boşaltılmadan tamir bitinceye kadar gemide kalacağı belirtilmiştir.

- Elden geçirme masraflarının müşterek avarya dışında bırakılması halinde bu masraflara donatanın veya tekne sigortacısının ve geminin tamir masrafları ile geminin gerçek değeri arasındaki oran nazara alındığında donatanın yolculuğu bırakma ihtimali artacağından yük ilgililerinin de sevk masraflarına katlanacağı belirtilmiştir.

- Barınma limanında gemi adamları ücret ve bakım masrafları ve yakıtın müşterek avarya kabul edilmemesi halinde bu masrafların tekne sigortası ile teminat ( altına ) alınacağı belirtilmiştir.

- Yük sigortacılarının, yükün değerlerinin geminin değerinden fazla olması halinde masraflara daha fazla oranda katıldıklarından şikayetçi olmalarına rağmen, yükleyicilerin daha fazla ve değerli yükleri daha ucuz taşıtmalarından dolayı ekonomik açıdan menfaatleri bulunduğunu ve yükün tam ziyaa uğraması halinde ise, yük sigortacısının ödeyeceği tazminat müşterek avarya fedakarlık ve masrafları ile önlenmiş olduğu belirtilmiştir.<sup>85</sup>

- Müşterek avaryanın, yetersiz donatanları koruyan bir sistem olmadığı ve navlun sözleşmesinin ihlali veya özellikle geminin denize elverişsizliğinin söz konusu olması hallerinde müşterek avarya paylaşımı sırasında yük ilgililerinin savunma ve defi haklarının bulunduğu belirtilmiştir.

## 2.10.5. İtalyan Deniz Hukuku Derneği'nin York Anvers Kuralları 1994'ün Revizyonuna Dair Görüş ve Teklifleri

1994'ün Revizyonuna İlişkin Görüş ve Teklifleri İtalyan Deniz Hukuku Derneği'nin, CMI'a sunulmak üzere hazırlanmış olduğu raporda York Anvers Kuralları 1994'ün revizyonuna ilişkin görüşme teklifleri özetle şunlardır;

---

<sup>85</sup> LIGHT, a.g.e., s. 77

- İkame masraflarını düzenleyen Kural F'in ayrı şekilde muhafaza edilerek, müşterek menfaat prensibini müşterek avaryaya dışına çıkarmadan, numaralı kurallarda uygulama alanını azaltacak bir değişiklik yapılmasını teklif etmiştir.

- Geminin barınma limanında kalması dolayısıyla yolculuğun uzaması nedeniyle doğan gemi adamları ücret ve bakım masraflarının müşterek avaryaya kapsamından çıkartılarak Kural XI'in ve Kural XVII (2.) paragrafının bu düzenlemeye uygun olarak değiştirilmesini teklif etmiştir ve bu değişikliğin müşterek avaryaya masraflarından çok az bir ekonomi sağlayacağı belirtilmiştir.

- Yakıt ve kumanya masrafları ile liman masraflarının müşterek avaryaya kapsamında bırakılması gerekliliği belirtilmiştir.

- Geciği tamir masrafları hakkında, AIDE tarafından Kural XIV ( b )'nin değiştirilmesi ile ilgili sunulan teklifi desteklediklerini belirtmiştir.

- Zamanaşımının, ülkelerin milli kanunlarına tabi olduğu hususunun nazara alınması suretiyle York Anvers Kurallar'ında bu konuda yapılacak olan bir düzenlemenin mümkün olduğu belirtilmiş ve Kural XXIII'ün şu şekilde düzenlenmesi teklif edilmiştir;<sup>86</sup>

- Kural XXIII

a) Uygulanacak hukukun emredici hükümlerine tabi olmak şartıyla,

b) Müşterek avaryaya paylaşımından doğan her türlü talep hakkı, müşterek avaryaya senetleri veya teminatları tahtında doğan taleplerde dahil olmak üzere müşterek avaryaya dispeçin yayınlanması tarihinden itibaren 1 yıl içerisinde sona erer. Herhalükarda, bir talep hakkı ortak deniz sergüzeştinin sona ermesinden 6 yıl sonra dava edilemez.

c) Bu süreler, müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesinden sonra taraflar arasında anlaşma sağlandığı takdirde uzatılabilir.

---

<sup>86</sup> **A.g.e.**, s. 78

- Faizin, her yıl ekonomik değişimlere uygulanabilecek şekilde belirlenen bir oran olmasına ve bu oranında LIBOR ( London Inter – Bank Offered Rule )'a göre belirlenmesini teklif etmiştir.

## 2.10.6. İngiliz Deniz Hukuku Derneğinin York Anvers Kuralları 1994'ün Revizyonuna İlişkin Görüş ve Teklifleri

İngiliz Deniz Hukuku Derneğinin, York Anvers Kuralları 1994'ün revizyonuna ilişkin görüş ve tekliflerini içeren raporunda şu hususlar belirtilmiştir.

- “ Müşterek selamet ” prensibinin uygulama alanının daraltılması teklifi konusunda, İngiliz Deniz Hukuku Derneği üyeleri arasında bir görüş birliğine varılamamıştır. Tekne ve yük sigortacıları üyelerinin, müşterek selamet prensibinin uygulama alanının daraltılması görüşünde olduğunu buna karşılık, donatan, onların avarya dispeççileri ve P&I klübü üyelerinin böyle bir radikal değişikliğe ihtiyaç olmadığını bildirdiklerini belirtmiştir.

- IUMI'nun “mevcut tehlike içinde” ortaya çıkan masrafların müşterek avaryaya kabulüne ilişkin teklifine karşı, müşterek selamet prensibinin uygulama alanının daraltılması görüşünde olan üyelerde dahil olmak üzere tehlikenin derecesinin yeterliliği konusunda bir düzenleme yapılmasına gerek olmadığını ve İngiliz Hukukunda gerçek bir tehlikenin varlığının kabul edildiği belirtilmiştir.<sup>87</sup>

- Müşterek selamete ulaşıldığı anda müşterek avaryaya kabul edilen masraflarında sona ermesi gerektiğinden ancak müşterek avarya hareketinin doğrudan sonucu olan müşterek selamet uğruna yapılan fedakarlıkların müşterek avaryaya kabul edilmesi gerektiği belirtilmiştir. (örneğin müşterek avarya fedakarlığı sonucunda geminin hasar görmesi nedeniyle tamir masrafları )

- Yolculuğun selameti uğruna ikame masrafı olarak ortaya çıkan geçici tamir masraflarının müşterek avarya kabul edilememesi konusunda görüş birliğine

---

<sup>87</sup> A.g.e., s. 79

varılamamıştır. Müşterek selamet prensibinin uygulama alanının daraltılması görüşünde olan üyelerin bu tür geçici tamir masraflarının müşterek avaryaya kabul edilmemesi görüşünde olduğunu belirtmiştir.

- Müşterek selamet prensibinin uygulama alanının daraltılması görüşünde olan üyelerinin barınma limanında müşterek selamete ulaştıktan sonra gemi adamları ücret ve bakım masraflarının ve yine boşaltma, depolama ve yükleme masraflarının müşterek avaryaya kapsamından çıkarılması görüşünde olduğunu belirtmiştir.

- İkame masrafı prensibine ilişkin, üyelerin bir itirazı olmamıştır. Müşterek avaryanın müşterek selamet prensibinin uygulama alanının daraltılması ile, ikame masraflarında azalacağı belirtilmiştir.

- Kural G'deki ayrılmazlık klozu ve Bigham klocunda herhangi bir değişiklik yapılmaması ve mevcut düzenlemenin taraflar arasındaki sözleşmelerde yer aldığını ve bunu sınırlamanın mümkün olmadığı belirtilmiştir.

- Donatanın ISM ve STCW'den doğan sorumluluklarına ilişkin IUMI tarafından teklif edilen Kural'ın, York Anvers Kuralları'na eklenmesinin gerekli olmadığına, zira donatanın kusurunun bulunması halinde Kural D'nin uygulanacağı ve donatanın bu düzenlemelere uymamasının sözleşmenin ihlali olarak kabul edileceği belirtilmiştir.

- IUMI'nun kurtarma ücreti konusundaki teklifinin kabul edilmesi gerektiği belirtilmiştir.

- Zamanaşımı konusunu düzenleyen bir Kural'ın York Anvers Kuralları'na dahil edilmesinin mümkün olduğu, ancak öngörülen bu düzenlemede milli hukukların da nazara alınması gerektiği belirtilmiştir.<sup>88</sup>

VII. CMI Uluslararası Alt Komitesinin 11 Haziran 2003 tarihli Toplantısında İncelenen Konular CMI İdare Kurulu, 6-7 Aralık 2002 tarihinde York Anvers

---

<sup>88</sup> **A.g.e.**, s. 80

Kuralları'nın revizyonu hakkında IUMI tarafından hazırlanan yukarıda ayrıntılarını belirttiğimiz raporları incelemek ve değişiklik tekliflerini değerlendirmek üzere bir Alt Komite'nin oluşturulmasına karar vermiştir. Uluslararası Alt Komite'nin ilk toplantısı 11 Haziran 2003 tarihinde Bordeaux'da gerçekleşmiş ve bu toplantıda IUMI raporundaki şu konular üzerinde durulmuştur.

- Gemi adamlarının ücret ve bakım masraflarının müşterek avarya kapsamı dışında bırakılması.

- Gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları ile sarf edilen yakıt ve kumanya masraflarının müşterek avarya kapsamı dışında bırakılması

- Kabul edilen geçici tamir masraflarından, gemi sahibinin menfaatlerine aykırı olanların sınırlandırılması; özellikle bu sınırlandırma, geçici bir tamir ile geminin nihai tamirinin yakın barınma limanına nazaran daha ucuz yapılacağı yere gönderilmesi hallerine ilişkindir.

- Kurtarma masraflarından bazılarının müşterek avarya dışında bırakılması teklif edilmiş ise de, bu konuda nihai karar vermeye yeterli talep olmamıştır.

- Zamanaşımına ilişkin düzenlemeye özellikle Güney Amerika ülkeleri karşı gelmiştir. Çalışma Grubu faiz konusunu düzenleyen yeni bir metin hazırlayarak, özellikle Güney Amerika ülkeleri Deniz Hukuku Dernekleri'nden yardım alacağını belirtmiştir.

- Çalışma Gurubu, teklif edilen LIBOR (London Interbank Offered Rule)'a ait faiz uygulamasını çok karışık olması nedeniyle red etmiştir.<sup>89</sup> Bununla birlikte faiz oranının, CMI tarafından belirlenmesi konusunda destek verilmiş ve CMI Yönetim Kuruluna ve Genel Kurula faizin sabitlenmesi hakkında bir rehber metin hazırlanacağı kararlaştırılmıştır. Faizin tamamen kaldırılması teklifi ise, desteklenmemiştir.

---

<sup>89</sup> **A.g.e.**, s. 81



- Komisyon konusunda nihai bir sonuca varılamamıştır. Çalışma Grubunun müşterek avarya idari masrafları için kabul edilecek komisyon hakkında bir metin düzenlenmesi öngörülmüştür.

VIII. CMI Uluslararası Alt Komite'nin 17 Kasım 2003 Tarihli Toplantısı'nda İncelenen Konular Uluslararası Alt Komite'nin 17 Kasım 2003 tarihli ikinci toplantısında, York Anvers Kuralları 1994 revizyon çalışmalarına ilişkin aşağıdaki konular üzerinde durulmuştur.

- Gemi adamlarının ücret ve bakım masraflarının müşterek avarya dışında bırakılması.

- Gemi adamlarının ücret bakım masraflarının, yakıt ve malzemelerin müşterek avarya dışında tutulması.

- Geçici tamir yerinde, nihai tamir limanından daha ucuz bir şekilde tamir yapılması mümkün olduğu hallerde geçici onarım masraflarının sınırlandırılması.

- Zamanaşımı konusunda yeni bir Kural'ın düzenlenmesi.

- Kural XXI'den % 7 faiz oranının çıkarılarak ve metne faizin her yıl CMI Genel Kurulunda belirlenecek faiz oranının uygulanması ve bu oranın gelecek yıl için uygulanması.

- İdari masrafların, müşterek avarya kabul edilmesi hakkında Kural C'nin 1. paragrafına ve Kural E'nin ikinci paragrafına şu metinlerin eklenmesi teklif edilmiştir.

Kural C

1. " Müşterek avarya teminatlarının toplanması için makul surette yapılan masraflar müşterek avaryaya kabul edilecektir "<sup>90</sup>

---

<sup>90</sup> A.g.e., s. 82

## Kural E

1. “ İletişim masrafları, banka ücretleri, seyahat masrafları veya müşterek avaryaya teminatlarının toplanması gibi oluşan idari masraflar, avaryaya dispeççileri tarafından belirlenecek tahmini değeri ile müşterek avaryaya dahil edilebilecektir ”

2. CMI tarafından belirlenecek sabit faiz oranının hesaplanmasına ilişkin sistemi gösteren bir rehber metin hazırlanması öngörülmüştür.

IX.CMI Vancouver 38. Konferansı CMI 2004 Haziran ayında Vancouver’de toplanan 38. Konferans’tan önce, nihai çalışma metnini değerlendirmek üzere delegelere sunmuştur. IUMI tarafından müşterek avaryaya esasının “müşterek selamet” kavramı bakımından sınırlandırılmasına ilişkin sunulan radikal teklifler, Vancouver Konferansında çok az delege tarafından destek görmüştür. Konferans’ta özellikle barınma limanı masraflarına ilişkin mevcut sistemin uygulamada açık olarak anlaşıldığı ve genel olarak sistemin işlediği, müşterek avaryaya taleplerinin hızlıca ele alındığı ve hukuki konuların görüşülmesinin sonraya bırakılmasının aslında önemli bir avantaj olduğu belirtilmiştir.

Bununla beraber Konferans’ta IUMI tarafından tekliflerin bir kısmı 40’tan fazla ülkenin delegeleri tarafından destek görmüştür. 31 Aralık 2004 tarihinden itibaren uygulamaya giren ve York Anvers Kuralları 2004 olarak adlandırılan, yeni metinde kabul edilen temel değişiklikler genel olarak şu şekildedir;

- Kurtarmanın müşterek avaryaya dışında bırakılması.
- Kural XI gereğince, barınma limanında bekleme sırasında gemi adamı ücret ve bakım masrafları müşterek avaryaya kapsamından çıkarılması
- Kural XIV ( 2 ) gereğince, geçici tamir masraflarının miktarı bir hesaplama metodu ile sınırlandırılması.<sup>91</sup>
- Kural XX de belirtilen komisyonun kaldırılması.
- Kural XXI gereğince, faiz oranının sabit bir oran olmaktan çıkarılması, faiz oranının her yıl gerçekleşecek CMI toplantısında kararlaştırılması.

---

<sup>91</sup> **A.g.e.**, s. 83

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

Ancak bu değişiklikler, Konferans'da donatan birlikleri tarafından desteklenmemiştir. BIMCO<sup>92</sup>, Intertanko<sup>93</sup> ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası adına yetkili delegeler, York Anvers Kuralları 1994'ün henüz uygulamaya geçmeden, yeni Kurallar'ın sadece IUMI'nın teklifleri doğrultusunda kabul edilmiş olduğunu ve bu durumun uygulamada karışıklığa sebep olacağını belirtmiştir.

UMI'nun 2004 SingapurKonferans'ında, York Anvers Kuralları 2004 ile getirilen bu yenilikler sonucunda müşterek avarya masraflarından yaklaşık % 15 oranında ekonomi edileceğinin beklendiği belirtilmiştir. Bu oran, kurtarmanın müşterek avarya dışından tutulması sonucunda yaklaşık % 8, barınma limanında geminin alıkonulması sırasında gemi adamları ücret masraflarının müşterek avarya dışında tutulması nedeniyle yaklaşık % 4, geçici tamir masraflarından % 1, komisyonun kaldırılması sonucunda % 1, faizden % 4 olarak hesaplanmıştır.<sup>94</sup>

Son olarak, York Anvers Kuralları 2004 ile getirilen değişiklikleri, York Anvers Kuralları 1994, York Anvers Kuralları 1974 ( 1990 değişiklikleri ile ) karşılaştırmak amacıyla bir örnek verelim; 1995 inşa yılı olan " Sun Light " isimli motor tanker, Durban'dan Dakar limanına yolculuğu sırasında Cape Seal'de karaya oturur. Kurtarıcılar ile LOF 2000 Şartları ile bir kurtarma sözleşmesi imzalanır. Geminin karaya oturması nedeniyle teknenin platin kaplamasının ( bordosu ) hasar gördüğü yapılan daimi operasyonlar sonucunda tespit edilir. Yeniden yüzdürme çalışmaları

---

<sup>92</sup>Baltık ve Uluslararası Denizcilik Komitesi (The Baltic and International Maritime Council ), 1905 tarihinde kurulmuş olup, yaklaşık 2750 üyesi ile en büyük denizcilik örgütüdür. Bu kuruluşa gemi sahipleri, broker, acenteleri, gemi işletenleri, P&I klüpleri, klas kuruluşları, bankalar ve sigorta şirketleri üyedir. Bu kuruluşun amacı, ulusal ve uluslararası platformlarda, üyelerinin hak ve çıkarlarını korumaktır. Deniz taşımacılığında kullanılan sözleşmeleri matbu hale getirerek ve dünya genelinde oldukça sık kullanılan charter parti formatlarını hazırlayan kuruluştur.

<sup>93</sup> Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Derneği (International Association of Tanker Owners) bağımsız tanker sahipleri tarafından kurulmuş bir örgüttür. Bu kuruluşa üye olabilmek için, petrol üretici olmayan bir tanker sahibi ya da bir devletin yönetiminde olmayan bir tanker sahibi olmak gerekir. Birliğin üç temel amacı vardır, güvenli taşımacılık, temizdenizler, serbest rekabetin korunması. Bu kuruluşa günümüzde dünya bağımsız tanker filosunun % 75'i üyedir.

<sup>94</sup> **A.g.e.**, s. 84

sırasında yakıt tanklarının kırılması sonucu, yakıtın bir kısmı denize sızarak çevre kirliliğine sebep olur. Çevrenin temizlenmesine ihtiyaç duyulur. Hasarlı yakıt tankları tamir edilir ve yük hasarsız diğer tanklara aktarılır ve römorkörlerin yardımı ile Sun Light, Liman yetkililerinin izin verdiği Elizabet limanına çekilir. Burada sualtı tekne sörveyi tamamlanarak, geminin liman veya sahile herhangi bir tehlike oluşturmadığı garanti edilir. Liman yetkilileri, boşaltma süresince çevre kirlenmesini önleyici tedbirlerin alınması şartı ile geminin yükünü karadaki tanklara boşaltması amacıyla boşaltma limanına çekilmesini onaylar. Kurtarma hizmetleri sona erer ve gemi donatana teslim edilir. York Anvers Kuralları 1974 ( 1990 yenilikleri ile ) gereğince talep edilebilecek masraflar; kurtarma ücreti, çevre kirliliğini temizleme masrafları, çevre kirlenmesini önlemek amacıyla yapılan masraflar, geminin yüzdürülmesi amacıyla geminin uğradığı fedakarlık, geminin barınma limanına girmesi nedeniyle doğan masraflar, geminin tamir nedeniyle barınma limanında beklemesi masrafları, komisyon ve faiz – York Anvers Kuralları 1994 gereğince talep edilebilecek masraflar; kurtarma ücreti, çevre kirlenmesini önleyici masraflar, geminin yüzdürülmesi amacıyla geminin uğradığı fedakarlık, geminin barınma limanına girmesi nedeniyle doğan masraflar, geminin tamir nedeniyle barınma limanında beklenmesi masrafları, komisyon ve faiz – York Anvers Kuralları 2004 gereğince talep edilebilecek masraflar; çevre kirlenmesini önleyici masraflar, geminin yüzdürülmesi amacıyla geminin uğradığı fedakarlık, geminin tamir nedeniyle barınma limanında bekleme masrafları ( gemi adamları ücret ve bakım masrafları hariç ) ve faizdir.

## 2.11. York Anvers Kuralları 2004

- Yorum Kuralı

Müşterek avarya paylaşımında aşağıdaki kurallar, kendileri ile bağdaşmayan kanun hükümleri ve uygulamadan etkilenmeksizin uygulanırlar.<sup>95</sup> Üstün Kural ve Numaralı Kurallarda aksi öngörülmedikçe, müşterek avarya Harfli Kurallar gereğince paylaşılacaktır.

---

<sup>95</sup> **A.g.e.**, s. 85

## I- Üstün Kural

Makul surette yapılmayan veya katlanılmayan bir fedakarlık ve masraf için hiç bir halde paylaşırma yapılmayacaktır.<sup>96</sup>

### I- Kural A

1. Bir müşterek avarya hareketi ancak olağanüstü bir fedakarlık veya olağanüstü bir masrafın müşterek deniz sergüzeştine atılmış mal varlıklarını bir tehlikeden korumak gayesiyle müşterek selamet için bilerek ve makul surette yapılması halinde vardır.<sup>97</sup>

2. Müşterek avarya fedakarlık ve masrafları aşağıda temin edilen esas üzerinden farklı katılımla ilgililer arasında paylaşılacaktır.

### - Kural B

1. Hepsi ticari faaliyette bulunmak ve kurtarma hizmeti vermemek şartıyla bir veya daha çok gemi yedekte çekildiğinde veya başka gemi veya gemileri ittiğinde bir deniz sergüzeşti vardır.<sup>98</sup> Müşterek bir tehlikeden gemileri ve eğer varsa yüklerini korumak amacıyla önlemler alınması durumunda bu kurallar uygulanacaktır.

2. Eğer bir gemi, diğer bir gemi veya gemilerden basit bir ayrılma işlemi sonucunda emniyette kalabiliyorsa, bu gemi müşterek bir tehlike altında değildir, fakat bu ayrılma kendi başına bir müşterek avarya hareketi ise, bu durumda müşterek deniz sergüzeşti devam eder.

### - Kural C

1. Müşterek avarya hareketinin ancak doğrudan sonucu olan zarar, hasar ve masraflar müşterek avarya olarak kabul edilecektir.<sup>99</sup>

---

<sup>96</sup> **A.g.e.**, s. 88

<sup>97</sup> **A.g.e.**, s. 90

<sup>98</sup> **A.g.e.**, s. 96

<sup>99</sup> **A.g.e.**, s. 103

2. Çevre zararı veya müşterek deniz sergüzeştine katılmış malvarlığından kirletici maddenin sızması veya bırakılması sonucu maruz kalınan zarar, hasar ve masraflar hiç bir halde müşterek avarya paylaşımına katılmayacaktır.

3. Yolculuk sırasında veya sonrasında meydana gelen sürastarya, pazar kaybı ve gecikme nedeniyle uğranılan zarar veya hasar veya masraflar ile diğer dolaylı zarar müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

#### V- Kural D

Fedakarlık veya masrafa neden olan olay, deniz sergüzeştine atılmış taraflardan birinin kusurundan doğmuş olsa dahi müşterek avarya paylaşımı yapılacaktır.<sup>100</sup> Ancak bu Kural, kusurlu tarafa karşı ileri sürülebilecek talep veya savunma haklarını veyahut kusurlu tarafın talep veya savunma haklarını etkilemeyecektir.

#### - Kural E

1. Zarar veya masrafın müşterek avarya olduğunu ispat yükü, bunu iddia eden tarafa aittir.<sup>101</sup>

2. Müşterek avarya talebinde bulunan tüm taraflar, müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesinden itibaren 12 ay içinde paylaşırma gereken zarar ve masrafları dispeççiye yazılı olarak bildirecektir.

3. Böyle bir bildirimde bulunulmaz veya bildirimden sonraki 12 ay içinde bildirimde buldukları iddialarını destekler nitelikte deliller sunulmaz veya ilgili tarafa düşen paylaşım miktarı bildirilmez ise, dispeççi, paylaşımın veya katılımın kapsamını, kendisine bildirilen verilere dayanarak serbestçe takdir hakkına sahip olacaktır ki, bu takdire ancak açıkça yanlış olduğunda itiraz edilebilecektir.

#### - Kural F

---

<sup>100</sup> **A.g.e.**, s. 115

<sup>101</sup> **A.g.e.**, s. 123

Müşterek avarya olarak kabul edilecek bir masrafın yerine yapılacak her ilave masraf, varsa diğer ilgililerce elde edilebilecek tasarrufa bakılmaksızın, kaçınılan müşterek avarya tutarından fazla olmamak üzere müşterek avarya kabul edilecektir.<sup>102</sup>

- Kural G

1. Müşterek avarya zarar ve katılımına ilişkin paylaşım, yolculuğun sona erdiği yer ve zamandaki değerler esas alınarak yapılacaktır.<sup>103</sup>

2. Bu kural, dispeçin yapılacağı yerin tespit edilmesini etkilemeyecektir.

3. Bir gemi, Kural X ve XI uyarınca, müşterek avarya kabul edilebilecek bir durumda herhangi bir liman veya yerde bulunduğu ve yükün tamamı veya bir kısmı diğer vasıtalarla varma yerine sevk edildiğinde, yükle ilgililer mümkün olduğu kadar ihbar edilmek şartıyla, müşterek avaryaya ilişkin haklar ve yükümlülükler sanki böyle bir sevkiyat yapılmamış ve deniz sergüzeşti önceki gemiyle yapılmış gibi, navlun sözleşme şartları ve egemen hukuka uygun olduğu ölçüde devam edecektir.<sup>104</sup>

4. Bu Kuralın 3. paragrafının uygulanmasıyla doğan yüke ait müşterek avarya katılma payı, yük sahibi tarafından kendi hesabına sevk edilmiş olsaydı doğacak masrafı aşamayacaktır.

- Kural I Yükün Denize Atılması

Ticari geleneklere uygun bir şekilde taşınmayan denize atılan yük müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.<sup>105</sup>

- Kural II Müşterek Selamet Uğruna Yapılan Fedakarlık Sonucu Doğan Zarar ve Hasar

---

<sup>102</sup> **A.g.e.**, s. 130

<sup>103</sup> **A.g.e.**, s. 139

<sup>104</sup> **A.g.e.**, s. 140

<sup>105</sup> **A.g.e.**, s. 150

Müşterek deniz sergüzeştine katılmış malvarlığına müşterek selamet uğruna yapılan fedakarlık 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 edilecektir.<sup>106</sup>

- Kural III Gemide Yangın Söndürme

Gemide çıkan bir yangını söndürmek için yanmakta olan bir gemiyi karaya çekmek veya batırmak için oluşan zararlar da dahil olmak üzere suyla veya diğer bir şekilde gemi ve yük veya herhangi birine gelen zarar müşterek avarya olarak kabul edilecektir.<sup>107</sup> Her nasıl kaynaklanırsa kaynaklansın dumandan veya ateşin yarattığı ısıdan doğan zarar müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

- Kural IV Enkazın Kesilmesi

Bir kaza sonucu önceden tamamen yok olmuş veya sürüklenmiş bir enkazın veya gemi parçalarının kesilip atılmasından doğan zarar ve hasar müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.<sup>108</sup>

- Kural V Bilerek Karaya Oturma

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 edilecektir.<sup>109</sup>

- Kural VI Kurtarma Ücreti

a) Kanunen caiz olarak ortaya çıkan, faiz ve ilgili avukat ücretleri gibi ödemelerde dahil olmak üzere yapılan kurtarma ödemeleri müşterek avarya olarak

---

<sup>106</sup> **A.g.e.**, s. 153

<sup>107</sup> **A.g.e.**, s. 156

<sup>108</sup> **A.g.e.**, s. 161

<sup>109</sup> **A.g.e.**, s. 165



kabul edilmeyecektir.<sup>110</sup> Yalnız, eğer kurtarma tarafından biri, diğer tarafın ödemesi gerekli olan kurtarma katılım payının tamamını veya bir kısmını (faiz ve avukat ücretleri dahil olmak üzere) ödemiş (kurtarılan değerler üzerinden hesaplanan ve müşterek avarya katılım değerleriyle değil) ise, bu diğer tarafın ödemesi gerekli olup ta ödenmemiş olan bu kurtarma katılım payı, paylaşırma sırasında bunu ödemiş olan tarafın matlubuna geçirilecektir ve adına ödeme yapılan tarafa borç olarak kaydedilecektir.<sup>111</sup>

b) 1. paragrafta belirtilen kurtarma ödemelerine, 1989 Milletlerarası Kurtarma Konvansiyonunun 13. maddesinin 1 ( 2 ). paragrafında belirtilen çevreye gelebilecek zararı önlemeye veya azaltmaya yönelik beceri ve çabalarını kapsayan kurtarma ücreti de dahildir.

c) Yukarıda adı geçen Konvansiyonun 14. maddesi gereğince, kurtarıcıya bu maddenin 4. paragrafı kapsamında veya buna benzer kurallara göre (örneğin SCOPIC) ödenmesi gereken özel tazminat müşterek avarya kabul edilmeyecektir ve 1 paragrafta belirtilen bir kurtarma ödemesi olarak mütalaa edilmeyecektir.

#### - Kural VII Makine ve Kazanlara Gelen Hasar

Karaya oturmuş ve tehlike içinde yeniden yüzmeye çalışan bir geminin herhangi bir makinesinin veya kazanlarının hasara uğraması halinde, bu hasar riskinin gözönüne alınarak müşterek selamet uğruna geminin yüzdürülmesi amacından doğduğu gösterildiği takdirde, müşterek avarya kabul edilecektir.<sup>112</sup> Ancak gemi yüzer haldeyken pervaneyi harekete geçiren makinesinin ve kazanların çalışmasının neden olduğu zarar ve hasar müşterek avarya olarak kabul edilemez.

#### - Kural VIII Karaya Oturan Gemiye Hafifletme ve Buna Bağlı Hasar

Karaya oturmuş bir geminin yük, yakıt ve kumanyaları veya bunlardan herhangi biri müşterek avarya hareketi olarak boşaltılmışsa, hafifletmenin olağandışı masrafları, Layter kirası ve varsa yeniden yükleme masrafları ve bunlardan doğan

---

<sup>110</sup> **A.g.e.**, s. 169

<sup>111</sup> **A.g.e.**, s. 170

<sup>112</sup> **A.g.e.**, s. 180-181

müşterek deniz sergüzeştine katılan malvarlığına gelen zarar ve hasar müşterek avaryaya kabul edilecektir.<sup>113</sup>

- Kural IX Yük, Gemi Malzemeleri ve Kumanyaların Yakıt Olarak Kullanılması

Yük, geminin malzemeleri ve kumanyaları veya bunlardan herhangi biri tehlike anında müşterek selamet uğruna zorunlu yakıt amacıyla kullanıldığında müşterek avaryaya kabul edilecektir.<sup>114</sup> Ancak, gemi malzemesinin ve kumanyaların bedeli bu şekilde müşterek avaryaya olarak kabul edildiğinde amaçlanan yolculuğun tamamlanması için kullanılacak olan yakıtın tahmini değeri müşterek avaryadan indirilecektir.

- Kural X Barınma Limanı Masrafları vs.

a) ( i ) Bir gemi, müşterek selamet için zorunlu olduğunda, kaza, fedakarlık veya diğer olağanüstü haller nedeniyle bir barınma limanı veya yerine girmiş veya yükleme yerine veya limanına dönmüşse bu liman veya giriş masrafları müşterek avaryaya kabul edilecektir.<sup>115</sup>

Geminin bu liman veya yerden ilk yükünün tümü ya da bir kısmı ile sefere çıkması halinde bu yere girmenin veya dönmenin sonucu olan çıkış masrafları benzer şekilde müşterek avaryaya olarak kabul edilecektir.

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

---

<sup>113</sup> **A.g.e.**, s. 185

<sup>114</sup> **A.g.e.**, s. 189

<sup>115</sup> **A.g.e.**, s. 193

b) ( i ) Yük, yakıt ve kumanyaların gemi içinde elden geçirilmesi veya yükleme veya barınma veya uğrama yerinde veya limanında boşaltılması için yapılan masraflar, bu elden geçirmenin veya boşaltmanın müşterek selametini temini veya fedakarlık veya kaza sonucu gemide doğmuş hasarın tamiri için gerekli olmak ve ayrıca yolculuğa güvenlik içinde devam, tamirin yapılmasına bağlı bulunmak koşulu ile müşterek avarya kabul edilecektir.<sup>116</sup> Ancak yükleme ya da uğrama yeri ya da limanında ortaya çıkan hasar yolculuk sırasındaki bir kaza veya olağanüstü bir durum ile ilgili bulunmazsa, elden geçirme ve boşaltmanın giderleri müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

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

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

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

- Kural XI Gemi Adamları cret ve Bakım Masrafları ile Barınma Limanına Girme ve Bu Limandaki Diğer Masraflar

a) Bir geminin bir barınma limanı ya da yerine girmesi veya yükleme limanı veya yerine dönmesi masrafları Kural X ( a ) uyarınca müşterek avarya olarak kabul

---

<sup>116</sup> **A.g.e.**, s. 194

ediliyorsa, bu barınma veya dönme dolayısıyla yolculuğun uzaması süresi içinde kaptan, zabıtlar ve mürettebat için makul ölçüde yapılmış ücret ve bakım giderleri ile yakıt ve kumanyalar için yapılan masraflar müşterek avarya olarak kabul edilecektir.<sup>117</sup>

b) Bu ve diğer Kurallar'ın uygulanması amacıyla, donatanın yasal yükümlülüğünden doğan veya hizmet sözleşmesi hükümleri gereğince kaptan, zabitan ve mürettebata veya bunların yararına yapılan bütün ödemeler ücret sayılır.

c) ( 1 ) Bir gemi, kaza, fedakarlık ya da diğer olağanüstü durumlar sonucu olarak müşterek selamet için, ya da fedakarlık ya da kaza sonucu gemide doğan hasarın yolculuğa güven içinde devam yönünden gerektirdiği onarım zorunluluğu karşısında, herhangi bir liman ya da yere girer veya orada alıkonursa, bu liman ya da yerde geminin yolculuğa devam edebilecek duruma geldiği veya gelmesi gerektiği ana kadar geçen ek bekleme süresi içinde harcanan yakıt ve kumanyalar müşterek avarya kabul edilecektir, müşterek avarya kabul edilmeyen tamir süresi içinde harcanan yakıt ve kumanya ise, müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

( ii ) Müşterek avarya kabul edilmeyen tamirler süresince katlanılan liman masrafları hariç, ek bekleme süresi içinde doğan liman giderleri de müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

( iii ) Yükleme veya uğrama yer ve limanında tespit edilen gemi hasarının yolculuk sırasında meydana gelmiş bir kaza veya diğer olağanüstü durumla ilgili olmadığı halde, bu hasarın tamir edilmesi geminin yolculuğuna güven içinde devam edebilmesi yönünden gerekli de olsa, tespit edilen hasarın tamiri için geçen ek bekleme süresi içinde sarf edilen yakıt kumanya ve liman masrafı müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.<sup>118</sup>

( iv ) Gemi mahkum edilir veya tasarlanan yolculuğuna devam etmeyecekse, geminin mahkum olduğu veya tasarlanan yolculuktan vazgeçilen tarihe kadar veya bu tarih yükün boşaltılmasından önceki bir tarihe rastlıyorsa boşaltmanın

---

<sup>117</sup> LIGHT, **a.g.e.**, s. 212

<sup>118</sup> **A.g.e.**, s. 213

tamamlanması tarihine kadar olan, yakıt ve kumanya ve liman masrafları müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

d) Aşağıdaki hallerden birinin veya birkaçının meydana gelmesi sonucunda çevreye verilebilecek zararı azaltıcı veya önleyici tedbirlerin alınması amacıyla yapılan masraflar aşağıdaki hallerde müşterek avarya olarak kabul edilecektir;

( i ) müşterek deniz sergüzeştine katılan taraflar dışında bir kişi tarafından, bu tarafı kurtarma ücretine hak kazandıracak nitelikteki müşterek selamet uğruna yapılmış bir hareketin masrafları

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

( iii ) Kural XI ( c )' de belirlenen sınırlar içinde, bir liman veya yerde kalma masrafları. Ancak kirletici maddelerin boşaltılması veya sızması halinde kirlenmeyi ve çevre zararını azaltacak veya önleyecek ilave önlemlere ilişkin masraflar müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

( iv ) müşterek avarya sayılan boşaltma, depolama ve tekrar yükleme işlemleriyle ilgili masraflar.

- Kural XII Boşaltmada Yüke Gelen Zarar vs.

Yük, yakıt ve kumanyaların elden geçirilmesi, boşaltılması, depolanması, yeniden yüklenmesi ve istifi sonucunda oluşan zarar ve hasar ancak ve sadece bu önlemlerin bedeli müşterek avarya kabul edildiğinde müşterek avarya olarak kabul edilir.<sup>119</sup>

- Kural XIII Tamir Masrafından İndirim

a) Müşterek avaryadan kabul edilen tamir masrafları eski alet ve parçaların yenileri ile değiştirilmesi durumunda yeni – eski farkına tabi değildir, meğerki gemi

---

<sup>119</sup> **A.g.e.**, s. 228

on beş yaşından büyük olsun, bu durumda üçte bir oranında indirim yapılacaktır.<sup>120</sup> Bu indirimler, geminin inşasının tamamlandığı yılın 31 Aralık tarihinden itibaren müşterek avaryaya hareketine kadar, geminin yaşı dikkate alınarak yapılacaktır. Yalıtım kaplamaları, can filikaları ve benzeri botlar, haberleşme ve seyir cihazları, makine ve kazanlar için indirimler istisnaen kullanılan her bir parçanın yaşı dikkate alınacaktır.

b) İndirimler yalnız yeni alet veya parçaların monte edilir haldeki değerinden yapılacaktır. Kumanya, demir ve zincirler hakkında indirim uygulanmayacaktır. Havuzlama ve kızaklama ücretleri ile geminin yer değiştirme masrafları tam olarak kabul edilecektir.

c) Geminin karinasının temizlenmesi, boyanması veya kaplanması masrafları müşterek avaryaya olarak kabul edilmez, meğerki boyama ve kaplama müşterek avaryaya hareket tarihinden önceki 12 ay içinde olsun.<sup>121</sup>

#### - Kural XIV Geçici Tamirler

a) Müşterek selamet uğruna, yükleme, uğrama veya barınma limanında gemiye geçici tamir yapıldığında veya müşterek avaryaya fedakarlığından doğan gemi hasarı geçici şekilde tamir edilirse, bu tamir masrafı müşterek avaryaya olarak kabul edilecektir.<sup>122</sup>

b) Yolculuğun tamamlanmasının sağlanması için kazadan doğan hasar geçici olarak tamir edilmişse yapılan bu tamir masrafları, bu tamir yapılmıyaydı müşterek avaryaya dahil olacak masraflardan sağlanacak tasarruf ölçüsünde ve ilgililerin tasarrufları değerlendirilmeksizin müşterek avaryaya kabul edilecektir. Sadece bu paragraf için, nazara alınan geçici tamir masraflarının kapsamı; yükleme, uğrama veya barınma limanında yapılan geçici tamir masraflarına ya sonunda yapılan daimi tamir masraflarının ya da paylaşma sırasında tamir olmamışsa yolculuk sona erdiğinde geminin makul oranda kaybettiği değer eklenerek bulunacak toplam miktarın, geminin daimi tamirinin yükleme, uğrama veya barınma limanında yapılmış

---

<sup>120</sup> **A.g.e.**, s. 231

<sup>121</sup> **A.g.e.**, s. 232

<sup>122</sup> **A.g.e.**, s. 235

olsaydı doğacak tamir masraflarını aşması halinde aşan bu miktar ile sınırlı olmak üzere kabul edilecektir.

c) Müşterek avaryaya dahil olan geçici tamir masraflarına yeni – eski farkı için indirim yapılmaz.

- Kural XV Navlun Kaybı

Yükün, müşterek avarya hareketi neticesi doğmuş ya da müşterek avarya sayılan hasar ve zararın neden olduğu navlun kaybı müşterekavarya olarak kabul edilecektir.<sup>123</sup>

Donatanın bu navlunu kazanmak için yapacağı fakat fedakarlık sonucu olarak yapmadığı masraflar, kaybedilen brüt navlun ücret de esas alınarak indirimde değerlendirilir.

- Kural XVI Fedakarlık Sonucu Yüke Gelen Zarar ve Hasar Karşılığı Ödenecek Tazminat

a) Fedakarlık sonucu yüke gelen zarar ve hasar karşılığı ödenecek tazminat miktarı boşaltma zamanındaki değere göre belirlenecek, alıcıya verilen ticari faturaya bakılacak veya eğer böyle bir fatura mevcut değilse, yükleme zamanındaki değerine bakılarak saptanacaktır.<sup>124</sup> Boşaltma zamanındaki değer, sigorta ve navlun bedelini de kapsayacaktır. Meğer ki, bu navlun yük dışındaki menfaatler için tehlikede olsun.

b) Hasarlı yük satıldığında ve hasar değeri hakkında başka türlü anlaşma olmadığı takdirde, müşterek avarya olarak kabul edilecek değer, safi satış tutarı ile bu kuralın 1. paragrafındaki sağlam değer arasındaki fark olacaktır.

- Kural XVII Katılım Değerleri

---

<sup>123</sup> **A.g.e.**, s. 242

<sup>124</sup> **A.g.e.**, s. 245, 246

a) ( i ) Mal varlıkları, müşterek avaryaya yolculuk sonundaki gerçek değeri üzerinden katılacaklardır ancak yükün değeri alıcıya verilen ticari fatura ile ya da böyle bir fatura yoksa yükleme yerindeki değerine göre saptanacak boşaltma zamanı değeriyle katılacaklardır.<sup>125</sup>

( ii ) Yükün değeri, sigorta değeri ile yükle ilgililer dışındaki menfaatlerin riskinde olduğu sürece navlun dahil olmak üzere boşaltma zamanında veya daha önce yükün maruz kaldığı zarar veya hasar indirilmek suretiyle hesaplanacaktır.

( iii ) Gemiye değer biçilirken, geminin gemi adamlarıyla birlikte kiralanması (demise charter) ya da zaman charteri sözleşmesinin yararlı ya da zararlı etkisine bakılmayacaktır.

b) Bu değerlere, daha önce eklenmemişse, fedakarlığa katılan malvarlıkları için müşterek avaryaya katılım miktarı eklenecektir. Geminin ve yükün müşterek avaryaya hareketi tarihinde tamamen hasara uğramış olması halinde, navlunun kazanılması için giderler yapılmasına ve gemi adamlarının ücretlerinin ödenmesine gerek olmayacak ve müşterek avaryaya kabul edilmeyecek rizikodaki navlun ve bilet ücretinden indirim yapılacaktır. 1989 Milletlerarası Kurtarma Konvansiyonunun 14. maddesi veya aynı esasa dayanan benzer diğer maddeler gereği özel tazminata hak kazanılması sonucunda gemiye giden masraflar dışında kalmak şartıyla müşterek avaryaya hareketinden sonra yapılmış tüm ek giderler değerden indirilecektir.

c) Kural G'nin 3. paragrafında belirtilen durumlarda yük ve diğer malvarlığı, satılmış ve eksik getirilmiş olmadığı takdirde asıl varma limanındaki değerleri üzerinden katılımda bulunacaktır. Gemi ise, boşaltmanın tamamlandığı zamandaki gerçek değeri üzerinden katkıda bulunacaktır.

d) Yük, varma limanına varılmadan satılırsa, satışın net gelirine müşterek avaryaya olarak kabul edilecek herhangi bir tutarın eklenmesiyle bulunan değerle girecektir.

---

<sup>125</sup> A.g.e., s. 250



e) Posta, yolcu bagajları, şahsi eşya ve özel motorlu araçlar müşterek avarya kapsamına dahil edilmeyecektir.

- Kural XVIII Gemi Hasarı

Müşterek avarya hareketi sonucunda gemiye, makine ve / veya donanımına gelebilecek zarar ve hasar aşağıdaki hallerde müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

a) Tamir ve yenileme durumunda Kural XIII'deki indirimlere bağlı olarak, makul surette yapılmış tamir veya değiştirilenin gerçek makul değeri

b) Tamir ve yenileme yapılmadığı durumda Tahmini tamir masrafını aşmamak şartıyla, hasardan doğan makul değer düşmesi. Ancak gemi tam ziyaa uğramış olması veya tamir masraflarının geminin değerini aşması halinde müşterek avarya tazminat tutarı, geminin tahmini tamir masrafı düşünülerek ve varsa geminin satışından elde edilen net gelire belirlenen geminin hasarlı değeri ile tayin edilir.

- Kural XIX Bildirilmemiş veya Yanlış Bildirilmiş Yükler

a) Donatan veya acentasının haberi olmaksızın yükleme limanında gemiye alınmış olan veya yükleme sırasında kasıtlı olarak yanlış tarifle gemiye yüklenen mala gelen hasar ve zarar müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.<sup>126</sup>

b) Yanlış bildirimle gerçek değerinden düşük gösterilerek gemiye yüklenen mala gelen hasar ve zarar için katılım, bildirilen değer üzerinden yapılacaktır, ancak bu mallar gerçek değerleri üzerinden katılımında bulunacaktır.

- Kural XX Paranın Tedarik Edilmesi

a) Müşterek avarya harcamalarını karşılayacak kaynağın yaratılması için satılan malların sahiplerinin uğradıkları sermaye kaybı müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

---

<sup>126</sup> **A.g.e.**, s. 266

b) Müşterek avarya harcamalarını sigortalama masrafları da müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

- Kural XXI Müşterek Avarya Kabul Edilen Zararlar İçin Faiz

a) Müşterek avarya dispeç işleminin yayınlanması tarihinden üç ay sonraya kadar müşterek avaryadaki harcama, fedakarlık ve katılımlara faiz yürütülür.<sup>127</sup> Garemeye iştirakle ilgililerin hesaba yapmış oldukları ödemeler veya müşterek avarya mevcudundan çektikleri paralara da faiz yürütülecektir.

b) Her yıl Comite Maritime International (CMI) Genel Kurul'unda uygulanacak faiz oranı kararlaştırılacaktır. Bu oran, gelecek takvim yılı içerisinde tahakkuk etmiş faiz hesaplaması için kullanılacaktır.

- Kural XXII Nakit Teminatlarının İşleyişi

Müşterek avaryadan, kurtarmadan veya özel yükümlülüklerden doğan yük sorumluluğunu teminat altına almak için nakit toplandığı hallerde, bunlar bekletilmeksizin, donatan veya nakit teminat yatırımların adına atanmış yetkili temsilcilerin her ikisinin birlikte onayladıkları bir bankada açılacak bir ortak özel hesaba yatırılacaktır.<sup>128</sup> Yatırılan bu nakitlerin varsa faizleri ile birlikte hak sahiplerinin teminatı olarak, yükün kendilerine müşterek avarya kurtarma ücretleri veya özel yükümlülükler karşılığı teminat olarak tutulacaktır. Bu hesaba ödemeler dispeççi tarafından yazılı izin verilmek suretiyle yapılır. Bu teminatların yatırılması veya geri ödemeler tarafların nihai sorumluluğunu hiç bir şekilde etkilemeyecektir.

- Kural XXIII Müşterek Avarya Paylaşımında Zamanaşımı

a) Uygulanacak hukukun zaman sınırlamasına ait emredici herhangi bir hükmüne her zaman tabi olmak şartıyla,

---

<sup>127</sup> **A.g.e.**, s. 272

<sup>128</sup> **A.g.e.**, s. 275

( i ) Müşterek avarya paylaşımından doğan her türlü talep hakkı, müşterek avarya senetleri veya teminatları tahtında doğan taleplerde dahil olmak üzere müşterek avarya dispeçin yayınlanması tarihinden itibaren 1 yıl içerisinde sona erer. Herhalükarda, bir talep hakkı ortak deniz sergüzeştinin sona ermesinden 6 yıl sonra dava edilemez.

( ii ) Bu süreler, müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesinden sonra taraflar arasında anlaşma sağlandığı takdirde uzatılabilir.

b) Bu kural, müşterek avarya taraflarının ve onların sigortacıları arasında uygulanamaz.

Türk Ticaret Kanunu, York – Anvers kaideleri ( A kaidesi ) ne uygun olarak müşterek avaryayı aynen şöyle tarif etmektedir ( m.1179 ) “ Müşterek bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi ve yükü tehdit eden bir tehlikeden onları korumak maksadıyla ve makul bir hareket tarzı teşkil edecek şekilde ve bile bile fevkalade bir fedakarlık yapılması veya fevkalade bir masrafa katlanması halinde “müşterek avarya hareketi ” mevcut sayılır ve bu hareketin ancak doğrudan doğruya neticesi olan zarar veya masraflar müşterek avaryadır.<sup>129</sup>

Bu tarifi açıklayabilmek için önce “ avarya ” kelimesinin anlamına kısaca temas edelim. Avarya kelimesi denizcilik dilinde eskiden beri “ yolculuk boyunca gemi ve yükü için yapılan fevkalade masraflar ile onlara gelecek her türlü zararlar ” manasında kullanılmaktadır. Burada fevkalade masraftan kastedilen, bir sefer sırasında normal olarak yapılması gereken yani önceden bilinen masrafların dışında kalan masraflardır. York – Anvers kaidelerindeki tarife kadar gelen “ fevkalade masraf ” ifadesinin menşei budur. Yani önemli olan masrafı gerektiren olayın sebebidir, yoksa masrafın az veya çok olması değildir.<sup>130</sup> Fevkalade sıfatı zararlar için kullanılmamıştır. “Kanaatimce bu isabetlidir, zira bir deniz yolculuğunda önceden bilinen yani denizde seyrisferin normal olarak ortaya çıkardığı zararlar mesela ; aşınmalar teknik anlamı ile mesuliyet hukukunda söz konusu olan “ zarar ” kavramını teşkil etmez. Zarar kavramında, zarara uğrayan kimsenin tamamen iradi

<sup>129</sup> Rayegan KENDER, **Deniz Ticareti Hukuku Dersleri Müşterek Avarya – Çatma Kurtarma – Yardım**, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 2007, s. 6

<sup>130</sup> **A.g.e.**, s. 7

olarak bu sonucu meydana getirmemiş olması şartı aranmaktadır. Deniz yolculuğunda normal olarak gemiye gelebilecek zararlar, önceden görülebilen ve gemi sahibi tarafından tamamen bilinen ve istenen hususlardır. Bu itibarla bunlar hukuken zarar kavramına girmezler. Yük bakımından ise normal ve fevkalade zarar ayırımı olamaz. Gemide taşınan yüke hiç bir zarar gelmemesi yük sahibi tarafından istenir. Şu halde yüke gelen her türlü zarar da “ avarya ” tarifi içinde mütalaa edilmelidir. Bütün bunlar gösteriyor ki deniz taşımalarında, masraflarda olduğu gibi “normal dışı” veya fevkalade zarar ifadesi hukuken doğru değildir”. Müşterek avaryanın tarifi bahsinde değinilmesi gereken bir husus da şudur; Deniz hukukunda müşterek avarya teşkil etmeyen avaryalar için “hususî avarya” terimi kullanılmaktadır. Müşterek avaryanın sınırlarını belirtmek bakımından kanunda hususî avarya tarif edilmiştir ki bu son derece isabetsiz olmuştur. Özel hükümlere tabi bir müessese olması sebebiyle müşterek avaryanın her türlü ihtimaller gözönünde tutularak tarif ve şartları tesbit edilip bunun dışında kalanların hususî avarya olacağına belirtilmesi gerekirdi.<sup>131</sup>

Halbuki Tcaret Kanununda, eski kanunda yer alan demode bir hükümle York – Anvers kaidelerinde başka bir amaca hizmet eden hüküm birbirine eklenmek suretiyle hususî avarya tarif edilmek istenmiştir. Türk Ticaret Kanununun “ hususî avarya ” başlığını taşıyan 1180. maddesi aynen şöyledir; “ Müşterek avaryadan olmayan, 1075'inci madde hükmüne girmeyen bir kaza neticesinde doğan bütün zarar ve masraflar ve hususîyle, gerek yolculuk sırasındaki, gerekse yolculuktan sonraki bir gecikmeden meydana gelen (işsiz kalma zararları gibi) gemiyi veya yükü ilgilendiren bütün zararlar veya ziyanlar ile bir müşterek avarya hareketinin dolayısıyla neticesi olan (rayiç farkından meydana gelen ziyanlar gibi) zararlar hususî avaryadır. Hususî avaryanın gemiye ait olanına gemi maliki, yüke ait olanına yük sahibi katlanır.

Eski deniz ticareti kanunumuz ve ona mehz teşkil eden Alman ticaret Kanununun 621. paragrafı ile York Anvers kaidelerinden ( C ) harflisinin birbirine eklenmesi suretiyle kaleme alınmış bulunan 1188. madde yersiz ve isabetsiz bir hüküm teşkil etmektedir. Şöyle ki; Maddenin “ hususîyle ” kelimesinden önceki kısmı, eski deniz ticareti kanunu ve onun mehzı olan Alman ticaret kanunundan

---

<sup>131</sup> **A.g.e.**, s. 8

alınmış olup şunu kastetmektedir; müşterek avaryaya girmeyen ve 1075. maddedeki masraflardan olmayan ve bir kaza sonucunda ortaya çıkan zarar ve masraflar hususi avaryadır. Kanunda böyle bir hükmün bulunması müşterek avarya müessesesinin tarihi menşesine bağlıdır. Eskiden adet derlemelerinde bu konuda sistemli hükümler değil fakat münferit kurallar yer alıyordu. Sistematik kanunlar yapıldıktan sonra böyle hükümlerin hiçbir değeri kalmamıştır. Nitekim burada söylenen husus bu madde olmasada müşterek avaryanın tarifine ilişkin hükümlerin sonucudur. Sözü edilen 1075. maddede ise, bir navlun mukavelesinde, taşımanın alelade ve fevkalade masraflarının – önemlileri sayılmak suretiyle – taşıyana ait olduğu kabul edilmiştir.<sup>132</sup> Bu masraflara alman deniz hukuku kitaplarında küçük avarya ( kleine haverei ) denmektedir. Bunun sebebi eski hukuklarda bu masrafların gemi ve yük sahipleri arasında paylaşılmasıdır. Bugün ne Alman kanununda, ne de Türk kanununda küçük avarya diye bir mefhum yoktur. Diğer yandan maddede her ne kadar “ bir kaza neticesinde doğan ” ifadesi mevcut ise de, hususi avarya teşkil eden bu zararlar için varsa sorumlu üçüncü şahıslara müracaat imkanı kabul edilmektedir. Şu halde hususi avarya özel ve müstakil bir müessese değildir.

Maddenin “ hususiyle ” kelimesinden sonraki kısmı ise York – Anvers kaidelerinin C harflisinin ikinci fıkrasının aynıdır. Burada düzenlenen husus şu dur; bir müşterek avarya hareketi sonucunda ortaya çıkan zararlardan hangilerinin müşterek avarya sayılamayacağını ve müşterek avarya hareketinin dolayısıyla sonucu olan zararlardan en önemlisini göstermek. Maddenin bu kısmı faydalıdır, müşterek avaryaya girecek zararların tespiti bakımından lazımludur.

Ancak bu hükmün yukarıda açıklanan cümleye eklenmesi hatalı olmuştur. Zira maddenin başlangıcındaki “müşterek avaryadan olmayan” ifadesi, ikinci cümledeki gecikmeden doğan zararların da müşterek avarya dışında olması gerektiği zannını uyandırmaktadır. Halbuki ( C ) kaidesinin bu hükmü, müşterek avarya hareketi sonucunda ortaya çıkan bir gecikme ve işsiz kalma zararlarını içine almaktadır.

Kanunda hususi avarya halleri başlığını taşıyan bir madde daha vardır; 1196 Bu maddede sayılan zarar ve masraflar, sebebi ne olursa olsun hususi avarya

---

<sup>132</sup> A.g.e., s. 9

sayırlar, yani müşterek avarya hareketi sonucunda ortaya çıkmış olsalar dahi bunlar istina teşkil ederler.

a) Müşterek Avaryanın Unsurları: Müşterek avaryanın en önemli şartı tehliktir.<sup>133</sup> Tehlike ise gemi ve yükün hasarlanmasına veya ikisinden birinin kaybına sebep olabilecek bir hadisedir. Bu tehlike bir deniz tehlikesi olabileceği gibi, karada görülen bir tehlike de olabilir.

TTK m 1176 “ ... müşterek bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi ve yükü tehdit eden bir tehlike ...” yi aramaktadır. Bu nedenle müşterek avaryadan söz edilebilmesi için bu tehlikenin, deniz sergüzeştini oluşturan hem gemiyi hem de yükü tehdit etmesi gerekir. Dolayısıyla ortada kısmen veya tamamen yüklenmiş bir geminin bulunması şarttır.

Fakat bu tehdidin derecesi gemi ve yük için aynı oranda olmayabilir. Mesela tehlike, yükün tamamen ziyana, geminin ise kısmen hasarlanmasına sebep olabilir. Böyle bir hal müşterek avarya kabulü için yeterlidir.

Tehlike hallerinin tek tek sıralanabilmesi mümkün değilse de, tehlike unsurunun esaslarının belirlenmesi, kötüye kullanmaları önlemek için şarttır. York Anvers Kaideleri ve Türk Hukuku açısından tehlikenin mevcut olması yeterli olup, ayrıca bunun hemen tesirini gösterecek, kaçınılmaz bir tehlike olması şart değildir. Muhtemel tehlike ise ancak barınma müşterek avaryasında söz konusudur.

Müşterek avarya için bir fedakarlık yapılmasını gerektirecek tehlikenin ne zaman mevcut sayılacağına takdir yetkisi kural olarak seferin teknik amiri olan kaptandadır. Müşterek sergüzeşti korumak için kaptanın tehlikenin varlığına kanaat getirmiş olması, gerçekte böyle bir tehlike olmasa dahi, yeterlidir. Ancak bu kararın makul olması da önkoşuldur. Anglo – Sakson Hukuklarında ise, böylesine subjektif bir tehlike yeterli görülmemekte, objektif olarak tehlikenin varlığı aranmaktadır.

---

<sup>133</sup> Murat KARKIN, “Müşterek Avarya da Müşterek Tehlike Unsuru”, **Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul, 1999, s. 15

TTK 1181. m. sine göre – ki York Anvers Kaideleri D kuralı da esas olarak aynı anlamı taşır.<sup>134</sup> “ Tehlikenin üçüncü bir şahsın veya ilgililerden birinin kusurundan doğmuş olması, müşterek avarya hükümlerinin tatbikine mani olmaz. Şu kadar ki; böyle bir kusuru olan ilgili sadece kendi uğradığı zarar için herhangi bir tazminat isteyemeyeceği gibi sebep olduğu avarya garesine iştirak edenlerin bu yüzden uğradıkları zararlardan da onlara karşı mesul olur. ”

“Tehlikeye kusurlu bir hareketin sebep olması halinde müşterek avarya hükümlerinin uygulanacağı hükmüne gerekçe olarak, müşterek avarya müessesesinin tehlikeyi doğuran sebepten müstakil olduğu ve özellikle kusurlu olan şahsın ödeme gücünden yoksun olması halinde müşterek avarya zararlarının paylaşılmasının temini hususları gösterilmektedir. Müşterek avaryanın amacı, bir deniz yolculuğunda ortaya çıkan tehlike sebebiyle meydana gelebilecek çok ağır hasar ve zıyaları ekonomik sonucu çok daha hafif bir fedakarlıkla önlemek olduğuna göre, tehlikeyi doğuran sebebin müessesenin varlığına engel teşkil etmemesi yerinde ve doğrudur. Tehlikeye sebep olan kişi de bunun sonuçlarına katlanacaktır. Müşterek avarya hükümlerinin tatbik olunabilmesi için; müşterek deniz sergüzeştine girişmiş gemi ve yükün her ikisini birlikte tehdit eden, yani müşterek, bir tehlike ile karşılaşmış olmaları gerekmektedir.<sup>135</sup>

Tehlikenin niteliği TTK’da tanımlanmış değildir. Ancak, gemi ve yükün her ikisini birden tehdit eden her çeşit tehlikenin müşterek avarya için yeterli olduğu kabul edilmektedir. Tehlikenin yolculuğa devam edilmesi halinde korkulan neticeyi vereceğinin kesin olması ve bu tehlikeden korunmak amacıyla bir masraf veya fedakarlıkta bulunulması halinde müşterek avarya paylaşması ortaya çıkar. Gemiler ve yükleri – dolayısıyla da navlun – müşterek deniz sergüzeştinde çeşitli tehlikelerle karşı karşıyadır. Tehlikenin doğumuna yol açan sebebin hiçbir önemi yoktur. Bu nedenle, tehlikeye maruz kalan menfaatlerin karşılaşma ihtimali bulunan rizikolar yalnızca deniz tehlikelerinden ( perils of the seas ) ibaret değildir. Nitekim karada çıkan yangının rıhtımda bulunan yüklü gemiye sirayetini önlemek için geminin demirinin kesilmesi halinde, her ne kadar rıhtımda çıkan yangın bir “ kara tehlikesi ” olmasına rağmen, müşterek avarya bakımından tehlike mevcut sayılır.<sup>136</sup>

---

<sup>134</sup> **A.g.e.**, s. 16

<sup>135</sup> **A.g.e.**, s. 39

<sup>136</sup> **A.g.e.**, s. 40

Başlıca deniz tehlikeleri ise; deniz suyunun gemiye girmesi, karaya oturma ve çatmadır. Bunun haricinde denizde seyirle bağlantılı olan diğer başka rizikolar da vardır; Yangın ( fire ), deniz haydutluğu ( piracy ), baratarıya ( barratary ), denize mal atma ( jettison ) gibi. Ayrıca savaşla bağlantılı rizikolar da mevcuttur; savaş, ayaklanma, isyan, müsadere, el koyma, tutuklama, alıkoyma gibi. Tehlikeler ya tabiat olaylarından ya yolculukla ilgili şahısların ( Donatan, taşıyan, kaptan, gemi adamları, yükle ilgililer ) veya üçüncü şahısların kusurlu hareketleri sonucunda yahut savaş halinden ileri gelirler. Bu tehlikelerin gerçekleşmeleri ya gemi veya yük için maddi hasar ve zarara yahut da olağanüstü masraflara sebep olur.

Müşterek avaryada tehlike gemi ve yükün hasara uğramasını veya zıyanı sağlayabilecek bir hadisedir. Asgari bu niteliklerde bir hadise yoksa, müşterek sergüzeşt için fedakarlık veya masraf yapılmasına da gerek bulunmayacağından müşterek avaryadan söz edilemez. Tehlikenin fiilen varolması, mevcut olması gerekmekte olup, ileride meydana gelmesi muhtemel bir tehlike, - barınma müşterek avaryasındaki özel durum hariç – müşterek avarya hareketinin kabulü için yeterli olarak kabul edilmemektedir.

“Tehlikenin; kat'i, hakiki, halen mevcut olması ve vaziyete göre makul bir kaptanın zihninde bir telef olma korkusu yaratacak derecede olması kafidir<sup>137</sup> ... Bununla beraber müstakbel, vukuu şüpheli veya hayali bir tehlike için yapılan fedakarlık veya masraflar büyük (müşterek) avarya sayılmazlar. (Ancak) tehlikenin de muhakkak olmasını aramamak lazımdır. Aksi halde kaptan çok kere faydalı bir şey yapabilmek için gerekli zamanı bulamayacaktır. Tehlikenin ne zaman, nasıl bir etkide bulunabileceğini tespitite objektif bir kriter yoktur. Mesela gemi için bu husus, geminin yapısına, yaşına ve çıkacağı sefere göre değişiklikler gösterir. Yeni seferlerine başlamış bir geminin deniz tehlikelerine karşı göstereceği direnç ile son seferlerini yapmakta olan bir geminin göstereceği direncin aynı olmayacağı açıktır.

Tehlikenin derecesinin taktirinde ölçü, “ normal bir düşünce ” esas alınarak yani objektif esaslara dayandırılarak değerlendirilmelidir. Harekete geçmek için gerekli olan tehlikenin derecesi hakkında bir tanımın yapılması mümkün bulunmamaktadır. Gerekli olan tehlikenin her bir somut olaya göre değerlendirilmesi

---

<sup>137</sup> **A.g.e.**, s. 41



gerekmektedir. Mesela, İngiliz Mahkemeleri önüne gelen bir davada; Yükleme limanından ayrılan gemi, yumuşak çamur üzerine oturmuş ve yeniden yüzebilmek için motorlarını aşırı zorlaması sonucu motorunda hasar meydana gelmiştir. Olayda gemi ve yükün tehlike altında bulunmaması, olası bir rüzgarın suların yükselmesini temin suretiyle geminin tekrar yüzmeye başlamasını sağlaması gerekçeleriyle, oluşan zararlar müşterek avarya kabul edilmemiştir.

Karaya oturmuş, kendini kurtaramayan veya denizin ortasında makineleri arızalanan bir geminin, tehlike içinde bulunduğu açıktır. Zira amacı yolculuğu tamamlamak olan geminin, denizin ortasında hareketsiz olarak belirsizlik içinde bulunması yeterli bir tehlike halidir.<sup>138</sup> Nitekim Yargıtay da bir kararında açıkça bunu kabul etmiş ve yapılan masrafları müşterek avarya olarak değerlendirmiştir.<sup>139</sup>

Ancak gemi emin bir halde bulunup, az zaman sonra yükselecek olan sularla ve çıkacak rüzgarın etkisiyle kurtulabilecek durumdaysa tehlikenin varlığından bahsedilemez. Nitekim İngiliz Mahkemesi de bir kararında açıkça bunu teyit etmiştir. Gemi, dar bir kanaldan geçerken, gemilerin sıkça karşılaştığı bir durum olan fiyozda oturma olayına maruz kalmıştır. Denizin derinliği ise, rüzgarın şiddeti ve yönüne göre suları yükseltmesine bağlı olarak değişmektedir. Geminin oturmadan dolayı dip kaplaması çentilmiş olmasına rağmen, gerek gemi gerek yük için önemli bir tehlike bulunmamaktaydı. Gemi bu durumda bulunmasına rağmen, motorlarını zorlamak suretiyle kurtulmaya çabalamış başarısız olması üzerine bir römorkörü yardıma çağırılmış, ancak o da başarısız kalmıştır. Daha sonra çıkan rüzgarın da yardımıyla sular yükselmiş ve gemi tekrar yüzmeye başlamış, varna limanına ulaşmıştır. Motorun zorlanması nedeniyle uğranılan zarar ve römorkör için ödenen ücretin müşterek avarya olarak kabulü talep edilmişse de, olayda “ bir anlık bile gemi ve yük için tehlike bulunmaması, romorkajın hususi bir tehlike arzeden şartlar altında

---

<sup>138</sup> **A.g.e.**, s. 42

<sup>139</sup> Age. s. 42 deki dn Davacılar a ait Erkan isimli motor, müşterek tehlikeden kurtulmak için yaptığı bir manevra neticesinde sığığa oturmuş ve gemi su almaya başlamıştır. Geminin bulunduğu yer itibarıyla korumasız hale düşmüş olması ve bu sebeple de batma tehlikesinin doğması ve orada tamirinin güç olması nedeniyle kaptan geminin başka bir geminin yedeğinde daha emin bir yere çekirilmesine karar vermiştir. Geminin yüzmesini teminen yapılan tamir masrafları ile ödenen romorkaj ücretinin müşterek avaryadan sayılmasına ilişkin davacının talebi Yüksek Mahkemece de haklı bulunmuştur. Yargıtay Ticaret Dairesi 7 / 10 / 1995 gün ve E. 1955 / 7923 K 6674 sayılı kararı.

yapılmış olması gerekçeleriyle, müşterek avaryanın gerektirdiği tehlike unsurunun olmadığına kanaat getirilmiştir.

Bir başka davada da, bozulmuş bulunan haberleşme teçhizatının tamir edilmesi için limana dönüş masrafları, hakemler tarafından haklı olarak müşterek avaryaya kabul edilmemiştir. Olayda gerçek bir tehlike mevcut olmayıp, yalnızca bir tehlikenin başgöstermesi halinde geminin haberleşmemekten dolayı yardımsız kalabileceği korkusu mevcuttur.<sup>140</sup> Anglo – Sakson Hukuku'nda emsal olarak gösterilen bir davada, San Francisco'dan Queenstown'a oradan da Sharpness'e tahıl götürmek üzere charter sözleşmesi yapılan bir Fransız gemisi, 20 Mayıs 1915'te Queenstown'a yanaşır. 26 Mayısta mürettebat ile kaptan arasında yapılan toplantı sonucunda, İrlanda Denizi'ndeki düşman denizaltılarının muhtemel saldırılarına karşı römorkör kiralanması hususunda karar alınmıştır. O zaman için, gemilerin limana girip çıkmak için bir römorkör kiralamaları olağan bir uygulama olmasına karşılık, bundan uzağa römorkör eşliğinde gitmeleri olağan değildir. Çekilen geminin donatanları, römorkör için ödenen paranın tamamının müşterek avaryaya harcaması kapsamında olduğunu iddia etmişler ve yük sahiplerinden paylaşma talep etmişlerdir. Mahkeme, daha önceki bir Mahkeme kararına dayanarak, özetle şu sonuca varmıştır; “ Müşterek avaryaya masrafı, denizin olağan tehlikelerinden farklı olarak olağandışı deniz tehlikelerinin üstesinden gelmek üzere yapılacak masrafı niteler. Buna göre, düşman gemileri tarafından saldırıya uğramak veya tahrip edilmek endişesiyle yapılan gider, olaydaki koşullar altında olağandışı bir tehlikenin mevcudiyetini kabule imkan vermediğinden müşterek avaryaya kabul edilemez.

He ne kadar römorkörün gemiye hız katmasından dolayı düşman denizaltıları tarafından taaruza maruz kalma riski azalmışsada ortada geminin ve yükün olağandışı bir tehlikeye maruz kaldığına dair bir delil olmadığından, bu talepleri reddedilmiştir.<sup>141</sup>

Savaş zamanında saldırıya uğrama riski olağandışı olmamasına rağmen, bu römorkaj işleminin tehlike anında malvarlıklarını koruduğunun söylenebilmesi de mümkün değildir. Ayrıca gerçekte çekilme esnasında hiç denizaltı da görülmemiştir.

<sup>140</sup> **A.g.e.**, s. 43

<sup>141</sup> **A.g.e.**, s. 44

Harekete geçmek için gerekli olan “ tehlikenin derecesi ” hakkında, bir davada belirtildiği üzere ; “Geminin tehlikeden doğan felaketin gerçekten pençesinde veya neredeyse felaketin pençesine düşecek yakınlıkta olmasını beklemek zorunluluğu bulunmamaktadır.” Zira, kaptanın müşterek avarya hareketini gerçekleştirmek için bunu haklı kılacak koşulların oluşmasını beklemek zorunda kalması, kötü bir durum ortaya çıkarabilir... Geminin tehlike içerisinde bulunması veya hareketin gemiyi tehlikeden korumak için yapılmış olması yeterlidir. Bunun neticesi olarakta tehlikenin; hayali değil gerçek olması ve etkisiz, ehemmiyetsiz değil, esaslı olması gerekir. Kısaca, tehlikenin mevcut tehlike olması gerekir.

Yine geminin alıkonma ve müsaderesi rizikosunu doğuracak mahiyette bir savaşın çıkmış olması tek başına mevcut bir tehlike hali olarak kabul edilemez olup, mesela geminin düşman gemilerinin takibine de maruz kalması gerekir. Ancak yüküyle sefere çıkan gemi, Süveyş Kanalından geçmesi normal rotası olmasına rağmen, Mısır ile geminin tabiyetinde bulunduğu devlet arasında savaş çıkması halinde, geminin rotasını değiştirmeyip o bölgeye gitmesi halinde geminin ve yükün müsaderesi kuvvetle muhtemel bulunduğundan, tehlike yine mevcut sayılarak rotanın değiştirilmesi nedeniyle oluşan zararın müşterek avarya olarak kabul edilmesi gerekir. Yüklü halde seyreden bir gemide, yükün yolda bir yangından korkulacak kadar kızışması ve bunun gemiyi ve yükü tehdit etmesi halinde, varma limanının uzakta bulunması veya kuvvetli bir fırtınanın varma limanına gitmeyi engellemesi halinde, mevcut tehlike sayılır ve bu halde yükün denize atılması nedeniyle oluşan zarar müşterek avaryadır.<sup>142</sup> Meğer ki yükü atmaktan başka bir çare bulunsun.

Olası bir tehlikeyi engellemek düşüncesiyle, “ daha tehlike baş göstermeden ” yapılan fedakarlıklar müşterek avarya içinde mütalaa edilemez. Nitekim Alman Yüksek Mahkemesi'nin önüne gelen bir olayda; barınma limanına sığınmak zorunda kalan bir gemi, tekrar sefere çıkmadan evvel, iyi bir şekilde istiflenmemiş çok sayıdaki su dolu varilleri, “ bunların istiflenmesine olanak bulunmadığı ve yolculuk esnasında bir fırtınaya maruz kalınması halinde bu su dolu variller nedeniyle geminin muvazenesinin bozularak batma tehlikesi ile karşı karşıya kalacağı düşüncesiyle kaptan tarafından denize atılmıştır. Mahkeme ise, mevcut bir

---

<sup>142</sup> **A.g.e.**, s. 45

tehlikenin bulunmaması, varillerin ancak yolculuk esnasında bir tehlike ile karşılaşılması halinde denize atılabileceği düşüncesiyle müşterek avarya talebini kabul etmemiştir. Tamamen kereste yüklü seferdeki bir geminin, fırtına nedeniyle güvertede bulunan kerestelerin ciddi biçimde kayması geminin dengesini bozacağından, her ne kadar geminin hali hazırda dengesi bozulmamış ise de, tehlike mevcut sayılır. Bu nedenle kaptanın, dengeyi muhafaza etmek için güvertedeki kerestelerin bağlarını çözerek denize bırakması neticesinde oluşan zarar müşterek avaryadır.

Tehlikenin kendisini bütün ağırlığıyla hissettirmesini beklenmemesi, aksine tehlikenin daha tehdit aşamasında ilk tesirlerini gösterdiği anda kaptanın gerekli tedbirleri alması gerekir. Ancak, bu ilk tesirler görünmeden harekete geçmek müşterek avarya hükümlerinin tatbikini engeller, zira ortada mevcut tehlike bulunmamaktadır.

#### b) Fedakarlık

Müşterek avaryayı tarif eden m.1179'da fedakarlık şartı şöyle ifade olunmaktadır. “ ... Makul bir hareket tarzı teşkil edecek şekilde ve bile bile fevkalade bir fedakarlık yapılması veya fevkalade bir masrafa katlanılması...”.

Burada kastedilen bir deniz taşımasında önceden görülmeyen olağandışı bir olay karşısında yapılan fedakarlık veya masraflardır.<sup>143</sup> Yani taşıyanın navlun mukavelesi ile üzerine almış olduğu, kendisinin karşılamakla mükellef bulunduğu masrafların dışında bir masraf söz konusu olacaktır. Nitekim aynı hususta İngiliz tatbikatında da bir davada, müşterek avaryaya ilişkin hukuki durum açık ve net bir şekilde ifade edilmiştir: Donatanca yapılan gider, kendisinin bir donatan olarak gemisiyle ve gemideki yükü ilgili olarak yapması gereken olağan vazifelerden biriye müşterek avarya olarak kabul edilemez. Gemi ve yükü müşterek tehlikeden korumak için yapılan fedakarlık veya masrafın olağanüstü bir nitelik göstermesi şarttır. Bu nedenle; “ bir tehlike halinde vapur pompalarının çalıştırılması, kılavuz ücretleri, gemi adamlarının – fazla çalışmalarından mütevellit de olsa – ücretleri, yolculuk icabı ödenen römorkör ve layter ücretleri, mevsim itibarıyla normal

---

<sup>143</sup> KARKIN, a.g.e., s. 17

sayılabilen buz kırma ücretleri, geminin eskimesi ve icabında makinelerini fazla çalıştırması masrafları, olağanüstü ( fevkalade ) fedakarlık ve zarar vasfını taşımaz ”

Fedakarlık kararı verilirken amaç hem geminin hem de yükün kurtarılması olacaktır. Sırf gemiyi veya sırf yükü kurtarmaya yönelik hareketler müşterek avarya hareketi teşkil etmezler. Fedakarlık, makul bir hareket şeklinde olmalıdır. Yani içinde bulunulan tehlikeli duruma göre gemi ve yükü kurtarma amacına en uygun hareket tarzı seçilmiş olmalıdır, aksi halde yapılan fedakarlık müşterek avarya teşkil etmeyecektir. “ Ezümler; hamuleden az bir miktarının atılmasıyla gemi ve yükün kurtarılması muhakkak iken icap etmediği halde, daha çok ağır hasar ve masafı mucip bir halin tercih ve tatbik edilmesi ve mesela; geminin karaya oturtulması makul bir hareket tarzı sayılamaz.”

Yine ; “... yaz mevsiminde, hava raporlarının da çok iyi verildiği bir yerde kumluk bir yere oturan bir geminin çok yakın olan gel – git ile kendiliğinden yüzüp kurtulması kesin olduğu halde, oradan geçen bir gemi ile kurtarma ve yardım anlaşması ile büyük bir ücret yükü altına girmek de akla aykırı düşer.<sup>144</sup>

Bu prensip kaptana gerek tehlikenin varlığı ve derecesini tayin ve gerekse buna uygun bir fedakarlık kararı alma hususunda önemli bir rol ve takdir yetkisi tanımaktadır. Burada normal bir kaptanın ölçüsü esas olacaktır. Yani fedakarlığın makul ve mantıklı olması şarttır. Nitekim Yargıtay da bunu açıkça teyit etmektedir. Kanun’da fedakarlık kararını kimin vereceği zikredilmemiştir. Mülga Ticaret Kanununda fedakarlığın kaptan tarafından veya onun emriyle yapılacağı açıkça belirtilmişti. Ancak, gerek York Anvers Kaidelerinde gerek TTK’da fedakarlığın, kaptan tarafından veya onun emriyle yapılacağına dair bir ibare bulunmamaktadır. Tatbikatta fedakarlık kararı genellikle yolculuğun teknik amiri olan kaptan tarafından verilir. Ancak bunun Kanun’da açıkça ifade edilmemiş olmasının faydası şudur ; Çok istisnai hallerde bu kararı kaptandan başka bir kimsenin vermesi gerektiği taktirde, “ kararın sırf kaptan tarafından verilmemiş olması nedeniyle ” müşterek avarya hükümlerinin uygulanamamasını engelliyecektir.<sup>145</sup>

---

<sup>144</sup> **A.g.e.**, s. 18

<sup>145</sup> **A.g.e.**, s. 19

Fedakarlık, bir zarar veya masraf şeklinde ortaya çıkabilir. Mesela; denize yük atma halinde malın kaybı sebebiyle meydana gelen zarar, kurtarma yardım ücretinin ödenmesi halinde yapılan masraf müşterek avaryaya girer.

c) Faydalı Netice: Müşterek avarya kurumu, mahiyeti gereği faydalı neticeyi gerektirmektedir. Gemi ve yükün selameti için feda edilenler, ancak bu fedakarlık sonunda kurtulan kıymetlere belirli bir oranda tazmin ettirilebilir. Bu nedenle yapılan fedakarlık sonunda mutlaka gemi veya yükten bir şeylerin kurtarılmış olması şarttır. Zira müşterek avaryada ilgililerin kaybı ancak kurtulan malların değeri nispetinde tazmin olunur. Müşterek avarya şahsi bir borç doğurmaz. Ayrıca TTK m. 1203 gereğince müşterek avaryaya konu olan seferdeki gemi, yük ve navlun yolculuk sonundaki değerlerine göre garameye iştirak edeceklerdir.

Müşterek sergüzeşte atılmış bulunan gemi, yük ve navlunun hepsinden birşeyler kurtulmuş olması şart değildir. Bunlardan birinde de tam veya kısmi bir faydalı netice elde edilmesi yeterlidir. Faydalı netice ile yapılan olağanüstü fedakarlık ve masraf arasında illiyet bağının aranması konusunda iki temel görüş bulunmaktadır: Fransız Hukuku; tehlikeden kurtulmanın kaptanın almış olduğu tedbirlerle yapılmış olmasını, yani yapılan fedakarlıkla elde edilen netice arasında bir illiyet bağı arar.<sup>146</sup> Mesela; bir gemi oturduğu yerden kurtulmak için makinelerini zorlarsa ancak kurtulmayı başaramazsa, nihayet yardım istemeye mecbur kalsa, yapılan hareket beklenen neticeyi meydana getirmedeğinden makinelerdeki zarar müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

Anglo – Sakson ve Alman Hukukları ise; bir tehlike karşısında yapılan fedakarlık ve masraftan faydalı bir netice ortaya çıkmışsa, bu faydalı neticenin muhakkak yapılan fedakarlık ve masrafın sonucu olup olmadığını dikkate almadan müşterek avarya olarak kabul ederler. Müşterek avaryayı vasıflandıran şey, yapılan masraf veya fedakarlığın neticesinden ziyade amacıdır. Kurtulan şeyler başka sebeplerle, hatta tesadüf eseri kurtulmuş olsalar dahi, neticeye etkili değildir. Mesela; gemide çıkan bir yangının söndürülmesi sırasında, başlayan yağmurun yangını söndürmesi, makinesi arızalanmış bir geminin çektilmesi sırasında onarılan makinenin çalışması hallerinde olduğu gibi. Bu görüş, hakkaniyet düşüncesine

---

<sup>146</sup> A.g.e., s. 20

dayanan müşterek avaryanın varlık sebebine daha uygundur. York Anvers Kaideleri gibi, Kanunumuz da bu görüşü benimsemiştir.

### III. BAŞLICA MÜŞTEREK AVARYA HALLERİ

#### 3.1. Denize Mal Atma Müşterek Avaryası

Kanunumuz, 1184. maddesinde ilk avarya tipi olarak “ Denize yük ve sairinin atılması ” müşterek avaryasından bahseder.<sup>147</sup> Biz bu avaryaya kısaca denize mal atma müşterek avaryası başlığını verdik. İngilizler buna jetisson Almanlar Seenwurf ve Fransızlar Jet a’ la mer derler. Denize yük atma müşterek avaryası müşterek avaryanın en eski bir tipidir. Romada Lex Rodia de Jactu da ve diğer bütün hukuklarda tanzim edilmiştir. Bu tarihi sebebe binaendir ki, kanunlarımızda ve York Anvers Kaidelerinde başlıca müşterek avaryaların birincisi olarak tespit edilmiştir. Denize yük atma müşterek avaryasında kaptan müşterek bir tehikeden kurtulmak için yükün, gemi parçalarının, teferruat ve mütemmin cüzlerinin ve gemide bulunan diğer eşya, yakıt ve kumanyaların denize atılmak suretiyle feda edilmesine karar verebilir. Denize yük atma müşterek avaryası bugün tatbikatı pek fazla olan bir müşterek avarya tipi değildir. Modern devirde müşterek avaryaların çoğu masraf avaryalarıdır. Bu sebeptendir ki, Fransız hukukunu takip eden memleketler müşterek avaryaları, masraf müşterek avaryaları, zarar müşterek avaryaları şeklinde ayırırlar. Eskiden gemiler daha küçüktü, fazla yük yüklü olarak sefere çıkarlardı, bu husus kontrol edilemezdi, istif iyi yapılmamış olurdu ve bu sebeplerle gemi fırtınaya tutulduğu, düşman veya korsan takibine maruz kaldığı takdirde kaptan gemiye sür’at vermek için yükün bir kısmını denize atardı. Bugün ise gemilerin tonajı artmış, istif tehlikesi azalmış, fazla yüklü geminin yola çıkmasına izin verilmez olmuştur. Diğer taraftan modern yükler miktar ve ağırlık itibarıyla fazla olduğundan ve bilhassa derin anbarlardan çıkarılması güç bulunduğundan geminin hafifletilmesi için yük atma fiilen çok istisnai bir hal almıştır. Ancak karaya oturmuş gemileri yüzdürmek için, o da yükü başka vasıtalara yükleme suretiyle hafifletme mümkün olmazsa, yapılmaktadır. Ancak küçük gemi nakliyatı bilhassa memleketimiz sahillerindeki motor nakliyatında bu avarya tipine oldukça rastlamak mümkündür.<sup>148</sup>

<sup>147</sup> Haydar ARSEVEN, **Müşterek Avaryalar I Umumi Prensipler ve Münferit Müşterek Avarya Halleri**, Menteş Kipatevi, İstanbul, 1961, s. 82

<sup>148</sup> **A.g.e.**, s. 83



1) 1184. maddedeki hüküm York Anvers Kaidelerinin I ve II numaralı olanlarından alınmıştır. Geminin su kesimi altında bir delik alması neticesinde gemiyi hafifletmek ve deliği su yüzüne çıkarmak için yükler atılır ve gemi hafifler, düşman zabtından kurtulmak için yasak olan patlayıcı maddeler denize atılır, fazla yükleme neticesinde muvazenesini kaybeden gemi batma tehlikesine maruz kalır ve fazla yük denize atılır, yangın tehlikesinden kurtulmak veya ani çıkan fırtınada geminin bindirmesini önlemek ve gemiye serbest manevra kabiliyeti vermek için halat ve demirlerini terk ederse denize yük ve sairenin atılması müşterek avaryasından bahsedilir. Gemi parçalarının ve yükün atılması neticesinde kaideten atılan şeyler tam ziyaa uğrar ve atma ameliyesi esnasında gemiye ve diğer yüklere de bir zarar verilmiş olabilir. Yük atma müşterek avaryasından bahsedebilmek için 1179. maddede gösterilen şartların bulunması lazımdır. Mesela müşterek tehlike, kaptanın fedakarlık kararı, bu kararın yük ve gemiyi kurtarmak için alınmış olması ve makul olması şartları gibi. Mesela gemide çıkan yangından malları kurtarmak için yükler, sahiliden kurtarılmak maksadiyle denize atılırsa, hareket yük için yapılmış bir kurtarma hareketidir., müşterek selamet uğruna göze alınmış bir hareket değildir. Denize atılan mallar umumiyetle feda edilmek üzere atılır. Yük atma bir kara parçasına veya kayalara bırakma yolu ile olacaksa ve bu malların dalgaların tesiriyle sürüklenmesi veya çalınması muhtemel ise yine feda edilmek kastı vardır ve denize mal atma müşterek avaryasından bahsedilir. Bu takdirde feda edilen yükün, gemi parçaları ve teferruatının bedelleri müşterek avaryaya gireceği gibi mal atma esnasında gemiye ve diğer yüklere gelen zararlar da müşterek avaryaya girer. Mesela kaptan gemi direğini kesmek ve denize atmak kararını vermiştir, direk kesilirken düşmüş ve geminin başka kısımlarını hasara uğratmıştır, yüklerin atılması için anbar kapakları açılmış dalgalar diğer yükleri ıslatmıştır, demir yükü atılırken diğer yükler ve gemiyi hasara uğratmıştır. Atılacak yüklere bir an evvel erişebilmek için bazı yükler hasara uğratılmış, gemi bordasında bir delik açılmıştır vb. Burada atma fiili sebebiyle meydana gelen zararlar bahis konusudur.<sup>149</sup>

2) Denize mal atma müşterek avaryasından bahsedebilmek için atılan malların ticari teamüllere uygun olarak taşınması şarttır. Demek oluyor ki, denize mal atma müşterek avaryası ancak bu şartla müşterek avaryaya sayılır. Yahutta denize mal atmanın bir istisnası atılan malların ticari teammüllere uygun

---

<sup>149</sup> **A.g.e.**, s. 84

taşınmaması halinde bahis mevzuudur. Aynı mesele müşterek avaryadan pay alamayacak varlıkları nizamlayan 1197 maddede açıklanmıştır. Eski kanunumuz ile York Anvers Kaidelerinin I ve II numaralarından alınan yeni kaide bu bakımdan farklıdır. Kanunumuzun eski hükmüne göre güvertede taşınan malların atılması müşterek avarya teşkil etmezdi. Bu kaide sert bir kaide idi, güvertede taşınan yükler, isterse başka bir yerde taşınamayacak yüklerden de olsa yine bunların denize atılması müşterek avarya teşkil etmezdi. 1890 York Anvers Kaideleri de aynı prensipten hareket ederdi, güverte yükü ile geminin güverte aksamının denize atılmasını müşterek avarya saymazdı. Bu kaidenin sahil nakliyatında dahi istisnası York Anvers Kaidelerinde kabul edilmiş değildi. Halbuki bir çok memleketlerin dahili hukuklarında sahil nakliyatında güverte yükü normal yük sayılmakta idi. Diğer taraftan İngilterede güverteye yüklenen kereste için armatörler bir istisna koymakta ve sigortacılar da bu istisnayı kabul etmekte idiler. Bu sebeple 1890 York Anvers Kaidelerinin bir istisnası tatbikatta yer etmişti. Aynı sebeple 1924 York Anvers Kaidelerinde I numaralı kaide değiştirilmiş ve “ Ticari teamüllere uygun taşınma ” şartı konulmuştur. Şu hususu belirtelim ki, ticari teamüllere aykırı taşıma, yer bakımından bahis mevzuudur yoksa taşıma şekli bakımından değildir. Mesela güvertede taşınmaması gereken bir yük, güvertede taşınmış ise, bunların feda edilmesi halinde müşterek avarya yoktur. Yine anbarda taşınması ticari teamüllere aykırı bir yükün anbarda taşınması halinde, bunların feda edilmesi neticesinde doğan zarar müşterek avaryaya girmez.<sup>150</sup> Mesela anbarda taşınmaması gereken patlayıcı maddeler, gemide yangın çıkması neticesinde denize atılmışlarsa, bunlar müşterek avaryadan pay almazlar. Ancak anbarda taşınması ticari teamüllere uygun bir yük anbarda fena istif ile taşınmış ise bunların feda edilmesi halinde müşterek avarya vardır.

Zira kaide taşıma yerini istihdaf etmekte, yoksa taşıma şeklini istihdaf etmemektedir. Sahil nakliyatında güvertede yük taşıma umumiyetle mutad olduğundan, bunların feda edilmesi halinde de müşterek avarya kabul edilir. Hatta ticari teamüllere uygun olarak güvertede taşınan yükün, güvertede taşınmaması şartı navlun mukavelesine derç edilmiş olsa dahi, bu hüküm müşterek avaryaya mani değildir. 9. numaralı İngiliz dispeçiler cemiyeti kararı ise bunun aksine bir neticeye varır. Güvertede taşınmaması gereken bir yük, yük sahibinin rızası dışında

---

<sup>150</sup> **A.g.e.**, s. 85

güvertede taşınmış ise kaptanın veya donatanın kusuru vardır ve taşıyan navlun mukavelesine göre mesuldür. Ancak bunun mesuliyeti diğer yük sahiplerinin müşterek avarya paylaşmasında bu zararı çekmelerine sebep olamaz.

3) Maddenin ikinci fıkrası hükümet tasarısında yoktur. Komisyon tarafından ilave edilmiştir. York Anvers Kaidelerinin IV numaralisından alınan bu kaide açıklık getirme bakımından faydalıdır. İlave fıkraya göre bir yük, gemi parçası irade dışı kopmuş, kırılmış ve dökülmüş ise bu zarar bir hususi avaryadır. Artık döküntünün iradi olarak denize atılması, isterse bu döküntü bir müşterek tehlike doğursun, müşterek avarya husule getirmez. Mesela fırtınada geminin direği kırılmıştır, tamamen kopmayan direk rüzgarın tesiri ile sallanmakta ve geminin muvazenesini bozmaktadır. Bu suretle müşterek bir tehlike meydana gelmektedir. Kaptanın kararı ile direk kesilir ve denize atılır. Hadisede kanunumuz bir döküntünün denize atılması neticesine varmaktadır. Vakıa bu döküntünün de bir iktisadi değer ifade etmesi mümkündür, fakat bu değer kaideten cüz'î bir değerdir ve paylaşmaya ithal edilmeğe değmez. Bu gibi artıkların atılmasının müşterek avaryaya sokulması kabul edilse, hattı zatında hususi avarya neticesinde feda edilen varlıkların değerleri sanki müşterek avarya neticesinde feda edilmiş gibi bir muamele görebilir.<sup>151</sup> Hileli hareketleri önlemek güçleşir. Alman Kanununda benzeri bir hüküm bulunmamakla beraber tatbikatta aşağı yukarı aynı neticeye varılmıştı. 1877 tarihli bir karara göre “ Continental ” gemisi Cenubi Amerika sahillerinde fırtınaya tutulmuş, yüklerin bir kısmı deniz suyundan tamamen ıslanmış ve diğer yükler ile birlikte başka bir gemiye yüklenmesine imkan görülmemiştir. Mütalaasına müracaat edilen bilirkişiler bunların ticari değeri kalmadığını tespit etmişler, açık arttırma neticesinde bir fiyat veren bulunmadığı taktirde denize atılmasını tavsiye etmişlerdir. Yükler denize atılmıştır, yük sahipleri müşterek avarya talebinde bulunmuşlar, ancak mahkeme değersiz kalmış yükleri satma hakkının kaptanda bulunduğunu satış imkanı bulunmadığı halde denize atmaya yetkili olduğunu ve bununla bir hususi avarya teşkil ettiğini karara bağlamıştır. Yine bunun gibi ıslanan sandıktaki kitapların değerini kayıb etmeleri sebebiyle bunların feda edilmesi müşterek avarya sayılmamıştır.

Kırıntı ve döküntünün atılması esnasında gemiye ve yüke bir zarar verilmişse durum ne olacaktır? Mesela direk kesilip atılırken gemi sandalları kırılmış, yükler

---

<sup>151</sup> **A.g.e.**, s. 86

kısmen hasara uğramış ise bu zararlar müşterek avaryaya ya girer mi? Umumiyetle bu zararlar da müşterek avaryaya ithal edilmektedir. Ancak bu tatbikat umumi değildir. Mesela Amerika Birleşik Devletleri dispeççileri döküntünün atılmasından mütevellit zararı müşterek avaryaya sokmamakla beraber, bunun atılması esnasında gemi ve yüke gelen zararları müşterek avaryaya sokarlar. Margareth – Blanca hadisesindeki karara atfen, müşterek selamet uğruna yapılmak şartıyla Amerikan tatbikatının döküntünün atılmasından husule gelen zarar ve atılma esnasında meydana gelen zararları da müşterek avaryaya ithalin Amerika Birleşik Devletlerinde kabul edildiğini belirtmektedir.

Amerikan mahkemeleri aynı prensipten hareket ederek başka bir hadisede müşterek avaryaya kabul etmiştir.<sup>152</sup> 1927 yılında vaki Felix hadisesinde avaryaya teşkil etmeyen güverte yükünün denize atılması sebebiyle geminin pervanesinin hasara uğramasını müşterek avaryaya zararı olarak kabul etmiştir. Bu karar yerindedir. Vakıa hususi avaryaya neticesinde meydana gelen zararın müşterek avaryaya sayılması biraz garip gibi gelirse de, burada durum farklıdır. Hadisede haddi zatında bir müşterek avaryaya hareketi vardır. Ancak, feda edilen yükler güverte yükü olduğu için bunların değerleri müşterek avaryaya girmezler, eğer kurtarılmışlarsa pay verirler. Burada feda edilen mala ilişkin bir istisna vardır.

### 3.2. Hafifletme Müşterek Avaryası

1) 1185. madde York Anvers Kaidelerinin VIII numaralısına uygun olarak hafifletme müşterek avaryasını tanzim etmiştir. ( İng. Lightning, F. Chagement sur alleges allegement, Alm. Leichterung ).<sup>153</sup>

Kaptan bazen gemiyi müşterek tehlikeden kurtarmak için hafifletme ihtiyacını duyar. Tehlike denize yük atmada olduğu kadar müstacel değildir. Yüklerin başka bir gemiye boşaltılmasına elverişli zaman vardır. Bu taktirde yükleri feda etmez, ancak başka vasıtalara boşaltır. Bu hadiseye hafifletme müşterek avaryası denir. Mesela bir gemi karaya oturmuştur. Yüklü gemiyi çekmek mümkün değildir, yükler boşaltılır, gemi hafifler ve yüzer vaziyete gelir veya daha kolaylıkla yüzdürülebilir. Teknesi

---

<sup>152</sup> A.g.e., s. 87

<sup>153</sup> A.g.e., s. 88

delinmiştir, hasarlı kısmı su üstünde bırakmak ve geminin tehlikeli bir şekilde su yapmasını önlemek için yükler başka vasıtalara boşaltılır. Gemi bir barınma limanına girecektir; fakat barınma limanındaki su derinliği büyük geminin yüklü bir şekilde buraya girmesine manidir. Bu sebeple yükler başka vasıtalara boşaltılır. Burada müşterek tehlikenin mevcudiyeti ve müşterek avaryanın diğer bütün şartlarının bulunması lazımdır. Yükler ve hatta gemi teçizatı hafifletme maksadı ile başka vasıtalara nakledilir. Vasıtaların bu işlere tahsis olunan gemiler olması şart değildir. İşe yarıyacak herhangi bir vasıtaya yüklerin boşaltılması kafidir. Bu sebeptendir ki kanun, sadece yüklerin mavnalara veya diğer vasıtalara boşaltılabileceğini tasrih etmiştir. Alman kanunu ve Alman doktrin ve tatbikatı vasıtaların nev'i hususunda bir dereceye kadar tahdit yapmak isterler. Ancak bu şekilde bir tahdit ne York Anvers Kaidelerinde ne de 1185. maddede derpiş edilmiş değildir. Ancak geminin kendi vasıtalarına, sandallarına yükün boşaltılmasını hafifletme müşterek avaryası saymamak gerekir.<sup>154</sup> Zira maddede hafifletme müşterek avaryası başka vasıtalara yükün nakli halinde derpiş edilmiştir. Bu geminin kendi vasıtaları ile hafifletilmesi halinde müşterek avarya olmaz demek değildir. Ancak hafifletme müşterek avaryası olmaz demektir. Fakat netice itibarıyla aynı prensip ve hükümleri burada da tatbik etmek gerekecektir.

Hafifletme müşterek avaryası bir hafifletme fiiline münhasır olabileceği gibi diğer müşterek avarya hareketlerinin bir cüz'ü de olabilir. Mesela kurtarma ameliyesinin bir parçası şeklinde, yüzdürme müşterek avaryasının bir kısmı şeklinde de tecelli edebilir.

2 ) Hafifletme müşterek avaryası 1890 tarihinde İngiliz dispeççiler birliğinin talebi üzerine York Anvers Kaidelerine ithal edilmiştir. York Anvers Kaidelerinde nizamlanan hafifletme müşterek avaryası ancak karaya oturmuş bir geminin hafifletilmesine mütealliktir. Eski ticaret Kanunumuzda ve eski kanunumuzun mehzasını teşkil eden Alman Kanununda olduğu gibi umumi bir hafifletme müşterek avaryası derpiş edilmiş değildir. Diğer taraftan 1890 kaidelerindeki, karaya oturmuş bir geminin hafifletilmesi müşterek avaryasının tanzim tarzı değişik bir tefsire müsait idi. Zira kaidenin eski şeklinde, hafifletme “ müşterek avarya hareketi teşkil ettiği takdirde ” kaydı yoktu. Bu boşluğu doldurmak içindirki 1924 kaidelerine bu ilave

---

<sup>154</sup> **A.g.e.**, s. 89

yapılmış. Kaide 1950 tadilinde aynen kalmıştır. Kaide 1890 tarihinden sonraki tadili ile ancak bir istisnai hüküm şeklinde tefsire de müsait değildir. Ancak yukarıda işaret ettiğimiz gibi York Anvers Kaideleri hafifletme müşterek avaryasının bir nev'ini nizamlamıştır. Diğer hafifletme hallerini tanzim etmiş değildir. 1185. madde de 1929 tarihli ticaret kanunumuzdan ayrılarak York Anvers Kurallarına uymuştur. Bu durum muvacehesinde acaba karaya oturmuş bir geminin hafifletilmesi dışındaki hafifletme müşterek avaryaları hafifletme müşterek avaryası sayılacak mıdır, tereddüt doğabilir. Bunlar evvela nitelikleri gereği hafifletme müşterek avaryasıdır. Sonra bunlara hafifletme müşterek avaryası demesek dahi, yine aynı hükümleri tatbik etmek zorundayız.<sup>155</sup> Zira her ikisine de umumi hükümler tatbik edilecektir. Hadisede umumi hükmün bir istisnası yoktur.

Ancak hafifletme halinde gemiyle yük arasında muvakkat bir mukadderat ayrılığı vardır ki, bu da kaidelerin müteaddit hükümleri ile deniz sergüzeştinin devamı şeklinde mütelaa edilmiştir. Barınma müşterek avaryasında yüzdürme müşterek avaryasında olduğu gibi.

3) Yukarıda belirttiğimiz gibi hafifletme müşterek avaryasından bahsedebilmek için 1179. maddenin şartlarının bulunması lazımdır. Eğer hafifletme fevkalade bir tedbir olarak alınmamış ise, o seferin normal icabı ise, hafifletme müşterek avaryasından bahsedilemez. Mesela geminin muayyen bir kanaldan, bir sığ yerden geçmesi için hafifletilmesi lazımsa ve bu husus yolculuğun başında derpiş edilebilen bir husus ise, hafifletme hareketi bir müşterek avaryaya değildir ve bu yüzden doğan zarar ve masraflar navlun mukavelesi hükümlerine tabidir. Navlunun içinde derpiş edilmiş demektir. Geminin su yapması sadece bir kısım yükleri tehdit ediyor ise, gemi için ciddi bir tehlike yok ise, yüklerin mavnalara boşaltılması müşterek avaryaya değildir.

4) Hafifletme müşterek avaryasında boşaltılan yükler tekrar gemiye yükletilir veya yükletilmez. Tekrar gemiye yüklenmemesinin muhtelif sebepleri olabilir. Evvela başka vasıtalara yüklenen mallar bu vasıtalarda ziyaa uğramıştır, tekrar yüklenmeğe imkan yoktur. Yahut gemi ziyaa uğramıştır veya tamir edilemez durumdadır ve bu sebeple mahkum edilmiştir. Yolculuk o gemi ile devam edemeyecektir. Yahut

---

<sup>155</sup> **A.g.e.**, s. 90

geminin tamiri uzun süreceğinden ve yüklerin de bozulması ihtimali olduğundan, yükler başka vasıtalarla nakledilir, muvakkat mukadderat iştiraki ayrılığı kat'i şekle dönüşür. Bu taktirde artık taraflar bir birinin bundan sonraki müşterek avaryaya masraflarına iştirak etmezler.

5) Hangi masraf ve zararlar hafifletme müşterek avaryasına girer? Hafifletme müşterek avaryası bulunduğu taktirde burada da 1179. maddeye göre avaryaya hareketinin doğrudan doğruya neticesi olan zararlar müşterek avaryaya girerler. Ancak hafifletme müşterek avaryasının hususiyeti icabı müşterek avaryaya giren zarar ve masraflar 1185. maddede umumi bir şekilde sayılmıştır.<sup>156</sup>

Bunları aşağıda açıklıyoruz:

a) Hafifletme vasıtaları masrafları bunların başında gelir. Geminin hafifletilmesi için mavnalar, aktarma gemileri tutulmuş ve bunlara bir ücret ödenmiştir. Bunların çekilmesi için römorkör tutulmuş, klavuz temin edilmiş ve bunlara da birer ücret ödenmiştir. Mavnalar için kurtarma yardım masrafı yapılmış, yüklerin boşaltılması ve tekrar yükletilmesi için bir ücret ödenmiştir. Bunlar müşterek avaryaya girer. York Anvers Kaideleri hafifletme gemilerine yapılan munzam masraflardan da bahseder. Kanunumuza bu ibare alınmış değildir. Bu ibare 1890 kaidelerinden beri mevcuttur. Gayesi şudur: Yük nasıl olsa navlun mukavelesine göre karaya çıkarılacaktır. Ancak, müşterek bir tehlike sebebiyle bu tahliye biraz evvel yapılmış veya teslim mahallinden biraz uzakta yapılmıştır. Bu sebeplede normal boşaltma masraflarına nispetle bir fark husule gelmiştir. İşte bu munzam masrafın da müşterek avaryaya masrafı olduğu tasrih edilmiştir. Böyle bir hüküm olmasaydı, belki yük nasıl olsa teslim mahallinde boşaltılacaktı, biraz zaman farkı ile “ bu boşaltma olmuştur ” itirazı ile karşılaşılmamak için bu kayıt konulmuştur. Yine mesela gemi bir nehir veya kanalda karaya oturmuştur. Yüzdürülmesi için hafifletilmesi lazımdır. Ancak gemi karaya oturmasaydı dahi kanaldan geçmek veya nehre girmek için yükün muvakkaten boşaltılması lazım idiyse, normal boşaltma, yükleme ve vasıtalarda bekleme masrafı ödenmez, ancak oturma sebebiyle husule gelen munzam masraflar ödenir.

---

<sup>156</sup> A.g.e., s. 91

Bizim maddede böyle bir hüküm bulunmamakla beraber aynı netice bizim hukukumuzda da caridir. Zira, maddenin doğru ve normal tefsiri bizi buraya götürecektir. Aynı düşünce ile olacaktır ki, kanun vaz'i bu hususu zikretmek lüzumunu duymamıştır.

b) Boşaltma, yükleme esnasında gemiye ve yüke gelen zararlar boşaltma ve tekrar yükleme masraflarının müşterek avaryaya gireceğine “ a ” kısmında işaret etmiştir.<sup>157</sup> Yükleme ve boşaltma esnasında yüklere, gemi teçizatına veya geminin kendisine bazı zararlar gelebilir. Mesela, yükler çıkarılırken gemide hasar olur: boşalacak ambara acele girmek için bir delik açılır, yükler boşaltılır veya tekrar yüklenirken denize düşer, kırılır, akar, miktarı azalır. Yine bu yükleme ve boşaltma ameliyeleri esnasında gemi ve yüklere değil de mavnalara bir zarar gelebilir, mavnalarla gemi çarpışabilir. Arada yapılan anlaşmaya göre bu zararlar mavnalara ve hafifletme gemilerine ait değilse bu zararlarda müşterek avaryaya girer.

c) Nihayet yükler hafifletme gemilerinde iken, husule gelen zararlar da müşterek avaryaya zararlarıdır. Mesela, şeker yükleri mavnalarda iken deniz veya yağmur sularından ıslanırsa, mavnalar başka bir gemi ile çarpışır ve yükler bu sebeple ziyaa uğrarsa, muvakkat mukadderat iştirakine rağmen bu zararlar müşterek avaryaya girer. Ancak, yükler hafifletme gemileri ile veya diğer vasıtalarla nakledilecek veya esas gemiye tekrar yüklenmeyecek ise artık mukadderat iştiraki sona ermiştir. Bu tarihten sonraki zararları gemi ve yük kendisi çeker. Mukadderat iştirakinin muvakkat ayrılması halindeki kaideyi yalnız mavnalardaki yükler bakımından değil, bu esnada gemiye gelen zararlar bakımından da aynı şekilde mütelaat etmek gerekir. Gemiye gelen zararlara da yüklerin iştiraki lazımdır.

### 3.3. Karaya Oturtma Müşterek Avaryası

Karaya oturtma müşterek avaryası gerek York Anvers Kaidelerinde gerek diğer bir çok yabancı mevzuatta ve gerek eski kanunumuzda mevcut bir müşterek avaryaya tipidir.<sup>158</sup> Buna İngilizler voluntary stranding Almanlar Strandung ve Fransızlar Echovement derler.

---

<sup>157</sup> ARSEVEN, a.g.e, s. 92

<sup>158</sup> A.g.e., s. 93



Kanunumuz 1186. maddede iradi karaya oturtmayı nizamlamış ve 1187. maddede ise irade dışı, karaya oturtmayı tanzim etmiş ve bu halde hangi zararların müşterek avaryaya sayılabileceğini göstermiştir. Biz burada iradi karaya oturtmadan bahsedeceğiz. Deniz kazalarının başlıcalarından biri de gemilerin karaya oturmasıdır. Gemi ya kazara karaya oturur veya kasden kaptan tarafından karaya oturtulur. Kazara karaya oturma suları bilmemekten, hata veya ihmalden veya bir teknik arızadan doğabilir. İradi karaya oturma ise daha büyük bir tehlikeden kaçmak için yapılır.

1) Karaya oturma halinde bu hareketin müşterek selamet için yapılan iradi bir hareket olup olmadığı hususu çok defa tespit edilemediğinden, irade dışı karaya oturmaların da iradi karaya oturma şeklinde gösterilip, müşterek avaryaya ithal edildiği görülmektedir. Bu sebeptendir ki, kanunlar bu hususta kayıtlayıcı hükümler koymuşlardır. Yine bu sebeptendir ki, sigorta poliçelerindeki müşterek avaryaya klotlarında, gemi teknesine karaya oturma sebebiyle gelen zararlar müşterek avaryaya sayılmamıştır. Aynı endişe ile Glaskow konferansında karaya oturma, Loyds tatbikatına uygun olarak müşterek avaryaya sayılmamıştır. 1877 kararlarından itibaren müşterek avaryaya ithal edilen karaya oturma yine bir çok kayıtlara bağlanmıştır. 1890 kaidelerinde dahi geminin batmasını önlemek için karaya oturmalar müşterek avaryaya sayılmamıştır. Fakat bununla beraber iradi karaya oturma müşterek avaryası prensip olarak kabul edilmiştir. Ancak mevcut istisnalar karşısında kaidenin fazla bir tatbiki ehemmiyeti yoktu.<sup>159</sup> Zira batmak tehlikesinden kurtulmak için karaya oturmak, herhalde iradi karaya oturmanın en mühim bir hali olmak gerekirdi. 1924 kaidelerinde batmamak için karaya oturma istisnası kaldırılmıştır. 1950 tadilinde ise York Anvers Kaideleri aynı prensibi muhafaza etmiş ve irade dışı oturmalarda yüzdürme müşterek avaryasının bahis mevzuu olabileceğinin tasrih ile yetinilmiştir.

1864 tarihli ilk deniz ticaret kanunumuz, mehası olan Fransız kanununda olduğu gibi, karaya oturma müşterek avaryasını hususi bir müşterek avaryaya tipi olarak göstermiş değildi. 1929 tarihli kanunumuz ise bu müşterek avaryaya tipini Alman Kanununun 706. paragrafının 3 numaralı bendine uygun olarak nizamlamıştı.

---

<sup>159</sup> **A.g.e.**, s. 94

Eski ticaret kanunumuzun 1247. maddesinin 3 numaralı bendine göre karaya oturma müşterek avaryası iki halde kabul edilmiştir.

İradi karaya oturma ya zabıt tehlikesinden veya batma tehlikesinden kurtulmak için yapılabilir. Bunların dışındaki bir sebeple karaya oturma iradi karaya oturma değildir. Müşterek avarya olarak kabul edilemez.

York Anvers Kaidelerine göre ise sistem bunun aksinedir. İradi karaya oturma müşterek avaryadır. Bunun bir tek istisnası vardır. O istisna da tedbir alınmasaydı dahi geminin sahile veya kayalara bindireceğinin anlaşılması halidir. Demek oluyor ki, eski Alman ve Türk sistemi iradi karaya oturmaları tahdidi olarak saymıştır. York Anvers Kaideleri ise istisnayı göstermiştir. Yeni kanunumuz ise bir taraftan eski kanundaki tahdidi almış, diğer taraftan York Anvers Kaidelerinin istisnasını ilave etmiştir. Bu hallerin dışında, yani karaya oturtma müşterek avaryası sayılmayan hallerde, ancak yüzdürme masrafları müşterek avaryaya girer. Yoksa karaya oturma zararları müşterek avaryaya ithal edilmez. Bu izhattan sonra iradi bir şekilde karaya oturmanın unsurlarını gözden geçirelim. Bu kısma geçmeden evvel şu hususu belirtelim ki, karaya oturma kaideten gemi ve yük için bir tehlike halidir. Ancak istisnai hallerde böyle bir tehlike yoktur. Evvelce verdiğimiz misalde Parana'da kuma oturan gemide olduğu gibi. Bu sebeple karaya oturma halinde tehlikenin dar tefsirine değil, kaideten var olduğuna hükmedilir.<sup>160</sup> Hatta med ve cezir hadiselerinin vukuu halinde meydana gelebilecek tehlikeler de, bir dereceye kadar muhtemel tehlikeler de, kafi telakki edilir. Yeter ki kaptanın kararı makul ola. Evvelce temas ettiğimiz Alman mahkemesinin kararında kaptanın kararı makul değildi. Danjon ( No: 1170 ) burada Fransız ve Belçika mahkeme kararlarına atıfta bulunarak muhtemel tehlikeyi de yüzdürme bakımından kafi görmektedir.

## 2) Karaya oturtma müşterek avaryasının unsurları:

- Oturmanın iradi olması lazımdır. Yani kaptanın emriyle gemi karaya oturtulmalıdır. İradi fiilden maksat kaptanın gemiyi karaya oturtma kasdıdır. Bu kasıt bulunduğu takdirde geminin istenilen yere oturtulmuş olup olmamasının ehemmiyeti yoktur. Mesela kaptan körfezin muayyen bir yerinde gemiyi karaya oturtmak

---

<sup>160</sup> A.g.e., s. 95

istemmiştir. Fakat oraya varmadan evvel gemi başka bir kumsala oturmuştur. Bu halde yine karaya oturtma müşterek avaryası vardır. Bu kasdi karar, mesela, geminin delinmesi ve bu sebeple batma tehlikesine maruz kalması, gemide çıkan bir yangını söndürmek maksadıyla sığ bir yerde geminin batırılması suretiyle alınabilir. Bu mevzuda Alman Hukukunda münakaşa edilen bir husus vardır. Bu da “nisbi iradi” oturtma halidir. Mesela gemi kendiliğinden karaya oturacaktır. Suların sevkine kaptanın mani olmasına imkan yoktur. Kaptan ancak kısmen gemiye hakimdir ve daha müsait bir kara parçasına gemiyi oturtabilmektedir. Alman Hukukunda bu kısmi iradi oturtmanın da kafi olduğu hususunda bazı kararlar vardır.<sup>161</sup>

Ancak, gerek York Anvers Kaideleri gerek yeni kanunumuz bakımından buna imkan yoktur. Zira 1186. madde York Anvers Kaidelerinin V. numaralısında gösterilen istisnayı almış bulunmaktadır. Bu istisnaya göre “ tedbir alınmamış olsaydı geminin mutlaka sahil ve kayalara bindireceği anlaşılırsa ” karaya oturtma müşterek avaryası yoktur.<sup>162</sup> Bu hüküm nisbi iradi müşterek avaryayı tereddütsüz ve münakaşasız bertaraf etmek için konulmuştur. Ancak bu istisna da her istisna gibi dar tefsir edilmek gerekir. Bir gemiye veya diğer deniz tesislerine çarpmamak için karaya oturtma halinde müşterek avarya kabul edilmek gerekir.

b) 1929 Kanunumuz ve Alman Kanunundaki oturan geminin tekrar yüzdürülmesi veya tamir kabul etmez olması hususundaki istisna ne York Anvers Kaidelerinde ne de 1186. maddede vardır. Bu sebepten geminin tekrar yüzdürülememesi veya yüzdürüldükten sonra tamir kabul etmez hale gelmesi karaya oturtma müşterek avaryasına mani değildir.

c) Oturtma ancak batma veya zabıt tehlikelerini önlemek için yapılmış olmalıdır. Batma tehlikesi mesela geminin delinmesi, torpillenmesi ihtimali, gemide yangın çıkması, başka bir gemiye çarparak batması halinde olabilir. Zabıt tehlikesi de düşman gemileri, korsanlar tarafından geminin zapt edilmesi hallerinde bahis mevzuudur. Ancak bu zaptın gemi ve yüke matuf olması lazımdır. Hiç olmazsa her ikisinin zaptı ihtimal dahilinde bulunmalıdır.

---

<sup>161</sup> **A.g.e.** s. 95, dn. 2 Aynı kaide, kaptanın gemi üzerinde nisbi de olsa bir hakimiyeti bulunması halinde Amerika Birleşik Devletleri tatbikatında caridir. York Anvers Kaidelerinden daha geniş bir tefsir şekli vardır ( Buglass s. 22 )

<sup>162</sup> **A.g.e.**, s. 96

Bu iki şart York Anvers Kaidelerinde yoktur. Karaya oturtma müşterek avaryasını iki hale inhisar ettirmeye sebep de yoktu. Bir taraftan York Anvers Kaidelerinin bütün hükümlerini kanunumuza alırken, burada kasdi bir istisna yapmak yerinde değildir, kanaatindeyiz. Demek oluyor ki yeni kanunumuza göre ancak batma ve zabıt tehlikesinden kurtulmak için bir gemi karaya oturtulmuş ise müşterek avaryaya vardır. Başka tehlikeleri bertaraf etmek için bilerek karaya oturtma halinde müşterek avaryaya yoktur. Bu hüküm 1929 tarihli Ticaret Kanunu ile Alman kanununun 706. paragrafından alınmıştır.

Ancak York Anvers Kaidelerinin V numaralısından alınan ve zaten dar olan kaideyi tahdit eden bir istisnada buna ilave edilmiştir. Bu istisnaya göre de kayalara bindirerek batma tehlikesine maruz kalan bir gemi, daha az tehlikeli bir kumsala oturtulursa müşterek avaryaya yoktur.<sup>163</sup>

3) Karaya oturtma müşterek avaryasına giren zararlar: 1186. madde müşterek avaryaya giren zararları, oturtmadan doğan zararlar, tekrar yüzdürmeden doğan zararlar ve yüzdürme masrafları olarak saymıştır.

- Bunların başında karaya oturmadan mütevellit zararlar gelir oturmadan mütevellit zararlar gemiye veya yüke gelmiş olabilir. Gemi teknesi oturmadan mütevellit zarara uğramıştır, pervanesi kırılmıştır. Yükler sademeden kırılmış, akmıştır geminin altı delindiğinden sular yükleri ıslatmış ve hasara uğratmıştır. Ancak oturtma ile bu zararlar arasında bir illiyet rabitasının bulunması, zarar ve masrafın oturtmanın doğrudan doğruya neticesi olması lazımdır.

b) Geminin tekrar yüzdürülmesi esnasında doğan zararlar da müşterek avaryaya dahildir. Yüzdürme masrafları yüzdürme esnasında yüke ve gemiye gelen zararlardır. Bunlar da, oturtma esnasında olduğu gibi mütalaa edilir. Buraya makine ve yelkenlerin zorlanması, denize yük atma, gemiyi hafifletme sebebiyle doğan zararlar, geminin kaldırılması ve düzeltilmesi sebebiyle doğan zararlar girer.

---

<sup>163</sup> A.g.e., s. 97

Makine ve yelken zorlaması 1196. maddenin 3. fıkrasında gösterildiği gibi ancak oturmuş gemilerde mümkündür, yoksa yüzer vaziyetteki gemiler için mümkün değildir.

c) Yüzdürme masrafları da yüzdürme zararları gibi müşterek avaryaya girer. Yüzdürme masrafları ister bir çekme, bir romorkaj mukavelesi ile yapılsın, ister bir kurtarma yardım şeklinde yapılsın müşterek avaryaya dahildir. Diğer taraftan bizzat geminin yaptığı masraflar (bu sebeple yakıt ihtiyacı, yüklerin boşaltılması masrafları gibi) da müşterek avaryaya girer.

d) Oturma esnasındaki gemi adamlarının aldığı ücretler ve masrafların müşterek avaryaya girmediği hususunda Alman doktrin ve tatbikatında ittifak vardır. Buna mucip sebep olarak da Kanunda müşterek avaryaya girmek üzere sayılan zarar ve masraflar arasında bunların bulunmaması gösterilmektedir.<sup>164</sup> Barınma müşterek avaryasındaki hüküm istisnai bir hüküm olarak mütalaa edilmektedir. Bu hadise ile kıyaslanamayacağı ileri sürülmektedir.

### 3.4. Yüzdürme Müşterek Avaryası

Geminin karaya oturması iradi değilse veya 1186. Maddenin şartları yoksa karaya oturmadan doğan zarar ve masraflar müşterek avaryaya dahil değildir.<sup>165</sup> Fakat yüzdürmeden mütevellit zarar ve masraflar müşterek avaryadan sayılır ki, kanunumuz buna “ Geminin yüzdürülmesi ” müşterek avaryası diyor, biz de kısaca, yüzdürme müşterek avaryası diyoruz. İngilizce tabiri “Refloating”, “Almanca Abbringung “, Fransızca tabiri ise “ Renflouement ”dir. Mesela gemi kayalara bindirerek batma tehlikesinden kurtulmak için bir kara parçasına, bir kumsala oturtulmuştur, yahut pervanesi kırılan bir gemi istikamet tayin edememiş kendiliğinden karaya oturmuştur. Her iki halde de karaya oturma müşterek avaryası yoktur, fakat karaya oturan bir gemi bakımından gemi ve yük için müşterek bir tehlike doğduğundan yüzdürme müşterek avaryası bahis mevzuudur.

---

<sup>164</sup> **A.g.e.**, s. 98

<sup>165</sup> **A.g.e.**, s. 99

Kanunumuz bu mevzuuyu 1187. Maddesinde ve York Anvers Kaidelerinin VI, VII ve VIII numaralı kaidelerine tekabül eden şekilde nizamlamıştır. 1187. Madde bir taraftan eski kanunumuzun 1247. Maddesinin 3 numaralı bendinin son fıkrasındaki hükmü almış, diğer taraftan York Anvers Kaidelerinin VI, VII, VIII numaralı hükümlerinden faydalanarak yazılmıştır. Her iki sistem arasında bir değişiklik yoktur.

1) Gerek kanunumuza gerek York Anvers Kaidelerine göre burada da müşterek avaryanın umumi hükümlerine bir istisna konulmuş değildir. Müşterek avaryanın diğer bütün unsurlarının bulunması burada da şarttır. Sonuç olarak her karaya oturma bir müşterek tehlike meydana getirmez. Fakat kaideten karaya oturma bir müşterek tehlike meydana getirir. Bu kaidenin istisnaları da yok değildir. Bilhassa sığ nehirlerde karaya oturma hallerinde olduğu gibi. Binaenaleyh her karaya oturma halinde bir yüzdürme müşterek avaryası yoktur. Ancak oturmanın müşterek bir tehlike teşkil etmesi halinde böyle bir müşterek avarya vardır.<sup>166</sup> 1890 York Anvers Kaideleri geminin karaya oturmuş olması kendiliğinden bir müşterek avaryaya hak verir ve ayrıca bir tehlikeli durumun araştırılmasına lüzum yoktur şeklinde hükme bağlanmıştı. 1924 tadilatından itibaren bu şart açık bir şekilde aranmıştır. Diğer taraftan yüzdürme fedakarlığının kaptanın emri ile olması yani kaptanın bir kararı neticesinde yapılması lazımdır. Sonra yüzdürme tedbirinin gemi ve yükü kurtarmak için alınmış olması gerekir. Yalnız gemiyi kurtarmak veya yalnız yükü kurtarmak için alınan bir tedbir kafi değildir. Tedbir müşterek selamet uğruna alınmakla beraber zaman bakımından evvela birinin, sonra diğerinin kurtarılmış olması müşterek avarya hareketinin mevcudiyetine mani değildir. Evvela yükler boşaltılır ve kurtarılır ve sonra da gemi yüzdürülür. Yeter ki bu hareketler bir kararın muhtelif safhalarını teşkil etsin ve hareketler arasında bir irtibat bulunsun. Diğer taraftan alınan tedbirlerin fevkalade bir tedbir olması lazımdır. Eğer normal bir durum varsa, fevkalade bir hal ve müşterek tehlike de yok demektir. Gemi sadece gemi makinalarını işletmek suretiyle yüzdürülebiliyorsa fevkalade bir tedbir alınmamış demektir. Diğer taraftan geminin fazla yüklü olması sebebiyle sığ bir geçitte karaya oturması evvelden derpiş edilebiliyorsa, yüzdürme masraflarının navlun mukavelesi içerisinde mütalaa edilmesi gerekir. Fakat makinelerin, normal dışı çalıştırılmış olması (su borularının kum ile tıkanmış olmasına rağmen), yüklerin boşaltılması ve

---

<sup>166</sup> A.g.e., s. 100

geminin hafifletilmesi, bir römorkör vasıtasıyla çekilmesi ve kaldırılması, denize yük ve gemi parçalarının atılması vb. fevkalade tedbirlerdir.

2) Yüzdürme sebebiyle husule gelen zararlar ve yine bu sebeple yapılan masraflar yüzdürme müşterek avaryasına girer. Kanun bu masraf ve zararların bilerek verilmiş olmasından bahseder.<sup>167</sup>

Bilhassa gemiye ve yüke gelen zararlara matuf olarak kanunumuzun kullandığı “ bilerek ” tabiri eski ticaret kanunumuzun 1247. maddesinin 3. bendinin son fıkrasından alınmıştır. 1179. maddeye göre kaptan tarafından alınan tedbirin bir iradi karar şeklinde olması lazımdır. Bu tedbir neticesinde doğan zararlar da bir avarya neticesi olarak paylaşmaya girer. Gemiye ve yüke gelecek zararın muhakkak bilerek yapılmış olması şart değildir. Alınan tedbirin neticesi olarak bu zarar doğmuş ise ve tedbir icabı doğması muhtemel ise müşterek avaryaya girer.

Kanunun burada “gemiye veya yüke bilerek yapılan zararlar” dan bahsetmesi bu kaideye bir istisna koymak maksadına yönelik değildir. Yani kaptanın kararının muhakkak bir zarar ikasına yönelik olması şart değildir. Mesela yükün denize atılması halinde bilerek bir zarar ıka etmek kasdı vardır. Diğer taraftan gemiyi yüzdürmek için yükler muvakkaten karaya çıkartılır ve açıkta depo edilen yükler yağmurdan hasar görürse, belki bu hasar bilerek yüklere ıka edilmiş değildir: fakat alınan tedbirin evvelden derpiş edilebilen neticelerindedir. 1187. madde, masrafların gemiyi yüzdürmek veya daha derin bir yere götürmek için yapılmış olmasından bahseder. York Anvers Kaidelerinde ve eski kanunumuzda daha derin bir yere götürmek şeklinde başka bir müşterek avarya şartından bahsedilmiş değildir. Mucip sebepler layihalarında da buna temas edilmiş değildir. Maksat daha derin bir yere götürerek gemiyi yüzer vaziyete sokmak ise, zaten birinci ihtimal bunu içerisine almaktadır. Yok eğer gemi yüzdürülmemekle beraber, daha az tehlikeli bir derince suya götürmek kastedilmişse ve geminin yüzdürülmeyip, sadece müşterek tehlikeden kurtarılması isteniyorsa, bu takdirde belki yine bir müşterek avarya vardır, fakat bunu yüzdürme müşterek avaryası olarak mütalaa etmek, ancak yüzdürme müşterek avaryasının tevsi suretiyle olur. 1179 maddenin bütün şartları arandığına

---

<sup>167</sup> A.g.e., s. 101

göre müşterek avaryanın tevsiinden değil, ancak hususi bir müşterek avarya halinin genişletilmesinden bahsedilebilir.

- Yüzdürme müşterek avaryasında her halde oturmadan mütevellit zararlar müşterek avaryaya girmez. Bu zararlar oturmanın doğrudan doğruya neticeleri olabileceği gibi ( gemi teknesinin oturmadan mütevellit hasarı ), dolayısıyla neticesi de olabilir. Bu hale misal olarak yüzdürme esnasında gemiye istenilmeden verilen zararlar gösterilmektedir.

Çok defa bazı zararların oturmadan mı, yüzdürmeden mi, doğduğunu ayırmak güçtür. Bu mevzuda İngiliz ve Amerikan tatbikatı daha kesindir. Su kesimi altındaki tekne hasarları oturma hasarı olarak telakki edilir. Alman hukukunda ise, tatbikatta yine ekseriya bu neticeye varılmakla beraber, kaide kesin değildir hadisesine göre takdir edilir. Kanunumuz yüzdürme müşterek avaryasına girecek masraf ve zararların başlıcalarını göstermiştir. Bunlar yelken ve direklerin, makine ve kazanların hasar ve ziyaları, hafifletmeden mütevellit zararlardır. Kanunumuz umumi kaideyi vazettikten, yüzdürme sebebiyle husule gelen zararları müşterek avarya olarak kabul ettikten sonra, hususiyetleri tebarüz ettirilerek sayılan zararları biraz daha tafsilatlı olarak göstermek gerekirdi. Münakaşa yelken ve makinelerin zorlanması zararlarından doğabilirdi ki bunlarda 1196. maddede açıklanmıştır. Mühim olanlar belirtilmek isteniliyorsa York Anvers Kaidelerinde olduğu gibi daha teferruatlı olarak yazılmak ve hafifletme masraflarıyla kurtarma yardım masraflarına temas gerekirdi.

b) Geminin yüzdürülmesi sebebiyle yelken zorlanır ve hasara ve ziyaa uğrarsa, yelken zorlanması neticesinde gemi direği kırılırsa, gemi makineleri zorlanır ve bozulursa kazan hasara uğrar ise bu zararlar yüzdürme müşterek avaryasına girer. Bu hallerin hepsi York Anvers Kaidelerinin VI. ve VII. Kaidelerinde gösterilmiştir. Yelken ve makine zorlanması, York Anvers Kaidelerine uygun olarak, ancak oturmuş bir geminin yüzdürülmesi halinde müşterek avaryadır.<sup>168</sup> Yüzer vaziyette bir geminin yelken ve makine zorlanması neticesinde meydana gelen hasarlar müşterek avaryaya girmez (1196. madde). Mesela gemi düşman gemilerininin takibinden kurtulmak için makinelerini doğaüstü çalıştırır ve bu sebeple

---

<sup>168</sup> ARSEVEN, a.g.e., s. 103



makinelerde hasar olursa, bu müşterek avaryaya sayılmaz. Buna sebep yüzer vaziyetteki bir gemide doğan olağanüstü bir tedbir olarak makine ve yelken zorlanması ancak bir istisnadır, çok defa makinelerin normal kullanılmasından doğan hasarlar müşterek avaryaya olarak gösterilmek istenebilir. Halbuki, oturmuş bir gemide makinelerin, yüzdürmek maksadıyla kullanılması normaldir. Bu sebeptir ki, kanunumuz, York Anvers Kaidelerine uygun olarak, ancak oturmuş bir gemide makine ve yelken zorlanmasını müşterek avaryaya olarak kabul etmiştir.

c) Yüzdürme müşterek avaryası masraflarının başında kurtarma yardım masraflarının sayılması gerekirdi. Zira, oturma hallerinin çoğunda bir kurtarma yardım ihtiyacı vardır ve bu suretle gemi yüzdürülür. Kurtarma yardım ameliyesi de muhtelif faaliyetleri içerisine alır. Geminin zedeli kısmı tamir edilir, su yapmış ise su pompalanır ve boşaltılır, yükler boşaltılır, gerekirse gemi kaldırılır ve çekilir. Bu sebeple hadiselerin çoğunda bahis mevzuu olan kurtarma yardım masraflarının maddede zikredilmesi gerekirdi. York Anvers Kaideleri çok muhafazakardır, eski kaidelerde zaruret olmadıkça bir değişiklik yapılmaz. Bu sebeptir ki 1924 yılında Fransızların bu mevzudaki teklifi de maalesef kabul edilmemiştir. Fakat York Anvers Kaideleri tarafımızdan adapte edilirken bu hususun zikri yerinde olurdu.

Şu hususa da temas edelim ki, ister bir kurtarma yardım hareketi olarak, ister bunun dışında yapılsın, yüklerin boşaltılması ve tekrar yüklenmesi, 1185. maddedeki hafifletme masrafları, yüzdürme müşterek avaryasına girer. 1187. madde hafifletme esnasında yüke ve gemiye gelen zararlardan bahsetmektedir.<sup>169</sup> Gaye, 1185. maddede bahsedilen zararlar değil, aynı zamanda bütün hafifletme masraflarıdır da.

d) Bunların dışında yüzdürme sebebiyle gemi ve yüke gelen masraf ve zararlar, geminin yüzdürme manevraları yaparken, mesela pervanesinin kırılması, sarfettiği kömür fuel oil ve dizel oil (gemi adamlarının masrafları ve ücretleri dahil değildir), yüzdürme için geminin bazı kısımlarının sökülmesi için yapılan masraf ve zararlar, gerektiği takdirde oturma yerin sondaj masrafları müşterek avaryaya dahildir. Bu mevzuda karaya oturma müşterek avaryasındaki izahata da bakılabilir.

---

<sup>169</sup> **A.g.e.**, s. 104

Üstünde durulan mevzulardan biri de yükün başka bir vasıta, ile gönderilmesi halinde, yükün geminin müteakip kurtarma ve yüzdürme masraflarına iştirak edip etmiyeceği hususundadır. Artık yük ile gemi mukadderatı ayrılmıştır görüşüne sahip olanlar da vardır, aksi görüşte bulunanlar da vardır. “Biz de diğer bir kısım müellifler gibi bir bütün teşkil eden hareketlerin, yükün ayrılması ile mahiyet değiştirmeyeceği kanaatindeyiz. Yük nihai olarak ayrılrsa dahi, geminin başlamış kurtarma ve yüzdürme masraf ve zararlarına iştirak eder.”

### 3.5. Yangın Söndürme Müşterek Avaryası

Yangın Söndürme Müşterek Avaryası Kavramı: Herhangi bir sebepten çıkan yangın gemide ve yükte hasara yolacabileceği gibi, bu yangının söndürülmesi amacıyla girişilen faaliyetler sonucu da olağanüstü masraflar yapılabilir, gemi ve yük zarar görebilir.<sup>170</sup> İşte gemide çıkan yangının söndürülmesi için yapılan çalışmalar sonucunda meydana gelen masraf ve zararlar (kanunda belirlenen esaslar çerçevesinde) müşterek avarya olarak kabul edilir ve gemi yük ve navlun arasında paylaşılır. Bu hale “yangın söndürme müşterek avaryası (Extinguishing fire, Löschungdes fevers, Extinction d’ incendie aboard)” denir. Buna karşılık, yangından meydana gelen masraf ve zararlar müşterek avarya sayılmaz. Çünkü burada “ iradi fedakarlık ” unsuru yoktur: Yangın iradi olmayan bir sebepten ileri gelmiştir ve bu, masraf ve zarara yol açmıştır.<sup>171</sup> Yangın zararları hususi avarya teşkil eder ve herbir unsur kendi zararına katlanır, paylaşım sözkonusu olmaz.

York Anvers Kurallarındaki Yeri: Müşterek avarya kurallarının birleştirilmesi yolunda Sosyal İlimleri Geliştirme Cemiyeti tarafından yapılan çalışmaların etkisiz kalması üzerine, 1877’de Anvers’de Milletlerarası Hukuk Cemiyetince organize edilen toplantıda, 1844 York kurallarında bazı ekleme ve değişiklikler yapılmak suretiyle “ York Anvers Kuralları ” adı altında bir kurallar bütünü oluşturulmuştur. İşte, yangın söndürme müşterek avaryası 1877 den başlayıp 2004’e kadar süregelen York Anvers Kaideleri zincirinde bugünkü şeklini ilk olarak 1890 York Anvers Kaidelerinde almıştır.

<sup>170</sup> Nami BARLAS, **Yangın Söndürme Müşterek Avaryası**, İstanbul, 1984, s. 482

<sup>171</sup> **A.g.e.**, s. 483

Tam olarak tesbit edebildiğimiz ilk metin olan 1924 York Anvers Kaidelerinin III numaralısında yangın söndürme müşterek avaryası düzenlenmiştir. Buna göre: “Gemide çıkan yangını söndürmek için gemiye ve yüke veya bunlardan birine su ile veya başka surette (karaya oturtma ve yanan gemi bordasına yanaşmak da dahil olmak üzere) yapılan zarar müşterek avaryadandır. Ancak, yanmış dökme halindeki yüke, gemi aksamına ve kolilere gelen zarar için hiçbir müşterek avarya tazminatı verilemez.” Görüldüğü gibi kural iki bölümden ibarettir: Birinci bölümde yangın söndürme müşterek avaryası genel olarak tanımlanmış, ikinci bölümde ise bunun istisnası belirtilmiştir.

Yangın söndürme müşterek avaryası, 1924 York Anvers Kurallarının bazı kurallarının değiştirilmiş şekliyle ibaret fakat esasta ve sistemde onun aynı olan 1950 York Anvers Kurallarında, yine III numara altında düzenlenmiştir. Hüküm şu şekildedir: “ Gemide çıkan yangını söndürmek üzere gemi ve yüke veya bunlardan birine su ile veya başkaca yapılan zarar ve hasarlar, yanan bir geminin sığa oturtulmasından veya valfleri açılmak suretiyle oturtulmasından doğanlar da şamil olmak suretiyle, müşterek avaryadandır.<sup>172</sup>

Ancak geminin dökme yükün ve ( eğer yük koliler halinde ise ) kolilerin yanmış kısımları tazmin edilmez.” Burada da konu, kural ve istisnadan ibaret olmak üzere iki kısımda düzenlenmiştir. Bugün müşterek avaryada York Anvers Kuralları ile varılan en son aşama 1974 York Anvers Kurallarıdır. Burada da III numaralı kural, yangın söndürme müşterek avaryasına ayrılmıştır. Fakat maddede, 1924 ve 1950 York Anvers Kurallarına nazaran çok önemli bir değişiklik yapılmış ve istisna hükmü kaldırılarak yeni bir istisna getirilmiştir. Hüküm şu şekildedir: “Gemide çıkan yangını söndürmek için, gemi ve yüke veya bunlardan birine su ile veya yanmakta olan gemiyi karaya oturtmak veya lombarlarını açarak batırmak da dahil olmak üzere, başka surette yapılan zarar müşterek avarya sayılır. Ancak, duman veya sıcaklığın herhangi bir surette sebep olduğu zararlar için tazminat ödenmez.”

Buraya kadar, yangın söndürme müşterek avaryasının York Anvers Kurallarındaki düzenleniş tarzını belirtmiş bulunuyoruz. Bu Kuralların kanunumuza yansımalarını ve etkisini, onları ele almamıza gerekçe olarak gösterebiliriz.

---

<sup>172</sup> A.g.e., s. 484

Türk Ticaret Kanununda düzenleniş tarzı halen yürürlükte bulunan 29.6.1956 tarih ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunumuzun 1188. maddesi “ Gemide çıkan yangının söndürülmesi ” kenar başlığı altında özel olarak yangın söndürme müşterek avaryasını düzenlemiş bulunmaktadır. Hüküm aynen şöyledir: “ Gemide çıkan yangını söndürmek üzere gemide ve yükte veya bunlardan birinde su ile yahut lombarları açarak batırma da dahil olmak üzere, başka suretlerle meydana getirilen zararlar: (yükün yanmamış kalan parçalarının, istif edilmeksizin veya dökme halde gemiye yüklenmiş bulunan malların ve gemi kısımlarının yanma yüzünden uğradığı zararlar hariç) müşterek avaryadandır.”<sup>173</sup>

Şu halde TK. da, 1179. maddedeki genel hüküm ve 1188. maddedeki özel düzenleme bağlantılı olarak uygulama alanı bulacaktır. Nitekim, TK. 1179 / II’de bu husus belirtilmiş, özel olarak düzenlenmiş bulunan müşterek avarya hallerinin ancak 1179 / I’ deki genel şartları taşımak ve bu kısımda aksine hüküm bulunmamak kaydıyla müşterek avaryaya girebileceği ifade edilmiştir. Bu düzenleme tarzı, Eski Ticaret Kanununa nazaran bir yeniliktir. Gerçekten, 13.5.1929 tarih ve 1440 sayılı Eski Ticaret Kanununda yangın söndürme konusu ayrı bir müşterek avarya hali olarak düzenlenmemiştir. Problem, müşterek avaryanın genel hükmü olan 1241. madde çerçevesinde değerlendirilmekte ve bu genel şartlar mevcutsa, müşterek avaryanın varlığı kabul edilmekteydi. Yukarıda yangın söndürme müşterek avaryasını genel olarak ele alırken, York Anvers Kaideleri ve TK. daki tanımlamaları belirtmiş bulunuyoruz. TK. 1188 ve 1924, – 1950 ve 1974 – York Anvers Kaidelerinin III numaralı yangın söndürme müşterek avaryasına ilişkin düzenleme getirilirken, tanım da vermektedir. 1974 York Anvers Kaideleri hariç, diğerleri gerek kural ve gerekse istisna hükmü bakımından aynıdır. İstisnanın kabul edilip edilmemesi takip olunan hukuk politikasına bağlıdır. “Bu nedenle biz, istisnanın bulunmasının gerekli olup olmadığı tartışmasını sonraya bırakarak burada yangın söndürme müşterek avaryasının unsurlarını gösterecek şekilde bir tanım vermeye çalışacağız. Unsurlar ise hemen aşağıda incelenecektir. Buna göre tanımlı şöylece verebiliriz: “ Yükle birlikte bir deniz yolculuğuna atılmış gemide çıkan ve ortak tehlike oluşturan yangını söndürmek amacıyla, iradi olarak gemiye ve yüke veya bunlardan birine su ile veya ( yanmakta olan gemiyi karaya oturtmak veya lombarlarını açarak

---

<sup>173</sup> A.g.e., s. 485

batırmak da dahil olmak üzere ) başkaca herhangi bir surette verilen zarar ve yapılan masraflar yangın söndürme müşterek avaryasındandır.”<sup>174</sup>

“Yangın söndürme müşterek avaryasının unsurlarını, yukarıda verdiğimiz tanıma uygun olarak belirtmeye geçmeden önce bir noktayı açıklamakta yarar görüyoruz: Bir olayda yangın söndürme müşterek avaryasının varlığından bahsedebilmek için öncelikle müşterek avaryanın genel şartlarının mevcut olması gerekir. Kanunda yangın söndürme müşterek avaryası özel olarak düzenlenmekle, müşterek avaryanın genel hükmü ( TK 1179/I ) bertaraf edilmek istenmemiştir. Şu halde, müşterek avaryanın genel şartları her halde aranacak, ayrıca yangın söndürme müşterek avaryası için aşağıda ele alacağımız unsurların varlığına dikkat edilecektir. Yukarıda yaptığımız tanımda, müşterek avaryanın genel unsurlarına da yer verilmiştir. Bundan maksat, tanımın tam ve eksiksiz olabilmesidir. Bununla beraber, aşağıda yangın söndürme müşterek avaryasının unsurları incelenirken, yukarıda belirtilmiş bulunulduğundan müşterek avaryanın genel şartları ayrıca ele alınmayacak, sadece yangın söndürme müşterek avaryasına özgü unsurlar üzerinde durulacaktır”.

Bu açıklamalardan sonra yangın söndürme müşterek avaryasının unsurlarını incelemeye geçebiliriz:

- Gemide yangın çıkması: Bir olayda yangın söndürme müşterek avaryasının varlığından bahsedebilmek için temel şart, gemide bir yangının çıkmasıdır. Her ne kadar yangından doğan zarar müşterek avaryaya olmayıp, TK. 1180 anlamında bir hususi avaryaya teşkil ederse de, bu yangının söndürülmesi girişimleri sonucu meydana gelen masraf ve zararlar TK. 1188 gereğince müşterek avaryadır.<sup>175</sup> Bu bakımdan “ yangın ” unsuru üzerinde durmak gerekir. İlk olarak şu soruya cevap aramalıyız: Yangının çıkış yeri konu bakımından önem taşır mı? Başka deyişle, yangının gemide çıkmış olması şart mıdır, yoksa gemi dışında çıkan ve büyük ihtimalle gemiye sirayet edecek olan yangını söndürme faaliyetlerine girişilmesi sebebiyle yapılan masraflar ve gemi ve yüke veya bunlardan birine verilen zararlar müşterek avaryaya girecek midir?

---

<sup>174</sup> **A.g.e.**, s. 486

<sup>175</sup> **A.g.e.**, s. 487

Kanun bu konuda açıktır. TK. 1188, “ Gemide çıkan yangını söndürmek üzere ...” ifadesiyle başlamaktadır. Maddenin kenar başlığı da “Gemide çıkan yangının söndürülmesi” dir. Kenar başlığın ifadesi ve hükmün lafzı, yangının gemide çıkmış olmasının gerekliliğini ortaya koyar. Şu halde, gemi dışında çıkan yangını (Bu yangın gemiye sirayet edebilecek olsa da) söndürmek için girişilen faaliyetler sonucu meydana gelen zarar ve masraflar müşterek avaryaya teşkil etmeyecektir.

Gemide çıkan her yangının, söndürme faaliyetleri bakımından müşterek avaryaya yol açıp açamayacağı ele alınması gereken diğer bir sorundur. Kanunda bu noktada herhangi bir açıklık yoktur. Fakat müşterek avaryanın genel koşullarından yararlanarak diyebiliriz ki, bu noktada kriter “ müşterek selamet ” olmalıdır. Buna göre, müşterek selameti tehlikeye düşürmeyen, sadece yükü veya sadece gemiyi ilgilendiren ve tehlike oluşturmadığı için önlem alınmayan küçük yangınlar hususi avaryaya olarak kalacaktır ( TK. 1180/II ) Yangının, birlikte yolculuğun selametini tehlikeye sokacak nitelikte olması gerekir: zira ancak böyle bir halde söndürme faaliyetlerine girişilecektir. Vardığımız bu sonuç, müşterek avaryanın genel şartlarından biri olan “ müşterek tehlike ”nin bir yansımasıdır. Bunun gibi, yangının gemideki çıkış yeri de esas itibarıyla önem taşımakla beraber, “ müşterek tehlike ” unsurunun varlığı bakımından dikkat edilmesi gerekebilir. Misal, güvertede ambarlardan çok uzak bir yerde bulunan boş koli ambarlarının ya da yedek halat toplarının tutuşması halinde, bu yangını söndürmek için girişilen faaliyetlerin doğurduğu masraf ve zararlar müşterek avaryadan sayılmaz. Çünkü yangın, yükler bakımından herhangi bir tehlike teşkil etmemekte, dolayısıyla da “ müşterek tehlike ” unsuru bulunmamaktadır.<sup>176</sup>

Bu halde ise yolculuğun selameti için girişilmiş bir faaliyetten sözedilemez. Sonuç olarak denilebilir ki, gemide müşterek tehlike oluşturmayacak bir yerde çıkan yangını söndürme girişimlerinden doğan masraf ve zararlar müşterek avaryadan değildir. Yangın geminin kendi yakıtı olan kömürde çıkmışsa ne olacaktır? Bu durumda kömürün yanmasının ne ölçüde müşterek tehlike oluşturduğuna bakılmalıdır. Yangın genişleyip, yolculuğun devamını tehlikeye düşürecek durumdaysa, söndürme tedbirlerinden doğan masraf ve zararlar müşterek avaryaya girecektir. Şayet yakıt olarak kullanılan kömür yükten ayrı bir bölmede bulunuyorsa

---

<sup>176</sup> A.g.e., s. 488

ve yanması müşterek tehlikeye yol açmayacaksa, bu yangını söndürme faaliyetlerinin doğurduğu masraf ve zararlar yangın söndürme müşterek avaryası kapsamına girmez. Fakat başka bir müşterek avaryaya meydan verebilir: Yanan kömür yerine, yakıt olarak gemi parçası yük ve kumanyanın kullanılması durumunda, TK. 1189 uyarınca ayrı bir müşterek avarya hali sözkonusu olabilir.

Bu konuda, tehlikenin varlığına kimin karar vereceği problemi üzerinde de durmak gerekir. Tehlikenin varlığına karar verme yetkisi kimdedir? Mutlak yetkili kaptan mıdır, yoksa ikinci kaptan, klavuz, liman dairesi veya başka bir makam da karar verebilir mi? Bu konu oldukça tartışmalıdır. Fazla ayrıntıya ve tartışmaya girmeksizin TK. 978 – 979'un ışığında diyebiliriz ki, bu konuda esas itibarıyla yetkili kişi kaptandır. Yangın tehlikesinin mevcut olduğuna kaptan karar verecektir. Fakat mutlak yetkilinin kaptan olduğunu söylemek de ihtiyaçlara her zaman uygun düşmeyecektir. Bu nedenle, kaptanın yokluğu veya karar veremeyecek durumda bulunması halinde, istisnaen, başka birinin, mesela ikinci kaptanın, gemi zabitanın, klavuzun veya liman dairesinin tehlikenin varlığına karar vermeye yetkili olduğu kabul edilmelidir. Şu halde kural, tehlikenin varlığına kaptanın karar vermesidir. Bu prensip, Ralli – Troop olayında Amerikan Yüksek Mahkemesince de paylaşılmıştır: Olay kısaca şöyledir: Bağlama limanında bulunan J.W Parker adlı gemide, yüklemeye başladıktan sonra yangın çıkmış, ikinci kaptanın çağırısı üzerine diğer gemiler yardıma gelmiş ve ambarlara su sıkmaya başlamışlardır.

Sonra liman otoriteleri gemiye çıkarak hareketin idaresini ellerine almışlardır. Bu sırada kaptan gemiye gelerek yükleri boşalttırmaya başlamıştır. Fakat liman otoriteleri buna engel olduklarından, su sıkılmaya devam edilmiştir. Sonunda, zaten sıkışık durumda yüklenmiş bulunan hint kenevirleri aşırı su ile şişerek direkler ile güvertenin havaya uçmasına sebep olmuştur.

Olaydan sonra müşterek avaryanın varlığı dava konusu olmuş, New York "Circuit" mahkemesi olayda yangın söndürme müşterek avaryasının mevcut olduğunu kabul etmiştir. Hüküm, Yüksek mahkece bozulmuştur. Gerekçe olarak da şu hususlar ileri sürülmüştür: Müşterek avaryanın varlığı için, fedakarlığın, gemi ve yükün kurtarılması amacıyla yapılması şarttır. Oysa liman otoriteleri, limandaki diğer gemi ve malları da korumakla görevlidirler ve bu olayda da bu düşünceyle hareket

etmişlerdir. Sonra, uygulanacak tedbiri seçme yetkisi kaptana aittir. Üstelik, olayda kaptanın emri uygulansaydı daha az zarar doğacaktı. Nihayet, liman otoriteleri kanun veya sözleşme ile bu konuda yetkili kılınmamışlardır.

Bundan başka, tehlikenin varlığında yanılma konusu üzerinde durmak gerekir. Acaba, gerçekte bir yangın olmadığı halde kaptan yangın – ve dolayısıyla tehlike – var sanarak birtakım tedbirler almış ve sonuçta da masraf ve zarar doğmuşsa bunlar müşterek avarya sayılacak mıdır? “Müşterek avaryanın genel şartları içinde tartışılan bu konuda fazla ayrıntıya girmeden, subjektif tehlikenin de yeterli olduğu görüşünü paylaştığımızı belirtmek isteriz. Gerçekte bir tehlike bulunmadığı halde kaptan yangın var sanarak makul surette söndürme faaliyetlerine girişmişse, meydana gelen masraf ve zarar müşterek avarya sayılmak gerekir.” Bu konuda İngiliz mahkeme içtihatları kesin bir tavır almış değildirler.<sup>177</sup> Fakat 1922 yılında verilmiş bir kararda müşterek avaryanın varlığı reddedilmiştir: Joseph Watson and Sons Ltd – Firemon’s Fund Insurance Company of San Fransisco arasındaki uyuşmazlığa konu teşkil eden olayda, gemi reçine yüklüdür. Kaptan buhar borularındaki bağlantılardan birinin gevşemesi üzerine çıkan buharı duman sanmış ve yangın çıktığı zehabına kapılarak ambara su sıkılmasını emretmişti. Bu faaliyet sonucu doğan zarar, İngiliz mahkemesince müşterek avarya olarak kabul edilmemiştir.

Yangın söndürme faaliyetlerine girişilmesi gemide çıkan ve ortak tehlike teşkil eden yangını söndürmek için girişilen faaliyetler sonucu doğan masraf ve zararlar müşterek avarya sayılır. Bu bakımdan söndürme, faaliyetlerinin özellikleri önem taşır. TK. 1888 “ ... su ile veya başka suretlerle ”meydana getirilen zararlardan bahsetmektedir. Maddenin ifadesinde söndürme faaliyetlerine örnek olarak suyun gösterilmesi, su ile söndürmenin en çok rastlanan yol olmasındandır. Kanun, “ başka suretlerle ” ibaresini kullanmakla, söndürme faaliyetleri bakımından herhangi bir özel şart aramadığını göstermektedir. Bu nedenle, amaca uygun her yol söndürme faaliyeti olarak kabul edilecektir. Bu konuda York Anvers Kurallarına nazaran kanunumuzda bir farklılık vardır: “1924, 1950 ve 1974 York Anvers Kurallarının III numaralısında yangın söndürme zararları düzenlenirken söndürme faaliyetlerine örnekler verilmiş ve hep “karaya oturtma” dan da bahsedilmiştir. Buna karşılık TK.

---

<sup>177</sup> A.g.e., s. 490



da buna yer verilmemiştir. Bunun bir unutmaya eseri olduğunu söyleyemeyiz. Çünkü TBMM. Adliye Encümeni Mazbatasının 413. sahifesinde, “ Bu maddenin mehzazı olan 1950 York Anvers Kaidesinin III. Kaidesinde geminin karaya oturtulması sözü çıkarılmış bulunmaktadır... Metin bu ... şekilde düzeltilmiştir ” denmektedir.”<sup>178</sup>

“Demek ki değişiklik bilinçli olarak yapılmıştır. Fakat bunun sebebini anlamak güçtür. Ayrıca, gerekçede kullanılan ifade de yanlıştır: çünkü mehzaz 1950 York Anvers Kurallarının III numaralısında “ karaya oturtma ” örneği muhafaza edilmiştir. Kanunumuzun bu durumuna rağmen, yangının karaya oturtmak suretiyle söndürülmesi halinde de müşterek avaryanın varlığını kabul edebiliriz çünkü “ başkaca suretlerle ” ifadesi buna imkan verecek derecede geniştir.”

Yanan geminin batırılması suretiyle yangının söndürülmesi de müşterek avaryaya yol açar, batırma da bir söndürme faaliyeti olarak kabul edilir. Nitekim Yargıtay Ticaret Dairesinin 2.10.1950 tarih ve E. 3109, K. 3993 sayılı kararında “ Yükte çıkan yangının söndürülmesi için itfaiyenin yardımı ve kaptanın emriyle geminin batırılması sebebiyle gelen zararlar müşterek avaryadandır.” Denilmekle bu hususa işaret edilmiştir. Olayda, davacıya ait “ Sarıkuş ” motoru Haydarpaşadan yüklediği 600 çuval kükürdü iskeleye boşaltırken kükürtler harareten kızışmış ve yangın çıkmıştı. Kaptan yangını söndürebilmek için geminin batırılmasını emretmiş, bunun üzerine itfaiyenin de yardımı ile gemi batırılmıştı. Sonuçta yükler kurtarılmış fakat batma yüzünden gemi makineleri hasara uğramıştı. Gemi sahibi uğradığı zararın garameten taksimi talebiyle dava açmış, mahkeme de kabul ederek olayda müşterek avaryanın varlığına hükmetmişti, Yargıtay, anılan kararı ile yerinde olarak mahkeme kararını onamıştır.

Henüz yangın çıkmamakla beraber, yükün ( mesela kömür veya kükürdün ) yanacak kadar kızışması halinde buna karşı birtakım tedbirler alınırsa, bu halde de müşterek avaryaya hareketi var sayılmalıdır. Söndürme tedbiri olarak en çok suyun kullanıldığını yukarıda belirtmiştik.<sup>179</sup> Nitekim İngiliz Dispeçiler Derneği Tatbikat Kaidelerinin 10 numaralısında : “ Bir yangını söndürmek maksadıyla geminin anbarlarına dökülen suyun ika edeceği hasarlar müşterek avaryadandır ” denilmektedir. Suyun yolacacağı zararlar çeşitli olabilir: Yükler ıslanabilir, harareten

<sup>178</sup> BARLAS, a.g.e., s. 491

<sup>179</sup> A.g.e., s. 492

ısınan gemi makineleri deforme olabilir, bazı yükler ve gemi parçaları denize akabilir... Diğer şartlar da mevcutsa, bu masraf ve zararlar müşterek avaryaya girer.

Söndürme faaliyetlerinin masraf veya zarara yolaçması. Gemide çıkan ve müşterek tehlike arzeden yangını söndürmek için girişilen faaliyetlerin yolaçtığı zarar ve masraflar yangın söndürme müşterek avaryasındandır. Daha önce de belirttiğimiz gibi, yangından doğan zararlar hususi avarya olup, müşterek avarya sayılmaz ve sonuç olarak da paylaşılmaz. Çünkü zarar iradi bir fedakarlık sonucu meydana gelmiş değildir.

Bu konuda, yangın söndürme müşterek avaryasında kaptanın iradi bir fiili ile bir hususi avarya halinin müşterek avaryaya dönüştüğü fikri ileri sürülmüştür. “Kanımızca bu görüşte isabet yoktur. Çünkü yangına uğrayan yükler, kaptanın iradi fiili olan söndürme tedbirlerine konu olsa bile, müşterek avarya kapsamına girmez. Çünkü TK. 1188'deki istisna hükmü buna açıkca engel teşkil eder.”

Türk hukukunda, bir hakem – dispeççi kararında, yangın zararının paylaşılmayacağı açıkca gösterilmiştir. Karara konu olan olayda, Eskişehir şilebinin I / 1962 sayılı gidiş seferine ait boşaltma işlemlerine başladıktan sonra, geminin dip anbarında yangın başgöstermiş ve alınan söndürme tedbirleri zarara yolaçmıştır.<sup>180</sup>

Bu arada 10 adet anbar kapağı da hasara uğramıştır. İşte bu hasarın tazmini talebi, hakem – dispeççiler tarafından, yangından ileri geldiği gerekçesiyle reddedilmiştir. Yine bu kararda, gemi bölmelerindeki hasarın % 80'inin yanmadan, % 20'sinin söndürmeden ileri gelmiş olduğu, tazminatın bu oranlara göre hesaplanması gerektiği belirtilmiştir.

Bu noktada en önemli problem, hangi zararın yangın, hangi zararın söndürme zararı olduğunun nasıl saptanacağıdır. Bu sorunu yangın söndürme müşterek avaryasının kapsamını tespit ederken aşağıda ele alacağız.

Navlunun tartı üzerinden kararlaştırıldığı bir yolculukta ( TK. 1074 ), Yangını söndürmek için anbarlara sıkılan su yükün ağırlığını arttırmışsa, donatan hakettiği

---

<sup>180</sup> **A.g.e.**, s. 493

halde yükü ile ilgili talep edemeyeceği ek navlun tutarının müşterek avaryaya olarak tazminini isteyebilecek midir? Problem, Fransız Dispeçiler Derneğinin 22.1.1926 tarihli Genel Kurul toplantısında tartışılmıştır. Toplantıya katılan eksperlerin çoğu, böyle hallerde ıslanmadan doğan ağırlığın tespit edilip, bu miktar indirildikten sonra navlunun hesap edildiğini bildirmişlerdir. Bunun üzerine Genel Kurul yerinde olarak şu karara varmıştır: “ Donatan, müşterek avaryaya yoluyla artan ağırlığa tekabül eden ek navlun ücretini talep edemezse de, artan ağırlık miktarının kendisine tahmil etmiş bulunduğu ek nakliye masraflarını isteyebilir.”

#### Kapsamı:

1) Müşterek Avaryaya kapsamına giren zararlar gemide çıkan yangın ve bunun söndürülmesi faaliyetleri sonucu üç tür zarar doğabilir: Doğrudan doğruya yangının yolaçtığı zararlar, yangını söndürmek için alınan tedbirlerin (mesela sıkılan suyun veya köpüğün) yanan mallara verdiği zararlar ve nihayet, yanmamış malların söndürme yüzünden uğradığı zararlar ... Gerek TK 1188, gerekse York Anvers Kurallarının III numaralı nazara alındığında bunlardan sadece sonuncusunun yangın söndürme müşterek avaryası kapsamına girdiği anlaşılır.<sup>181</sup> Gerçekten de, yangın zararları hususi avaryaya teşkil ettiği gibi, yanan mallara söndürme yüzünden gelen zararlar da müşterek avaryaya kapsamı dışında bırakılmıştır. Şu halde, bizatihi söndürme faaliyetlerinin yolaçtığı masraf ve zararlar müşterek avaryadır.

TK. 1188 sadece “ zararlar ” dan bahsedip, “ söndürme masrafları ” nın müşterek avaryaya girip girmeyeceği konusunda herhangi bir hüküm taşımamaktadır. York Anvers Kurallarının III numaralısında da açıklık yoktur. Buna rağmen, söndürme masraflarının da müşterek avaryaya kapsamına gireceği kabul edilmelidir. Çünkü genel hüküm mahiyetindeki TK. 1179/I bunu gerektirir. TK. 1188’de özel düzenleme getirmekle kanun, bu genel hükmün uygulanmasını önlemek istemiş değildir. Bu husus TK. 1179/II de de açıkca belirtilmiştir. Şu halde, yukarıdanberi söyleyegeldiğimiz gibi, söndürme sonucu doğan zararlar kadar, yine bunun sonucu olarak yapılan masraflar da müşterek avaryaya kapsamına girer.

---

<sup>181</sup> **A.g.e.**, s. 494

İngiliz Dispeççiler Derneği Tatbikat Kaidelerinin yukarıda belirttiğimiz 10 numaralı da sıkılan su bakımından söndürme zararlarının müşterek avaryaya gireceğini kabul etmiştir. Söndürme tedbiri olarak karaya oturtma'nın, York Anvers Kurallarında eskiden beri yer aldığı halde TK. da düzenlenmemesi konusuna yukarıda değinmiş olduğumuzdan, bu halde doğacak zararın müşterek avaryaya kapsamına girip girmeyeceğini tespit için oraya atıf yapmakla yetiniyoruz.

2) Müşterek Avarya kapsamı dışında kalan zararlar: Ticaret Kanunumuzun, yangın söndürme müşterek avaryasını düzenleyen 1188. maddesi ana kuralı belirttikten sonra, bunun istisnasını düzenlemiştir. Ancak burada düzenleme tekniği bakımından başarısız bir ifadeye rastladığımızı belirtmemiz gerekir. Maddenin ifadesi Aynen şu şekildedir: “ ... yükün yanmamış kalan parçalarının, istif edilmeksizin veya dökme halde gemiye yüklenmiş bulunan malların ve gemi kısımlarının yanma yüzünden uğradığı zararlar hariç...”

“Maddenin lafzi yorumu anlamsız sonuç doğurur, maddenin anlamına göre, gemi kısımlarının, dökme malların ve kolilerin yangından gördükleri zarar tazmin edilmez; fakat söndürme önlemlerinden doğan zararları ödenir. Bu ise istisna değil, kuralın tekrarından ibaret olur. İstisnayı daha açık ve doğru olarak anlayabilmek için TK.1188'i York Anvers Kurallarının III numaralıdaki gibi değerlendirmek gerekir. York Anvers Kurallarının III numaralına göre : “ ... geminin dökme yükün ve eğer yük koliler halinde ise kolilerin yanmış kısımları tazmin edilmez.” Demek ki, yangına maruz kalan bu unsurlara söndürmeden gelen zararlar dahi tazmin edilmeyecektir.”

Şu halde yangın söndürme müşterek avaryasının kapsamı dışında kalan masraf ve zararları başlıca iki grupta toplayabiliriz: Bizatihi yangından doğan masraf ve zararlar ile, yanmış kısımlara söndürmeden dolayı gelen masraf ve zararlar. İngiliz Dispeççiler Derneği Tatbikat Kaidelerinin 11 numaralı da, York Anvers Kurallarının III numaralına benzer şekilde fakat küçük bir ifade farklılığıyla aynı düzenlemeyi getirmektedir. Buna göre: “Bizzat yanan veya yükü yanan gemide bulunan mallara, yangını söndürmek maksadıyla isteyerek kullanılan suyun ika edeceği hasar, su atıldığı sırada mallar ateş almış bulunduğu takdirde, müşterek avarya yoluyla tazmin olunmazlar.”

Görüldüğü gibi, ifade farklılığı, York Anvers Kuralları III'de “ yanmakta olan ” eşyanın nazara alınmasına karşılık, burada “ ateş almış ” kısımlardan sözedilmesinden ibarettir. Bu hususları belirttikten sonra, müşterek avaryaya kapsamı dışında kalan masraf ve zararları ele alabiliriz:<sup>182</sup>

- Yangından meydana gelen zararlar: Çeşitli kereler belittiğimiz gibi, yangın zararları müşterek avaryaya kapsamı dışında kalır. Bunlar hususi avaryaya teşkil ederler.

- İstisna hükmüne giren haller: Gerek TK. 1188'de ve gerekse York Anvers Kurallarının III numaralısında yer alan istisna hükmü, Anglo – Sakson kökenlidir. Kabul edilmesinin başlıca iki sebebi vardır: Birincisi, yangına uğrayan gemi kısımları ile yük parçalarına gelen zararların bir yangın zararı olduğu, söndürme zararı olarak değerlendirilemeyeceğidir. İkincisi ve daha önemlisi ise, meydana gelen zararın pratik bakımdan yangın zararı mı yoksa söndürme zararı mı olduğunu tesbitteki güçlüktür. Buna karşılık sözkonusu istisna, Fransız içtihatlarında, 1892 Cenova Kongresinde ve İtalyan kanununda kabul edilmemiş, ayırım gözetilmeksizin tüm söndürme zararları müşterek avaryaya olarak mütalaa edilmiştir.

TK. 1118'de York Anvers Kurallarının III numaralısına uygun olarak üç istisna öngörülmüştür:

-Yangına maruz kalan gemi kısımları: Buraya gemi teknesinin yanısıra, geminin mütemmim cüz'leri ve teferruatı da dahildir. Genellikle geminin tahta aksamı yangına maruzdur. Metal kısımlar esas itibariyle yanmaz; yanan bunlar üzerindeki yağ tabakasıdır. Fakat metal kısımlar da zarara uğrayabilir: Yangının tehlikesiyle kızışan metal yumuşar, formunu bozar, özellikle üzerine sıkılan soğuk suyun etkisiyle zarar görür. Bu yüzden, istisna hükmü bunlar hakkında da aynen uygulanmalıdır.

- Dökme yükler: Kanun “ ... istif edilmeksizin veya dökme halde ...” yüklenmiş mallardan bahsetmektedir.<sup>183</sup> Bundan maksat, bağımsız kolilere ayrılmaksızın dökme halde bulunan ve bu şekilde taşınan mallardır: Kömür, buğday, pancar... gibi. Dökme yük birden fazla ambarda taşınıyorsa, anbarlardan birinde yangın çıkması

<sup>182</sup> **A.g.e.**, s. 496

<sup>183</sup> **A.g.e.**, s. 497

fakat hepsinde söndürme tedbirlerine girişilmesi durumlarında bazı problemler ortaya çıkar. Mesela, aynı kişiye ait 600 tonluk kömür yükü üç ayrı anbarda taşınmaktadır. I no. lu anbardaki kömürler kızışıp yanmaya başlamış, bunun üzerine her üç anbarda da söndürme tedbirleri alınmıştır. II ve III no.lu anbarlarda taşınan yüklerin söndürme tedbirleri yüzünden uğradığı zararlar müşterek avaryaya girer, bunlar hakkında istisna hükmü uygulanmaz. Çünkü buradaki dökme yükler yangına maruz değildir. I no.lu anbara gelince: Burada taşınan 200 ton kömürün 1 tonu yanma yüzünden, geriye kalan 199 tonu ise söndürme tedbirlerinden zarara uğramışsa çözüm ne olacaktır? Bir anbardaki yüklerin tamamı bir koli gibi mütalaa edilip, bütünüyle istisna hükmüne sokularak müşterek avarya dışında mı bırakılacaktır? Hükmün amacı bu olmasa gerekir. Nitekim doktrinin hemen tamamı bu görüşü reddeder. İngiliz Yüksek Mahkemesi de “ Grienshield – Stephens ” olayında aynı sonuca varmıştır. O halde nasıl bir çözüme gidilmelidir?

Bu konuda başlıca iki görüş vardır: “ Birim Sistemi ” adı verilen birinci görüş, dökme halde taşınan yükü tartı yönünden birbirinden bağımsız birimlere ayırır. Buna göre, yükün yangına bir tondan azı maruz kalmışsa bir tonunu, bir tondan fazlası fakat iki tondan azı maruz kalmışsa iki tonunu ... istisna hükmüne sokmak gerekir.

Grienshield – Stephens olayında İngiliz Yüksek Mahkemesi tarafından kabul edilen ve Lordlar Kamarasınınca da onaylanan, doktrinde “ verasite sistemi ” olarak adlandırılan ikinci görüşe göre ise, dökme yükün gerçekten ve fiilen yanan kısmı istisna hükmüne tabidir, diğer kısmı ise müşterek avaryaya girer.<sup>184</sup> Yani, istisna hükmü hiç yokmuş gibi hareket edilir. Bu görüş, Fransız Dispeççiler Derneğince de benimsenmiştir.

“Her iki görüş de pratik çözüm getirmekle beraber, birim sisteminin kabulü kanımızca daha yerindedir. Çünkü istisna hükmü, yangın zararı – söndürme zararı ayırımı yapılmayan hallerde kesin bir çözüme gidebilmek için konulmuştur. Bu kesinlik ise birim sistemi ile sağlanabilir. Gerçi bir birim içerisindeki zarar dahi kısmen yangından, kısmen söndürme tedbirinden doğmuş olabilir ki bu takdirde tesbit güçlüğü yine ortaya çıkabilir. Fakat birim sisteminde o birimin tamamının istisna hükmüne dahil edilmesiyle, bu araştırmaya gerek kalmayacak ve güçlükler

---

<sup>184</sup> A.g.e., s. 498

ortadan kalkacaktır. Halbuki verasite sistemi denilen ikinci görüş kabul edilirse, bu takdirde tekrar başlanılan yere geri dönecek ve yangın zararı – söndürme zararı ayırımındaki güçlük tüm açıklığıyla kendini gösterecek, sonuç olarak da istisna hükmünü koymanın anlamı kalmayacaktır.”

- Koli halinde taşınan yükler: Yük çuval, sandık balya veya paket gibi koliler halinde taşınmakta ise, her bir koli bağımsız birer birim olarak kabul edilecektir. Bu surette, sadece yanmakta olan koliler – bütünüyle yanmamış olsa, hatta yanmamış kısımlar üzerinde söndürme zararları bulursa bile – müşterek avarya dışında bırakılacak, buna karşılık yangının sirayet etmediği diğer kolilere verilen söndürme zararları paylaşma konusu olabilecektir.

“Koliler hakkında, yukarıda dökme yükler için ele aldığımız problem sözkonusu olmaz. Fakat bunlar için de çözülmesi gereken bir sorun vardır. Acaba bir kolinin anbalajı yangın zararına uğramış fakat içerisindeki mal yangından etkilenmemişse durum ne olacaktır? Uygulamada bu konuda birlik yoktur. Fakat Türk doktrininde baskın diyebileceğimiz, bizim de katıldığımız görüşe göre, anbalaj ile koli arasında bir ayırım yapılmaksızın bu ikisi bir bütün olarak değerlendirilmelidir.<sup>185</sup> Hem TK.1188’de, hem de York Anvers Kurallarının III numaralısında yanmakta olan eşya’dan değil koliden bahsedilmesi, kolinin ise anbalaj ve içindeki eşya ile bir bütün olması bu görüşü desteklemektedir. Fakat bu durum zararın ancak yangından doğması halinde sözkonusu olur. Yüksek ısı nedeniyle meydana gelen bozulmaları da yangın zararı kavramı içinde değerlendirmek ve zararı ödemek doğru olmaz. Çünkü istisnaların dar yorumlanmaları, hukukun genel prensiplerindedir.”

“York Anvers Kaidelerinde konuyla ilgili son gelişme: York Anvers Kaidelerinde son aşamaya 1974 York Anvers Kaideleri ile ulaşılmıştır. Bu yeni düzenlemede konumuz bakımından en önemli hüküm şüphesiz, eskidenberi süregelen ve TK. da da kabul edilmiş olan istisna hükmünün kaldırılmış olmasıdır. Metnini yukarıda verdiğimiz 1974 York Anvers Kaidelerinin III numaralısına göre, yangın söndürme tedbirlerinden doğan tüm zararlar müşterek avarya kapsamına girer. İstisnanın kabul edilmesi ve bir asra yakın süredir korunmasından maksat

---

<sup>185</sup> BARLAS, A.g.e., s. 499

yangın zararı – söndürme zararının tesbit ve ayrımındaki güçlük ile, bir takım haksız iddiaları önlemektir. Dökme yükler için ileri sürülen gerekçeye gelince: Bu belirsizliği önlemek, kaideye konulacak açık bir ifade ile sağlanabilirdi istisnanın kaldırılmasına gerek yoktu. Bu nedenlerle, kanımızca, getirilen bu yeni düzenleme yerinde olmamıştır.”

“Buna karşılık 1974 York Anvers Kaideleri, kaldırdığı istisnanın yerine bir başka istisna koymuştur.<sup>186</sup> III numaralı kaidenin ikinci cümlesi şu şekildedir: “Ancak, duman veya sıcaklığın herhangi bir surette sebep olduğu zararlar için tazminat ödenmez.” Buna göre, sıcaktan veya dumandan meydana gelen zararlar müşterek avarya dışındadır. Yangının yolaçtığı harareten meydana gelen zarar zaten müşterek avarya dışındadır, bu yüzden istisna getirilmesine gerek yoktur. Duman zararlarında, ise istisna getirilmesi yerinde olmuştur çünkü yangın dumanı ile söndürmede kullanılan kimyevi maddelerin yolaçtığı dumanın doğurduğu zararın ayırt edilmesi çok güç, hatta bazen imkansızdır.”

“Sonuç olarak, eskiden beri süregelen istisna hükmünün kaldırılması yersiz; kabul edilen yeni istisnanın ise sıcakla ilgili olanı gereksiz, dumanla ilgili olanı ise yerindedir.”

#### Hükümleri:

Yangın söndürme müşterek avaryasının hükümleri, müşterek avaryanın genel hükümlerine tabi olup, özel herhangi bir sonucu yoktur: Meydana gelen masraf ve zararların tamamı gemi, yük ve navlun arasında gemi ve yükün değerleri ve navlunun miktarı ile orantılı olarak pay edilir ( TK 1203/I ). “Yargıtay Ticaret Dairesi, Devlet Deniz Yolları ile Sokoni Vakum Oil şirketi arasındaki bir uyuşmazlıkta verdiği 7.11.1949 tarih ve E. 49/4746, K. 4565 sayılı kararında, “ Yangının söndürülmesinden ileri gelen hasarın tesbitine imkan olmadığı bilirkişi raporu ile anlaşıldığı takdirde, dispeççi tayinine mahal kalmaz ” demektedir. Karara konu teşkil eden olay şöyledir: Davalıya ait motorin ve gaz, davacı idareye ait “ Başarı ” gemisi ile taşınmış, gemi Mersin limanında iken yangın çıkmış, alınan tedbirler sonucu yük

---

<sup>186</sup> A.g.e., s. 500



kurtarılmış fakat gemide hasar meydana gelmiştir.<sup>187</sup> Yargıtay olayda, müşterek avaryanın varlığı iddiasıyla açılan davayı, zararın tespit edilmesinde ki imkansızlık nedeniyle reddetmiştir. Karar kanaatimizce yerindedir.”

“Konuya ilişkin diğer bir içtihadta Yargıtay Ticaret dairesinin 18.1.1958 tarih ve E. 3108, K. 147 sayılı kararıdır. Bu kararında Yargıtay, “ Yangın çıkmasında ortak kusurları bulunan taşıyan ve bir kısım yük sahipleri zarar nedeniyle müteselsilen sorumludurlar. Sorumluların kendi aralarındaki rucu ilişkileri mahkemece takdir olunur” demektedir. Karar, Borçlar hukukunun haksız fiillere ilişkin genel prensiplerine dayanmaktadır ve kanımızca da yerindedir.”

### 3.6. Yük Vesairesinin Yakılması Müşterek Avaryası

Yük ve gemi parçalarının yakılması müşterek avaryası tipi eski kanunumuzda zikredilmiş değildi, York Anvers Kaidelerinin IX numaralisından alınmak suretiyle kanunumuza ithal edilmiş ve 1189. Maddede tanzim edilmiştir.<sup>188</sup> Fransızca ve Almanca metinlerde de bu hususta bir tabir kullanılmamakta ancak bizim kanunumuzda olduğu gibi gemi parçaları, kumanyanın yakıt olarak kullanılmasından bahsedilmektedir. Ancak York Anvers Kaidelerinde IX numaralı kaide sadece gemi parçaları, gemi eşyası ve kumanyanın yakıt yerine kullanılmasından bahsettiği halde, yükün yakıt yerine kullanılmasını zikretmemiştir. Bu durum müvacehesinde yükün yakıt olarak kullanılması York Anvers Kaidelerine göre IX. Kaideye binaen müşterek avarya olmayacak ancak umumi kaidelere göre yani A kaidesine göre müşterek avarya olacaktır. Netice olarak da IX. Kaidedeki ağırlaştırıcı şartı, yani donatanın bol miktarda yakıt almış olması şartı burada tatbik edilmeyecektir. 1890 kaidelerindeki hüküm bizim maddede olduğu gibi idi. Yani, yükün yakılması da bu maddeye girerdi. Ancak ağırlaştırıcı şartın yük sahibi aleyhine kullanılmasını önlemek için 1924 kaidelerinde yük kelimesi kaldırılmıştır. Halbuki kanunumuz 1189. Maddesiyle 1890 kaidelerine uygun olarak yükün yakılmasını da bu avarya tipinde mütaala etmiştir. Bu sebeptendir ki, maddenin matlabı “ Yakıt yerine yakılan yük, gemi eşyası ve kumanyası ” adını almıştır. Ancak bu mevzuda neden 1950 York Anvers kaidelerinin alınmadığı ve 1890 kaidesinin

<sup>187</sup> A.g.e., s. 501

<sup>188</sup> Haydar ARSEVEN, **Müşterek Avaryalar 1 Umumi Prensipler ve Münferit Müşterek Avarya Halleri**, Menteş Kitapevi, İstanbul, 1961, s. 110

alındığı hususunda bir mucip sebep zikredilmiş değildir. “Yeni hükmümüze göre (yük) sahibi, eğer taşıyan kafi yakıt almamış ise, müşterek avaryaya talebinde bulunamayacaktır. Gaye yük sahibi aleyhine değil, donatan ve taşıyan aleyhine bir ağırlaştırıcı şart koymaktır. Hüküm hatalıdır.”

1) Demek oluyor ki, gemi yakıt ihtiyacı duysa ve bu sebeple müşterek bir tehlikeye maruz kalsa, gemi parçaları ve yükü yakabilecek ve bu masraflar müşterek avaryaya dahil olacaktır.<sup>189</sup> Yük ister donatana, ister başkalarına ait olsun fark etmez. Normal olarak geminin yakıtını temin etmek taşıyana aittir. Taşıyan da tedbirli bir taşıyan gibi gerekli yakıtı alarak yola çıkacaktır. Kafi yakıt almamışsa yakılan eşyanın zararını çekmek kendisine düşer. Bu sebeptir ki, kanun koyucu bu ağırlaştırıcı şartı koymuştur. Ancak yukarıda temas ettiğimiz gibi bu ağırlaştırıcı şart, yük sahibi aleyhine de işlemektedir. Yük ve sairenin yakılmasının müşterek avaryaya sayılabilmesi için gemi bol yakıtla donatılmış bir şekilde yola çıkmalıdır. Yakıtın kafi olması yetmez, her ihtimal düşünülerek bol alınmış olmalıdır. “Ancak ve ancak” kelimelerinin ilavesi bol yakıt almış olmayı bilhassa belirtmek için yapılmıştır. Bol yakıtın alınıp alınmadığı, hadisesine göre takdir edilecek bir meseledir. Bol yakıt yoksa müşterek avaryaya yoktur 1181. Madde tatbik edilerek müşterek avaryayı kabul etmek, ancak kusurlu şahsa rucu etmek bahis mevzuu değildir. Zira burada bol yakıt alma müşterek avaryanın bir şartı olarak gösterilmiş ve 1179. Maddeye bir istisna konulmuştur. Yoksa bol yakıt almamadan mütevellid bir kusur problemi yoktur. Bol yükten maksadın ne olduğu hususunda iki karara temas edelim. Bunlardan biri 1909 tarihli Marsilya Ticaret Mahkemesinin kararıdır ki, yakıtın yolculuğun bidayetinde tahmin edilemeyen ve kazara husule gelen hadiseleri de derpiş edecek kadar bol alınmasından, diğeri ise 1912 tarihli Aix mahkemesi kararıdır ki, 15 günlük yolculuk için 18 güne yetecek yakıt almayı bol yakıt alma olarak saymaktadır.

2) Maddenin ikinci cümlesi bir başka prensip koymaktadır. Bu prensibe göre yakıt tedariki mecburiyet ve mükellefiyeti donatan ve taşıyana aittir. Bu sebeple eğer gemide munzam yakıt olsaydı, taşıyan bunları yakacak ve taraflardan herhangi biri müşterek avaryaya talebinde bulunamayacaktır.<sup>190</sup> O halde, yükün ve diğer eşyanın yakılması sebebiyle yapılan yakıt tasarrufu kadar donatan ve taşıyanın borçlanması gerekir. Ancak madde 1950 York Anvers Kaidelerinden değil de 1890 York Anvers

<sup>189</sup> A.g.e., s. 111

<sup>190</sup> A.g.e., s. 112

Kaidelerinden alındığı için 1924 tarihinde yapılan tadil burada da nazarı itibara alınmış değildir. 1890 kaidelerinde bu hüküm “ Donatana zimmet yazılır ve müşterek avaryaya alacaklandırılır ” şeklinde idi. Ancak 1924 tadilatında kömür temini ile mükellef olanın her zaman donatan olmadığı, bilhassa zaman üzerine yapılan navlun mukavelelerinde bu mükellefiyetin taşıyana düştüğü göz önünde tutulduğundan “ donatana zimmet yazılır ” kaydı kaldırılmıştır ve “ müşterek avaryaya alacaklandırılır ” denilmekle iktifa edilmiştir. Madde borçluyu göstermemekte, sadece alacaklıyı göstermektedir. Borçlu bazen donatan, bazen de taşıyan olabilir. Halbuki bizim kanunumuz taşıyana düşen bir borç için dahi donatanı borçlandırmaktadır. Bunun neticesinde donatanın taşıyana rucu etmesi gerekmektedir. Mesela; yakıt olarak gemide kahve, tütün, buğday vs. yakılmış ise bu malların değeri müşterek avaryaya girer. Faraza, yüzbin liralık kahve yakılmıştır, bu bedel müşterek avaryada aktif, yani alacaklı masaya girer. Ancak yüzbin liralık kahvenin yakılması sebebiyle onbin liralık yakıt tasarrufunda bulunulmuştur. Yani gemide yakıt olsaydı onbin liralık kömür yakılacaktı. Bu takdirde kanunumuza göre bu bedel donatana zimmet kayıt olunur ve müşterek avaryaya alacağına da matlup kayıt edilir.

### 3.7. Barınma Müşterek Avaryası

Gemi ve yükü tehdit eden bir tehlike, veyahut bir tamir ihtiyacı zuhur ettiği zaman, kaptan bir limana girmek luzumunu hisseder.<sup>191</sup> Böyle bir hareket ise rotadan sapma teşkil edeceği cihetle, bazen donatan için sorumluluk sebebi olabilir. Ancak, bazı hallerde ise bu hareket gemi yük ve şahısların selameti için zaruri bir yoldur. Tahlil edildiği zaman, mezkûr hareketin zaman ve masraf bakımından bir fedakarlık teşkil ettiği görülür; şu halde gereken şartlar var ise bir müşterek avaryaya olarak nitelendirilmesi mümkün olabilir. Diğer taraftan, herhangi bir hadise sonucu gemi yola devam edemeyecek duruma girmiş ise onu derhal denize elverişli bir hale getirmek donatanın vazifesidir. Şu halde barınma hareketi yolculuğun devamını sağlamak için donatanın yapmaya mecbur olduğu bazı işler için başvurulmuş bir harekettir. Ve binnetice müşterek avaryaya müessesesi ile bir ilgisi olmaması lazımdır.

---

<sup>191</sup> Bülent SÖZER, “Barınma Müşterek Avaryası”, **İstanbul Üniversitesi Mukayeseli Hukuk Enstitüsü Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Yeni Seri – Yıl -: 5 No: 8 den ayrı basım, s. 5

Daha telifkar bir hal yolu olarak ise, tehlike içinde bulunan gemi ve yükleri kurtarmak için bir limana girişin müşterek avarya sayılması, fakat limandaki masraflar ve tekrar denize açılma masraflarının donatan tarafından çekilmesi gerektiği ileri sürülebilir. Bu tarz münakaşalara yol açmış olan Barınma Müşterek Avaryası oldukça enteresan safhalar geçirerek ve pek muhtelif mahkeme kararları ile işlenerek bugünkü hal tarzına gelmiştir. Müşterek bir deniz yolculuğunda, muhtemel bir tehlike karşısında gemi ve yükün müşterek selametlerini sağlamak amacı ile gemi bir limana veyahut yere barındırılırsa bu durum bir barınma müşterek avaryası teşkil eder ve bu hareket dolayısı ile yapılmış olan masraflar, aşağıda incelenecek olan kurallar uyarınca ilgililer arasında paylaşılır.<sup>192</sup>

1) Türk Hukukunda Barınma Müşterek Avaryası: Ticaret Kanununun 1190. maddesi bu müesseseyi düzenlemektedir. TK 1179. madde genel olarak müşterek avarya konusunda esas prensipleri tesbit etmiştir. TK 1190. maddede ise ilk fıkrası ile genel kural koymuş ve arkadan sekiz bent içinde belli masraf katagorilerini sıralamıştır.

Bunlardan 1, 2, 3 ve 5. bentler barınma müşterek avaryasına girecek esas masrafları saymaktadır. 4. ve 7. bentlerde ikame masrafları konusunda kurallar vardır. 6. bentte genel kaideye aykırı bir durum düzenlenmekte ve barınma müşterek avaryasından sayılmayacak olan bazı hallerde yine de bir takım masrafların müşterek avarya varmışçasına paylaşılacağı söylenmektedir. 8. bentte ise gemi adamlarına ödenen ücretlere ilişkin bir tefsir prensibi yer almaktadır.

2) 1950 York Anvers Kaidelerinde Barınma Müşterek Avaryası: Bu kaideler metninin numaralı kurallarında barınma müşterek avaryası şu sıra ile düzenlenmiştir. Kural X a bendinde genel prensipler ile bazı masraflar yer almaktadır, b ve c bentleri yine müşterek avarya masraflarını sayar ve d bendi bir ikame masrafına işaret eder Kural XI a bendi masraflara ve b bendi özel avarya paylaşması haline ilişkindir, c bendi ise ücretler konusundaki tefsir prensibine yer verir. XI. kuralın d bendinde ise bir diğer ikame masrafı çeşidi yer almaktadır.

---

<sup>192</sup> **A.g.e.**, s. 7

### Barınma Müşterek Avaryasının Özellikleri:

- Masraf Avaryası Olması
- Zarar Masraf Ayırımı

Bazı hukuk sistemlerinde müşterek avarya zarar ve masraf avaryaları olmak üzere iki kısma ayrılır. Nitekim genellikle müşterek avarya fedakarlığı hareketin yapılmış olduğu zaman meydana gelen bir zarar şeklinde ortaya çıkar. Mesela, denize yük atmak veyahut karaya oturtmak müşterek avaryalarında olduğu gibi. Buna karşılık olağanüstü masraflar tehlike anında değil fakat daha sonra yapılırlar; incelemekte olduğumuz barınma müşterek avaryasında olduğu gibi. Bununla beraber, dikkat edilmesi gereken nokta şudur: Olağanüstü masrafların yapılmasına yine olağanüstü bir durum, daha doğru bir ifade ile anormal bir tehlike hali karşısında gemi ve yükü kurtarmak için başvuru edilen tedbirler sebep olmaktadır.<sup>193</sup> İşte, gemi ve yükü kurtarmak için başvuru edilen bu tedbirler, olağanüstü durum meydana geldiği zaman alınmış olmalıdır ki, ileride bu yüzden doğacak masraflar avarya paylaşmasına kabul edilebilsin.

Barınma Müşterek Avaryasında Durum: Barınma müşterek avaryası yukarıdaki kriter uygulandığı takdirde masraf avaryaları kısmına girecektir. Barınma avaryasında gemi ve yükün tehlikeden korunması için bir limana girilmektedir. Bu fiil ile avarya hareketi meydana gelmiştir. Fakat bu fiil kendi başına bir zarar meydana getirmemektedir. Ancak, bu barınma hareketi ile birlikte bir takım masrafların yapılması gerekebilir. İşte barınma avaryasında fedakarlık bu barınma hareketi dolayısı ile ve barınılan yerde yapılan bir takım masraflar ile tezahür etmektedir. Şu halde fedakarlık aynı bir zarar şeklinde değil fakat bir nakdi sarfiyat şeklinde olmaktadır.

3) Tenkitler: Herhangi bir müşterek avarya hareketi sonucu bir fedakarlık, avarya paylaşması yapılabilmek için nakdi değerler şeklinde ifade edilmek gerekecektir. Bu şekilde, sonuç açısından baktığımız zaman zarar masraf ayırımı büyük bir anlam ifade etmemektedir. Teknik açıdan baktığımız zaman da yine bu ayırımın bir önemi olmamaktadır. Zira gemi ve yükün kurtarılması masraf yapmak ile

---

<sup>193</sup> **A.g.e.**, s. 9

değil, fakat bazı fedakarlıklarda bulunmak veyahut bazı olağanüstü tedbirler almak ile mümkündür. Masraf ise ancak bu tedbirlerin sonucu olabilir.

Görülüyor ki, bu ayırım ne hareketin nitelendirilmesinde ve ne de avarya paylaşmasında pratik bir rol oynamaktadır.<sup>194</sup> Maamafih, bu konuda olsa olsa şu şekilde bir ayırım yapılabilir: müşterek avaryadan doğan zarar ya yükten veyahut gemiden yapılan bir fedakarlık sonucu maddi bir zarar şeklinde doğar; veyahutta müşterek selamet uğruna alınan olağanüstü bir tedbirin yol açtığı sarfiyattan ötürü, nakdi bir zarar şeklinde doğar. Kaldı ki, bu ayırım da teknik olmayıp hukuki bir açıdan yapılmış olmakta ve zarar mal varlığının nakit mi, yoksa ayın mı kısmında doğmuş ona işaret etmektedir.

Bu eleştirmelerden sonra barınma avaryasına baktığımız zaman, fedakarlığın alınan bir tedbirin sebep olduğu olağanüstü masrafları kapsadığını görürüz.

#### Tehlikenin Muhtemel Olması:

1) Genel Olarak: Yapılmış olan fedakarlığın müşterek avarya hareketi olarak kabul edilebilmesi için esas prensip olarak gemi ve yükün, her ikisini birlikte tehdit eden gerçek ve her an tesirini gösterebilecek bir tehlike ile karşı karşıya bulunmaları gerekmektedir. Tehlikenin kesinlikle ve derhal meydana gelecek derecede olması icap etmez. Gemi ve yükün tehlikenin pençesine girmiş olması da şart değildir. Olayın tahakkuk etmesini beklemek ise tamamen hatalı olur. Gerçek ciddi ve her an için tesirlerini göstermesi beklenen bir tehlike halinin hüküm sürmesi yeterlidir.

2) Barınma Müşterek Avaryasında Tehlike Unsuru: Barınma müşterek avaryasında ise bir tehlike ihtimali dahi kafidir. Bu halde tehlikeli durumun, içinde bulunulan anda hüküm sürer mahiyette olması aranmaz, fakat yolculuğa devam edildiği takdirde ortaya çıkması muhtemel olan müstakbel bir tehlike barınmanın müşterek avarya olarak kabulünü temin eder.<sup>195</sup>

---

<sup>194</sup> **A.g.e.**, s. 10

<sup>195</sup> **A.g.e.**, s. 11

“Şu halde meseleyi şöylece şematize edebiliriz. Genel Kuralın istekleri bakımından gemi ve yük tehlikeli vadinin ortasında bulunmalıdır. Barınma avaryası bakımından ise, gemi ve yük tehlike ile karşı karşıya gelecekleri bir istikamete doğru yol almaktadırlar.”

Başvurulan Tedbirin Zaruri Olması:

1) Makul Tedbir: Müşterek avaryada gemi ve yükü tehlikeden korumak için başvurulacak tedbirin makul olması lazımdır. TK 1179 / I makul bir hareket tarzı teşkil edecek fedakarlıklardan bahis etmektedir. Demek ki esas olarak içinde bulunulan duruma göre, tehlikeyi savuşturmaya yarıyacak makul bir yol takip edilmek gerekecektir.

2) Zaruri Tedbir: Halbuki, TK 1190/ l'e göre bir limana barınmak, müşterek selametın sağlanması için zaruri bir tedbir niteliğini taşımalıdır. Bu şu demektir: Gemi ve yükü tehlikeden korumak için başvurulacak yegane çare bir limana sığınmak olmalıdır. Kanun bir muhtemel tehlike halini dahi barınma müşterek avaryasının kabulü için yeterli görmektedir. Muhtemel bir tehlikeden daha farklı tedbirler alarak kurtulmak mümkün olabileceksen, rotadan ayrılp bir limana girmek, ancak mutlak zaruret olan hallerde caiz görülmelidir.

Barınma Müşterek Avaryasının Şartları:

- Genel Olarak: Bir olayın müşterek avarya hadisesi olarak nitelendirilebilmesi için aranan genel şartların barınma müşterek avaryasında da aranacağı tabiidir. Bu genel şartlar TK 1179 / I. Madde ve York Anvers Kaideleri A kaidesinde sayılmıştır. Kaza her iki kuralın hükümlerine göre Ticaret Kanununun 1184 – 1195 inci maddelerinde ve York – Anvers Kaidelerinin numaralı kurallarında tarif edilmiş olan haller de müşterek avarya olarak kabul edilirler.<sup>196</sup> Bu itibarla, gerek Ticaret Kanununda ve gerekse York – Anvers Kaidelerinde barınma müşterek avaryasını düzenleyen hükümler bakımından, geminin bir liman veya yere girmesinin barınma müşterek avaryasını meydana getirebilmesi için aşağıdaki iki şarta lüzum vardır.

---

<sup>196</sup> A.g.e., s. 12

- Kaza, Fedakarlık veyahut Olağanüstü Haller Sebebi ile Yolculuğa Devam Tehlike Arzedecek: Yukarıda açıklamaya çalıştığımız gibi, tehlike ihtimali yolculuğa devam etmeyi riskli bir duruma sokmalıdır. Diğer cihetten, kanun barınmaya yol açan sebebi önemli saymamaktadır. Bu bir başka müşterek avaryaya fedakarlığı olabileceği gibi, bir deniz tehlikesi veyahut müşterek avaryaya ile ilgisi olmayan herhangi bir olay da olabilir. Sadece bir kaza, fedakarlık veyahut olağanüstü bir halin yolculuğa devam etmeyi tehlikeli bir duruma getirmesi kafidir.

- “Bir Limana Barınmak Müşterek Selametın Sağlanması İçin zaruri Bir Tedbir Olacak tedbirin zaruriliği aynı zamanda barınma avaryasının bir özelliğini de teşkil eden bu konuya yukarıda temas etmiş olduğumuzdan, oraya atıf yapmakla yetiniyoruz.”

Barınma yerinin Seçilmesi ve Niteliği: Kanun barınma liman veyahut yerinden söz etmektedir. Burada kastedilen, barınma hareketi ile güdülen amacın gerçekleşebileceği bir yer olmak keyfiyettir. Bu kriteri her özel durum için ayrı ayrı uygulamak gerekecektir. Şu halde geminin bir barınma liman veya yerine girmesi ne gibi bir ihtiyaca binaen oldu ise, bu ihtiyacı karşılamaya yeterli şartların seçilen yerde bulunması lazımdır. Özellikle gemide bazı tamirlerin yapılması gerekirken ise kaptan barınılacak yer seçerken tamirin – ucuzluk, teknik imkanlar, çabukluk vs. bakımlarından – mümkün olabileceği en elverişli yeri seçmeye mecburdur.<sup>197</sup> Sırf girilen limanın en yakın yer olması maksadı temine kafi gelmez.

Bununla beraber, geminin tamir edilmesi için bir limana barınıldığı, ancak gerekli tamirlerin burada yapılmasının mümkün olmayacağına anlaşılması üzerine geminin tamir edilebileceği bir başka limana götürüldüğü hallerde bu ikinci liman da keza bir barınma limanı sayılır ( TK. 1190 / I – YAK X a ). Fakat, birinci limanda yük gemiden çıkarılmış ve gemi ikinci limana boş olarak gitmiş ise, müşterek yolculuk sona ermiş sayılacağı cihetle artık müşterek avaryadan söz etmek imkansız olacaktır.

Burada üzerinde durulması gereken iki husus vardır:

---

<sup>197</sup> **A.g.e.**, s. 13



a) Tamirin mümkün olup olmadığı meselesi, teknik imkanlardan ziyade iktisadi ölçüler açısından tayin edilmelidir.

b) Bir de kanunumuzdaki bir ifade hatasına değinmek istiyoruz. TK. 1190 / I inci fıkranın lafzına baktığımız zaman, bir barınma limanına girmenin müşterek selamet için olması gerektiğine ilaveten, şimdi izahına çalıştığımız gibi, ikinci limana girmek için de yine müşterek selamet endişesinin aranması gerekecektir. Ancak, bu şekilde bir yorum müessesenin sınırlarını zorlamak olacaktır. Zira ikinci limana gidiş, sırf ilk limanın ihtiyaçlara cevap vermemesi yüzünden olmaktadır. Şu halde ikinci liman ilk defa barınılmış olan limanın yerini almakta adeta ilk limanın bir uzantısını teşkil etmektedir. İlk limana girişte bunun barınma müşterek avaryasından sayılmasını yeterli kılacak şartlar gerçekleşmiş ise ikinci limana gidişte ayrıca müşterek selamet şartı aranmaksızın, bu yolculuk ilk barınma hareketinin devamı imişçesine farz ise kabul olunacaktır.

Kaldı ki, YAK X a kaidesi ikinci fıkrasında bu meseleyi açık bir şekilde halletmiş ve hatta yolculukta bu gibi yer değiştirmeler dolayısı ile vaki olacak uzamalara da XI numaralı kaidenin hükümlerinin tatbik edileceğini öngörerek, tamirlerin icrasını mümkün kılmak için ikinci bir limana gidildiği takdirde, fazladan kullanılmış olan yakıt ve kumanyanın masrafları ile birlikte gemi adamlarına ödenmiş olan ücretlerin de garemeye sokulmasını temin etmiştir.<sup>198</sup>

Uğrama Limanının Barınma Limanı Olması: Ticaret Kanunu gerektiği takdirde yükleme limanının aynı zamanda bir barınma limanı olarak telakki edilebileceğini öngörerek geminin yükleme limanına dönmesi halini de bir barınma hareketi olarak kabul etmiştir. Maamafih, böyle bir halde de barınma avaryasının şartlarının gerçekleşmiş olması aranacaktır. Nitekim bir İngiliz hakem kararı, sırf telsiz cihazının tamir edilmesi için yükleme limanına dönülmesini, barınma müşterek avaryası olarak kabul etmemiştir.

Esas meselemize gelince; acaba geminin sefer programı icabı duracağı bir uğrama limanı, barınma limanı olarak kabul edilebilir mi? Kanunun, müşterek avarya müessesesine hakim olan felsefesi bakımından bu suale ilk bakışta menfi cevap

---

<sup>198</sup> SÖZER, **A.g.e.**, s. 14

verilebilir. Zira müşterek avarya kavramını düzenleyen TK. 1179'uncu madde müşterek avaryanın temel unsurunu kasdi ve olağanüstü fedakarlık yapılmasına dayandırmaktadır. Buna göre bir geminin zaten uğrayacağı bir limana girmesi olağanüstü bir fedakarlık teşkil etmez.

“Bununla beraber, geminin uğrama limanına aynı zamanda bir barınma hareketi teşkil edecek şekilde girdiği hallerde, mutaddan fazla bir takım masraflar yapılabilir. Belki bu takdirde bu masraflar avarya fedakarlığı olarak mütalaa edilerek paylaşmaya kabul edilmek gerekecektir. Nitekim, kanunun bazı hükümlerinden ilerliyerek bu neticeye ulaşma mümkündür. Kaldı ki TK 1190'ıncı maddesinin 1'inci fıkrası ile yükleme limanına dönülmesini dahi müşterek avarya olarak kabul ederken, uğrama limanına girme hallerinden bahsetmeyerek bu konuyu barınma müşterek aavyasının dışında tutması biraz tuhaf olurdu.”

a) TK 1190 / 2 gemide meydana gelen birtakım hasarların tamir edilmesi için zaruri olmak kaydı ile yük, yakıt ve kumanyanın bir yükleme, durma veyahut barınma liman veyahut yerinde boşaltılması için yapılmış olan masrafların müşterek avarya kabul edileceğini öngörmektedir.<sup>199</sup>

Aynı mahiyette bir hükmü ihtiva eden YAK X b kuralı ile TK 1190/2 arasında mevcut olan ve ileride inceleyeceğimiz fark bir yana, her iki kaideden çıkan netice şartları var ise yük, yakıt ve kumanyanın elden geçirme ve boşaltma masraflarının, işbu ameliyeler bir uğrama limanında yapıldığı hallerde dahi, müşterek avarya sayılacağıdır.

b) TK1190/3 ise ikinci bendde sayılan masrafların müşterek avaryaya kabul edilmesi halinde yük, yakıt ve kumanyanın depo edilmesi, sigorta, tekrar yüklenme, istif edilme masraflarının keza müşterek avaryaya dahil edileceğini zikretmektedir. Demek ki bir uğrama limanında yük, yakıt ve kumanyanın boşaltılması veyahut gemi içinde elden geçirilmesi müşterek avarya olarak kabul edildiği takdirde, bunların tekrar yüklenme ve bu arada sahilde depolama ve sigorta edilme masrafları da müşterek avaryaya girecektir.

---

<sup>199</sup> **A.g.e.**, s. 15

c) TK 1190/6 ise, incelemekte olduğumuz husus ile ilgili ve aynı zamanda YAK XI b kaidesine paralel bir hüküm ihtiva etmekte ise de, yazılış şekli itibarı ile YAK XI b kaidesinden bir noktada ayrılmaktadır. Maafih, TK 1190/6 ilk ibaresini YAK de olduğu gibi; kaza, fedakarlık veyahut diğer olağanüstü halleri, bir liman veyahut yere girmeyi veyahut orada kalmayı müşterek selamet için zaruri kılması şartına bağlı olarak anlamamız gerekir. Bu liman veyahut yer herhangi bir mahal bu arada bir uğrama limanı da olabilecektir. Bu takdirde: gemi adamları için yapılan masraflar, ezcümle onların yeme, içme ve bakım masrafları, kumanya, yakıt ve liman masrafları, müşterek avarya paylaşmasına kabul edilecektir.

d) Probleme ikame masrafları açısından bakıldığı takdirde yine metinlerde bazı hükümler görülmektedir. TK 1190 / 4 ve YAK X d kuralları herhangi bir ayırım yapmaksızın bir <<... liman veyahut yer...>> den söz etmektedirler. Binnetice bu liman veyahut yerin bir uğrama / durma limanı olması hükmün tatbikine bir engel teşkil etmemeli, TK 1190 / 7'inci bend gemi adamlarına ödenmiş olup, bir ikame masrafı teşkil eden ücretler bakımından ise hiçbir ayırım yapmamaktadır.<sup>200</sup> Demekki, ikame masrafları geminin bir uğrama limanında bulunduğu sırada yapılmış olsalar dahi, müşterek avarya fedakarlığı olarak kabul edilecektir. İncelenen hükümler karşısında şu neticeye varmak kabil olmaktadır. Gemi bir barınma müşterek avaryası teşkil edecek şekilde bir uğrama limanına girdiği takdirde, mutad uğrama masraflarını aşan ve barınma hareketi neticesi yapılmış olan munzam masraflar müşterek avarya fedakarlığı mahiyetinde olup, İlgililer arasında paylaşılmak gerekir.

Bu konu ile ilgili bir başka problem de şu olabilir: Uğrama limanına aynı zamanda bir barınma ihtiyacı dolayısı ile giren gemide yapılması gereken tamirler burada yapılmayıp gemi bir diğer tamir limanına çekilecek olursa ( TK 1190 / I ), barınma avaryası geminin uğradığı ilk limandan başlar ve masraflar yukarıda açıklanan prensip dairesinde hesaplanır. Ancak, yolculuğun uzaması dolayısı ile yapılmış olan masraflar ( TK 1195 / 5 ) uğrama limanından çıkıldıktan sonraki devre için hesap edilir.

---

<sup>200</sup> A.g.e., s. 16

Barınma Müşterek Avaryasına Giren Masraflar:

I) Geminin Seyrine İlişkin Masraflar:

1) Limana Girme Masrafları:

a) Asıl Masraflar: TK 1190 / l'inci madde de yazılı şartlar gerçekleştiği ve barınma hareketinin müşterek avaryaya teşkil ettiği hallerde bir geminin bir barınma liman veyahut yerine girmesi üzerine bu yere girerken yapılacak masraflar müşterek avaryaya masrafı sayılır ( TK 1190 / 1 YAK X a ).

Giriş masrafları ile ne kastedildiği sualine gelince, gerek Kanunumuz ve gerekse YAK'nin ifadesinden şu anlaşılabilir: Her limanın belli bir sınırı, liman bölgesi olarak ayrılmış kısmı vardır.<sup>201</sup> Barınılan yerin liman olmayıp lalettayin bir körfez vs. olduğu hallerde bile, böyle bir yerin dahi orayı açık denizden ayıran dış sınırı çizilebilir: İşte, barınma limanı veyahut yerinin resmi veyahut tabii sınırı aşılip o yere girilirken yapılan masraflar, giriş masraflarıdır. Bu giriş kelimesini limana giriş ameliyesinin tamamlanmasına kadar olan süre şeklinde anlamak lazımdır. Şu halde, geminin barınma liman veyahut yeri olarak seçilen bölgeye girip, rıhtım veyahut şamandıraya bağlanmasını veyahut ortaya demirlemesini << giriş >> olarak kabul etmek gerekir.

Bu takdirde, geminin söz konusu hareketleri yapabilmesi için gereken, klavuz, çekme yedekleme masrafları, rıhtım veyahut şamandıraya bağlanmak için gereken masraflar, demir atılması halinde demir, bir sandal vs. ile taşındı ise bunun masrafı; bunlara ilaveten rıhtım ve palamar ücretleri ile gümrük resimleri avaryaya paylaşmasına girer. Limana girerken gemi irtifa havuzlarına alınıp, limana bu yoldan girmek zorunda kaldı ve buraya da ücret ödedi ise, bu dahi giriş masrafı sayılır. Hatta liman resim ve harçları giriş sırasında toptan verilmiş ise, bunların da giriş masrafları meyanında ele alınması doğru olur.

b) Dolayısı ile masraflar: Limana giriş sırasında yapılan bir takım masraflar, esas olarak girme hareketinin doğurduğu masraflar olmayıp, bu harekete ilişkin

---

<sup>201</sup> A.g.e., s.17

masraflar ise bunlar da müşterek selamet için yapılmak ve asıl girme fiili ile de ilgili olmak şartı ile paylaşmaya kabul edilir. Mesela: Geminin sığılık bir yerden geçebilmesini teminen yapılan hafifletme ameliyeleri dolayısı ile yapılan masraflar, barınma limanında depo bulunmadığı cihetle pervanesinin tamir edilebilmesi için geminin bayıltılması üzerine ıslanan yüklerde meydana gelen hasar.

Daha genel olarak ifade etmek gerekir ise, barınmaya karar verince, limana giriş esnasında kaptanın derpiş ettiği veyahut makul bir düşünce tarzı ile derpiş etmesi lazım gelen muhtelif zararlar neticesi ortaya çıkacak tazmin borçları, garemeye kabul edilmelidir.<sup>202</sup>

c) Üçüncü Şahıslara Verilen Zararlar: Bir barınma hareketi sırasında limana girerken üçüncü şahıslara verilen zararlar da müşterek avaryaya girer. Ancak zarara yol açan hadise genel olarak müşterek avarya fedakarlığını teşkil eden olaylar zincirinin içinde yer almalı ve esas prensiplere uygun olarak, ortaya çıkan netice kaptan tarafından düşünülmüş olmalıdır. Mesela, kaptan fırtınadan kurtulmak için yapacağı manevrada karaya oturmak ile rıhtımı parçalamak şıkları arasında bir tercihte bulunmak zarureti üzerine ikinci şıkkı seçip rıhtıma zarar verirse, bu zarar müşterek avaryaya dahil sayılıp ilgililer arasında paylaşılacak gerekecektir. Keza, su yapan bir gemiyi kurtarmak maksadı ile kaptan ve klavuz gemiyi doka sokmak için manevra yaparken, doka zarar vereceklerini bilerek bu hareketi yaptıkları takdirde dokta hasıl olan zararlar müşterek avaryaya kabul edilmiştir.

d) Limana Ulaşma Masrafları: Acaba barınma kararının verildiği noktadan itibaren barınma yerine varılıncaya kadar geçen süreye ait masraflar müşterek avarya paylaşmasına kabul edilebilir mi? Kanunumuzun 1190'ıncı maddesinin 1'inci bendi ve York – Anvers Kaidelerinin X a kuralı sadece limana giriş masraflarından söz etmektedir. Buna uygun olarak Türk doktrininde giriş masraflarının, limana ulaşma masraflarını kapsamayacağı kabul edilmektedir. Ancak TK 1190 / 5 ile YAK XI a geminin bir barınma limanı veya yerine girmesi sebebi ile uzayan yolculuk süresinde kullanılmış olan yakıt ve kumanyaya ilişkin sarfiyat ile gemi adamlarına ödenmiş olan ücretlerin, limana giriş masraflarının müşterek avaryaya kabul edildiği ahvalde keza müşterek avaryaya dahil edileceğini söylemektedir. YAK XI'inci kuralın

---

<sup>202</sup> A.g.e., s. 18

başlığı ise << ... barınma limanına doğru yönelmekten doğan masraflar >> şeklindedir. YAK X a kuralının XI'inci kurala yaptığı atıf dolayısı ile birinci liman da tamir edilemeyeceği için geminin bir diğer limana gitmesi sebebi ile yolculukta bu yüzden meydana gelen uzamanın masrafları da müşterek avaryaya girecektir.<sup>203</sup>

Diğer cihetten, gerek genel prensibi ihtiva eden TK 1180'inci madde ve YAK c kuralı ve gerekse müşterek avaryaya kabul edilebilecek masraf çeşitlerini sayan TK 1190 / 5 ve YAK X a kuralının hükümleri birlikte incelendiği vakit, gareme hesaplaşmasına yolculukta vaki uzama dolayısıyla ithal edilecek kalemlerin, uzama sebebiyle kullanılmış olan fazla yakıt ve kumanyanın bedeli ile gemi adamlarına yine bu yüzden ödenmiş olan fazla ücretler olduğu görülür. Yoksa, gecikme ve gecikmeden doğan işsizlik, piyasa kaybı, para değerindeki dalgalanmalardan doğan zararlara taraflar katlanacaklardır.

Eğer muhtemel bir tehlike sebebi ile, müşterek selametın sağlanması bir limana barınmayı gerektiriyor ise, bu maksatla rotadan inhiraf edildiği andan itibaren müşterek avarya hareketi başlamıştır ve bu sebeple yapılmış olan masraflar müşterek avarya masraflarıdır. Ancak rotadan ayrılmak amme makamlarının emirlerine istinaden yapılmış ise burada bir müşterek avarya hareketi yoktur. Yolculuğun uzaması ( prolongation of the voyage ) ise, takip edilmekte olan rotadan, bir limana barınmak için ayrıldığı noktadan başlayıp barınma hareketinin sona ermesinden sonra tekrar aynı rotaya dönüldüğü zaman arasında geçen süre olarak kabul edilir. Gerçi, gemi rotasına ilk ayrıldığı noktaya tekrar bağlanıp devam etmez ise de, basit bir hesap ile ortalama bir yer tayini mümkündür. İşte bu suretle tesbit edilecek olan süre zarfında fazladan kullanılmış olan yakıt ve kumanyanın bedeli ile, gemi adamlarına ödenmiş olan ücretler de müşterek avaryaya gireceğine göre, sadece limana giriş değil fakat ulaşma masraflarının da müşterek avarya masrafı olduğu görülmektedir.

e) Limana Çekilme Masrafları: Burada karşımıza çıkan problem şudur: Acaba gemi limana yedekte çekilerek getirilse, çekme masrafları müşterek avaryaya girer mi?<sup>204</sup> “Doktrin kurtarma – yardım ücretinin genellikle bir müşterek avarya masrafı teşkil edeceğini kabul etmektedir. Esas prensip bakımından da gemi ve

<sup>203</sup> A.g.e., s. 19

<sup>204</sup> A.g.e., s. 20

yükü birlikte tehdit eden bir tehlikeyi savuşturmak maksadı ile ve müşterek selamet uğruna alınacak tedbirler, bu arada özellikle kurtarma – yardım hareketi bir müşterek avarya hali teşkil eder.”

Hatta, hususi avaryadan olan bir hadise neticesi hasara uğrayan geminin bir limanda müşterek selamet için tamiri gerekli ise, yedekleme masraflarının müşterek avaryaya kabulü gerekir. İngiliz mahkeme içtihatları ( Svendson v. Wallece 1883 ) müşterek emniyet uğruna yapılan cümle masrafları müşterek avarya masrafı olarak sayar. Buna mukabil, yük salimen çıkarıldıktan sonra geminin tamir için limana kadar yedeklenmesi halinde müşterek yolculuğun sona ermesi sebebi ile çekme ücreti müşterek avaryaya girmeyecektir.

İngiliz Dispeççiler Cemiyeti Tatbikat Kaideleri 44 / A maddesi Llyod's formuna göre yapılan kurtarma yardımların ücretlerinin müşterek avaryaya dahil edileceğini öngörür. Yargıtayın Ticaret Dairesi, 1959 tarihli bir kararında, geminin barınma limanına ancak kendi vasıtaları ile girmesi halinde giriş masraflarının müşterek avarya olarak kabul edileceğine, yedeklenerek sokulması halinde ise bunun sadece bir kurtarma yardım hareketi olarak niteleneceğine hükmetmiştir. Yukarıda zikrettiğimiz görüşler bakımından Yargıtayın bu kararını kabul etmek mümkün olamamaktadır. Kaldı ki, aynı Ticaret Dairesi 8.11.1958 tarihli bir başka kararında barınma limanına giriş hareketinin alalade bir romorkaj olmayıp bir kurtarma yardım hareketi teşkil ettiği hallerde bu ameliyelerden doğan masrafların müşterek avaryaya kabul edileceğine karar vermişti.<sup>205</sup> Her ne kadar alalade vasfının ne gibi bir romorkaj hareketine izafe edileceği anlaşılammış ise de, romorkaj masraflarının da limana giriş masraflarından olduğu yukarıda izah edilmiştir. Fakat, limana barınma esnasında başvuru kurtarma yardım ameliyesinin masraflarının müşterek avaryaya kabulü yolunda olan bu kararın daha isabetli olduğu açıktır.

“Kanaatimizce, kanun barınma yerine kadar sarfedilen yakıtın bedelini müşterek avaryaya kabul ettiğine göre, bu mesafe içinde kullanılan hareket gücünün masrafının ilgililer arasında paylaştırılacağını öngörmüş demektir. Şu halde geminin

---

<sup>205</sup> A.g.e., s. 21

kendi hareket gücünü kullanamadığı hallerde, bir başka vasıtanın çekme gücünden faydalanmasından doğan masrafların da avarya masrafı olarak kabulü makuldür.”

g) Aynı Müşterek Avarya Halleri: Barınma limanına giriş esnasında geminin veyahut yükün başına bir takım zararlar gelebilir. Mesela; karaya oturan geminin yüzdürülmesi veyahut batmaktan kurtarılması maksadı ile karaya oturtulması, ve bu işlerden sonra barınma limanına girebilmesi. Bu ve bu gibi hallerde, böyle olaylar, şartları bulunduğu takdirde başlı başına birer müşterek avarya teşkil ederler ve barınma müşterek avaryasından ayrı olarak muamele görürler.

## 2) Limandan Çıkma Masrafları:

a) Asıl Masraflar: Bir barınma liman veya yerine giriş sonucu sayılmak şartı ile, geminin bu yerden çıkışı sırasında yapılan masraflar da müşterek avarya masrafı sayılır. Mesela; çekme, klavuz, çıkış resmi gibi. Limandan çıkış masraflarının avarya masrafı sayılabilmesi için bir şart daha aranmaktadır. Gemi limanı terkedip tekrar yolculuğuna başlarken asıl yükünün tamamını veyahut bir kısmını birlikte taşıması gerekmektedir.<sup>206</sup> Aksi takdirde, yani gemi ile asıl yükün ayrılmış olması halinde artık gemi ile yük arasındaki kader birliği sona ermiş olup menfaatler kendi başlarının çaresine birbirlerinden bağımsız olarak bakacaklardır.

b) Çıkış Masraflarının Giriş Masraflarına Tekabül Etmesi: Bu masrafların düzenlenmesinde kanunumuz ile YAK X a kuralı arasında bir fark vardır. Bu kural çıkış esnasında yapılan masraflardan giriş masraflarına tekabül edenlerinin avarya masrafı olacağını söylemektedir. << ... corresponding expenses of leaving ... upon such entry ... >> Bu ibarenin Türkçesi << girişte tekabül eden çıkış masrafları >> şeklinde olacaktır. Şu halde, mesela “ARSEVEN’in eserinin 121’inci sahifesinde verdiği örnekteki, çıkış esnasındaki buz kırdırma masrafları girişte de yapılmış olmadıkça giriş masraflarına tekabül etmeyecek ve YAK X a kuralı karşısında avarya masrafı olarak kabul edilemeyecektir.” Bu konuda şöyle bir örnek daha hatıra gelebilir: Giriş esnasında henüz olmayan yeni bir su yolundan çıkılması halinde, buraya ödenecek ücret, giriştekilere tekabül etmeyen bir masraf olduğu için, avaryaya giremeyecektir.

---

<sup>206</sup> A.g.e., s. 22



Hükmün lafzen yorumlanmasının pek adil bir sonuca götürmediği aşikardır. Bu tarz bir ifade belki İngiliz hukukunda hakim olan, aşağıda açıklayamayacağımız görüşün neticesi olarak kullanılmış olabilir. Fakat prensip olarak işin esasını dikkate alırsak bir limana barınan geminin oradan çıkıp tekrar yola koyulması gerekecektir. Binnetice, giriş hareketinin tabii ve beklenen bir sonucu olan çıkış hareketinin gerektirdiği masrafların da müşterek avarya olarak kabulü gayet makuldür. Bu böyle olunca, “Lowndes’in de işaret ettiği gibi, çıkış masrafları giriş masraflarını ziyadesi ile tecavüz etse dahi bunlar müşterek avarya masrafı olacaktır.<sup>207</sup> Nitekim, buz kırdırma olayı ile ilgili misal üzerinde biraz düşünecek olursak, varılmış olan neticenin manasızlığı kendiliğinden ortaya çıkacaktır. Buz istilas tehlikesi üzerine bir limana barınan gemi tehlikenin geçmesini müteakip yoluna devam etmek için hareket ettiği zaman limanın ağzına sıkışıp kalmış bazı buz artıklarını kırdırmak maksadı ile para ödese barınmaya yol açmış olan bu hadisenin nihai tehlikesini bertaraf etmek gayesi ile yaptığı bu masrafların müşterek avarya masrafı olarak kabul edilmemesi makul bir hüküm teşkil etmeyecektir.”<sup>208</sup>

Maamafih kanunumuz zaten böyle bir ayırım yapmadığı için, bir limana girmek barınma müşterek avaryası sayıldığı takdirde girişin sonucunu teşkil eden çıkış masrafları da avarya masrafı olarak paylaşılacaktır.

c) İngiliz Hukuku: İngiliz hukukunda genel prensip çıkış masraflarının navluna isabet edeceği yolundadır.<sup>209</sup> Özellikle, girişin sebebi müşterek avarya olmayıp, sadece deniz tehlikeleri ise << Svendson v.Wallace >> kararı uyarınca çıkış masrafları navluna yüklenir. Zira karara göre çıkış herhangi bir tehlikeden kaçınmak için değil, bilakis yola devam etmek maksadı ile yapılmış bir harekettir ve bunun masraflarının müşterek avarya masrafı olarak kabulü mümkün değildir. Gemi ve yükün müşterek selameti bakımından herhangi bir endişenin söz konusu olmadığı çıkış hareketinin masraflarının müşterek avaryaya dahil edilmemesinin esas prensibe daha uygun olduğu İngiliz hukukunda kabul edilmektedir. Buna karşılık girişin bir müşterek avarya fedakarlığı sebebi ile yapıldığı hallerde, çıkış

<sup>207</sup> Lowndes and Rudolf s. 333

<sup>208</sup> Bülent SÖZER, “Barınma Müşterek Avaryası”, **İ.Ü.Mukayeseli Hukuk Ens.Dergisi**, y.5, No:8’den ayrı basım, Garanti Matbaası, İstanbul, 1971, s. 23

<sup>209</sup> Metin için bkz Lowndes and Rudolf s. 452 – 466

masraflarının da paylaşmaya sokulacağı << Atwoodv. Sellar >> davasında kararlaştırılmıştır. Zikredilen kararlardaki esaslara uygun olarak DCTK 17 ve 18'inci maddeleri de aynı yolda hükümler ihtiva eder madde 17'ye göre limana müşterek avaryadan olan bir hasarın tamiri için girilmiş ise çıkış masrafı müşterek avarya masrafı sayılır. Madde 18'e göre ise hasar müşterek avaryadan değil ise çıkış masrafını navlun çeker. TK 1075 / II bakımından aynı fikrin Türk hukukunda da kabul edilip edilemeyeceği münakaşa olunabilir TK 1075 / III genel olarak müşterek avarya hallerinde maddenin ikinci fıkrasının tatbik edilemeyeceğini söylemekte ise de, TK 1190 / I ile TK 1075 / II arasında bir çelişki bulunduğu ve hiç olmaz ise de lege feranda bakımından çıkış masraflarının navluna tahmil edilmesinin daha isabetli olacağını ileri sürebiliriz.

### 3) Liman İçinde Yapılan Masraflar:

a) Ana Kural: Geminin bir kere bir barınma liman veya yerine girmesinden sonra bu liman içinde yer değiştirmek maksadı ile yapacağı masrafların, müşterek avarya masrafı olmayacağı doktrinde kabul edilmektedir.<sup>210</sup> Hele limana girme hareketi tamamlandıktan sonra artık gemi ve yük selamete ermiş olacağı için, daha fazla masrafların istenmesi doğru değildir. Özellikle gemi yükünü boşalttıktan sonra sağa sola çekildi ise bu haller hiç bir garame talep hakkı vermez.

b) Muhtemel Durumlar: Ancak bu hususta kesin bir sonuca varmadan evvel, bazı ihtimaller üzerinde durmak gerekecektir. Farzedelim ki, gemi ilk giriş anında içinde bulunduğu tehlikeli durum sebebi ile aslında başka bir gemiye ayrılmış olan bir yere bağlanmış veya demirlemiştir. Bundan sonra gemiyi kendisi için daha elverişli olan bir yere çekmişlerdir. Bu takdirde liman içindeki bu çekilmeden doğan masraf da müşterek avarya hesabına katılmalıdır. Diğer taraftan TK 1190 / 5 yolculuğun uzaması sebebi ile kullanılan fazla yakıtın avarya paylaşmasına gireceğini söylemektedir. YAK XI a bu masrafın limana giriş masrafının müşterek avaryadan sayılması şartı ile müşterek avaryaya kabul edileceğini öngörmektedir. Şu halde YAK açısından bakıldığı zaman limana girişteki masraflar müşterek avarya sayılırsa, yolculuğun uzaması dolayısı ile kullanılmış olan yakıt vs. nin masrafları da müşterek

<sup>210</sup> Bülent SÖZER, "Barınma Müşterek Avaryası", **İ.Ü.Mukayeseli Hukuk Ens.Dergisi**, y.5, No:8'den ayrı basım, Garanti Matbaası, İstanbul, 1971, s. 24

avaryadan sayılacağı cihetle, liman içindeki yer değiştirmelerde kullanılan yakıt ve keza yedekleme masrafları da avarya masrafı telakki edilmek gerekecektir. şu nokta da işaret edelim ki, bazı hallerde geminin liman içinde ki hareketleri barınma avaryasının zorunlu bir sonucunu teşkil edebilir. Bu takdirde özel kurallar arasında bir çözüml imkanı bulunamadığı için YAK C kuralına ve kanunumuzda da 1179. maddenin 1'inci fıkrasına giderek işbu masrafları müşterek avaryaya dahil edebiliriz.

şu halde, girişe bağlı ve onun tabii sonucu olan bazı hareketlerden doğan masrafların da müşterek avaryaya girmesi icabedecektir.<sup>211</sup> Gemide meydana gelen hasarlar dolayısı ile, su yapan bir teknenin selamete kavuşturulması için suların pompalanması gerekmiş ise pompa ve işçilik ücretleri, limanda kalınan süreye ait rıhtım ve dok ücretleri ile bekçilik ve sahilten ikmal edilen elektrik, su ve istimin ücretleri müşterek avaryaya girecektir. Gemi tamir ve diğer bazı masraflarının tediyesi için gönderilen paranın gecikmesi yüzünden limanda kalmış ise bu sürede yapılan masraflar müşterek avaryaya girmeyecektir.

Yük, Yakıt ve Kumanyaya İlişkin Masraflar:

1 ) Boşaltma ve Elden Geçirme Masrafları:

a ) Kanunumuzun Sistemi: Bir gemi, bir barınma limanına sığındığı vakit bir takım hasarların tamiri gerekiyor ve bu hasarların tamir edilebilmesi için yük, yakıt veya kumanyanın boşaltılması veyahut gemi içinde başka bir yere taşınması icap ediyor ise bu ameliyeler için yapılacak masraflar müşterek avarya masrafı sayılır.

b) YAK'nin Sistemi: YAK de ise bu şık X'uncu kuralın b bendinde düzenlenmiştir ve kanunumuzdan epey farklıdır. Bu kurala göre boşaltma veya elden geçirme masraflarının müşterek avaryadan sayılabilmesi için ya müşterek selamet için veyahut kaza veyahut fedakarlık sebebi ile meydana gelip de yolculuğun selamete icrasını sağlamak için tamiri zaruri olan hasarların tamir edilmesini temin amacı ile yapılmış olması gerekir. YAK işbu hükmün tatbiki bakımından hasarın ne zaman meydana gelmiş olması hususunda herhangi bir kayıt taşımamaktadır. şu halde denize elverişsiz bir gemiye yapılan yüklemeden

---

<sup>211</sup> **A.g.e.**, s. 25

sonra meydana gelen bir hasarın tamiri için yapılacak boşaltmaların masrafı dahi müşterek avaryaya dahil sayılacaktır.<sup>212</sup> Ancak elverişsizlikten ötürü taşıyanın sorumluluğu şüphesiz bakidir (YAK D kaidesi).

Kanunumuzu, kaynak metin açısından yorumlamaya geçmeden evvel iki hususa işaret etmemiz gerekir.

a) Yolculuğun selamete icrasını temin kavramı, müşterek avaryanın temel prensibi olan << müşterek selametini temini >> kavramına nispetle bir genişletme teşkil eder. Gemi ve yük barınma limanına girmekle her ikisinin selameti temin edilmiştir. Yolculuğu selamete icra ve ikmal etmek ise, zaten taşıyanın başlıca mükellefiyetlerinden birisidir ( TK. 1019, 1061 ). Bu suretle boşaltma masraflarının müşterek avaryaya sokulması ana prensipten bir inhiraf olarak tezahür etmektedir. Hatta “doktrinde işbu tanzim tarzının YAK A kaidesine aykırı olduğu da ileri sürülmektedir.”

b) YAK X b kuralı kaza veya fedakarlık hallerinin yanı sıra, X a kuralının aksine, olağanüstü hallere yer vermez. Şu halde müşterek selamet şartı söz konusu olmadıkça bir olağanüstü hal sebebi ile yapılan boşaltmanın masrafı müşterek avaryaya girmeyecektir.

c) İngiliz Hukuku: Barınma avaryası ile ilgili her iki emsal kararı da ( Atwood v. Sellar, Swendson v. Wallace ) barınmanın ne gibi bir olay sebebi ile olduğuna bakılmaksızın, müşterek selametini temini amacı ile yapılmış olduğu takdirde boşaltma masraflarının müşterek avaryaya gireceğini derpiş ederler. Bu prensibe uygun olan diğer bir kararda yükün tehlikede olmamasına binaen, boşaltmadan güdülen maksadın müşterek selametini temini olamayacağına bu takdirde de boşaltma masraflarının avaryaya masrafı olarak paylaşılamayacağına karar verilmiştir.

Diğer bir yazarın verdiği misal ise şudur: Islanmış olan buğdayların, kurutulmaları için boşaltılmaları halinde boşaltma masrafı yük sahibi tarafından ödenecektir.<sup>213</sup> Diğer bir misal: Gemi yüklü kaldığı takdirde suların çekilmesi ile karaya oturacak ve gemi ile birlikte yük de zarara uğrayacaktır. Bu takdirde

---

<sup>212</sup> **A.g.e.**, s. 26

<sup>213</sup> **A.g.e.**, s. 27

boşaltma masrafları müşterek avarya sayılır. Bu misal üzerinde biraz değişiklik yapacak olursak, suların çekilmesi üzerine sadece gemi zarar görecektir ise, hafifletmek için yüklerin karaya çıkarılmasından doğacak masrafların navluna isabet edeceği sonucunu çıkarabiliriz. Buna karşılık boşaltma sırf yükün menfaatine oldu ise, masraflar yüke tahmil edilecektir. İngiliz hukukunda emsal kabul edilen bir diğer karar ise << Moran v. Janes >> kararıdır. Prensip şudur: Yük sahibi yük selamete eriştikten sonra yapılacak ameliyeler için bir avarya payı ödemez fakat yükün boşaltılması müşterek selametın korunması için yapılan hareketlerin içinde ve onların bir safhasını teşkil ediyorsa, bu masraflar müşterek avaryaya girer.

Doktrin sahasında da, İngiliz yazarları boşaltma masraflarının her şıkta değil, sadece boşaltmanın müşterek selametın teminine matuf olarak yapıldığı hallerde müşterek avaryaya kabul edilmesi gerektiğini savunurlar. Tamir ihtiyacı dolayısı ile vaki boşaltma ameliyelerinin masrafları prensip olarak müşterek avaryaya girmez; eğer tamir müşterek selamet uğruna yapılacak ise ancak bu takdirde boşaltma müşterek avarya hareketi olarak kabul edilebilir.

d) Kanunumuzun Yorumu: Bu açıklamalardan sonra Ticaret Kanununun hükmünü şu şekilde izah etmek mümkün olabilecektir. Kanunumuzda hakim olan temel prensip müşterek selametın sağlanmasıdır. Şu halde gerek YAK X b kuralında ve gerekse İngiliz hukuk sisteminde olduğu vechile yüklerin boşaltılması hem gemi ve hem de yükün müşterek selametlerinin temini bakımından zaruri ise, bu yolda yapılacak masraflar müşterek avarya hesaplarına dahil edilecektir.<sup>214</sup>

Tamir ihtiyacı dolayısı ile yapılan boşaltmalara gelince; TK 1190 / 2'inci bentteki kaydı yine ve sadece müşterek selamet açısından yorumlamak lazımdır. Gemideki her hangi bir hasarın tamiri için yapılacak boşaltmaların masrafı müşterek avaryaya giremez. Ticaret Kanunu boşaltma konusunda YAK X b kuralındaki gibi << Yolculuğun selameti >> gibi genişletici tefsire müsait bir ibare ihtiva etmemektedir. Fevkalade halleri de ele alarak TK 1190 / I deki esas ilkeye uygun olarak ancak tamir edilmeleri müşterek selametın sağlanması için zaruri olan hasar sebebi ile yapılan boşaltmalara ilişkin masrafların müşterek avaryaya kabul edilebileceğini söyleyebiliriz.

---

<sup>214</sup> A.g.e., s. 28

## 2) Depolama Masrafları ve Sigorta

a) Depo Masrafları: Eğer geminin yükü boşaltılmış ve bu boşaltmanın masrafları müşterek avaryaya masrafı olarak kabul edilmiş ise, yüklerin karada depolara konulması”dolayısı ile yapılan masraflar da müşterek avaryaya masrafı olarak kabul edilir ( TK 1190/3 –YAK X c. ). Bu konuda İngiliz Dispeççiler Cemiyeti'nin eski tatbikatı depo masraflarının müşterek avaryaya sokulmaması yolunda idi. Zira bu masraflar müşterek selamet uğruna yapılmış sayılmazdı.<sup>215</sup>

Bilahare İngiliz mahkeme içtihatları şu ayırıma göre karar vermeye başladı<sup>216</sup>. Bir müşterek avaryaya fedakarlığının neticesi olarak yapılmış bulunan barınma hareketinde depolama masrafları müşterek avaryaya kabul edilir ( Atwood v. Sellar ). Fakat barınma bir müşterek avaryaya fedakarlığı neticesinde yapılmamış ise depo masrafları yüke tahmil edilir ( Swendson v Wallace ). DCTK (Dispeççiler Cemiyeti Tatbikat Kaideleri madde 17 – 18 ). Gerek YAK X c kuralı ve gerekse TK 1190 / 3 depolama masraflarının müşterek avaryaya kabulünü, boşaltma masraflarına atıf yaparak tanzim etmiştir. Boşaltma masrafları müşterek avaryaya giriyorsa depo masrafları da girecektir.<sup>217</sup> Ancak madde bir bütün olarak ele alındığında, boşaltma masrafları meselesinin bu kadar kolay halledilemeyeceğini görürüz. Her ne kadar TK 1190 /3, TK 1190 / 2'inci bende atıf yapmakta ise de bu atfı TK 1190 / 2'inci bende hasretmek mümkün değildir. Zira, TK 1190 / 2 de esas olarak maddenin birinci fıkrasına atıf yapmaktadır ve hukuk tekniği bakımından bu atfın da takip edilmesi gerekir. Aynı tarz muhakemeyi sistematik bakımından da yürütmek icap eder, çünkü TK 1190 / 2'inci bendin TK 1190 / l'inci fıkrası ile birlikte mütalaası gerekmektedir.

Şu halde malların depoya yerleştirilmesi müşterek selamet uğruna yapılmış bir hareket olduğu takdirde masraflar müşterek avaryaya kabul edilecektir. Nitekim, depolama ameliyesinin müşterek selamet maksadı ile yapılmayıp sadece yükün veyahut geminin münferit menfaati için yapıldığı hallerde masraflar paylaşılmaz

<sup>215</sup> Lowndes and Rudolf s. 156

<sup>216</sup> Bülent SÖZER, “Barınma Müşterek Avaryası”, **İ.Ü.Mukayeseli Hukuk Ens.Dergisi**, y.5, No:8'den ayrı basım, Garanti Matbaası, İstanbul, 1971, s. 28

<sup>217</sup> **A.g.e.**, s. 29

fakat bunları ilgili taraflar yüklenirler. Depo masraflarının makul olması gerekir, bir takım menfaatlerin korunması için fazlaca ödenen ardiye kirası garemeye sokulamaz. Yüklerin konulacağı depoların maksat ve ihtiyaca cevap verecek nitelikleri haiz olmaları gerekir. Bozulacak mallar mevcut ise bunların soğuk hava depolarına konması doğru olur. Limanda kısa bir süre kalınacak ise mallar antrepolarda da durabilir. Malların bozulması veyahut çalınması muhtemel değil ise açıkta istif etmek de makul bir hareket tarzı olabilir.

Malların gemiden depoya kadar nakledilmeleri için yapılan masrafların da depo masrafları arasında mutalaası uygun olur. ( DCTK 20 / b ).

b) Sigorta: Gemiden boşaltılarak depoya konmuş olan yükler sigorta ettirildiği takdirde, ödenen primler de müşterek avaryaya dahildir( TK 1190 / 3 – YAK X c ) Kanun << ... depo ile ilgili sigorta masrafların ... >> dan söz etmektedir. Maddenin ifadesi bozuk olup, bundan aşağıda açıklanacağı veçhiyle muhtelif sigorta çeşitleri anlaşılmalıdır. YAK X c hükmü 1924 metninde << yapıldı ise yangın sigortası dahildir >> şeklinde yazılı idi.<sup>218</sup> 1950 tadilinde bu hüküm << makul surette yapıldı ise sigorta da dahildir >> şeklini aldı. DC TK 19 / A hükmü ise yine sadece yangın sigortasını zikretmektedir. Ancak YAK metninde yapılmış olan bu değişiklik sigortanın muhtelif nevilerini kapsamayı hedef tutmaktadır.

Sigorta primlerinin ( sigorta ile ilgili sair masraflar da dahil olmak üzere müşterek avaryaya girebilmesi sigortanın makul suretle yapılmış olması şartına bağlıdır. Makul olma, keyfiyeti hem sigortanın nevine ve hem de sigorta bedeline şamildir. Her özel durumda yapılacak sigorta nevi farklı olabilir. Yangına, çalınmaya, patlamaya vs. ye karşı yapılacak sigortalar malların ve mahallin hususiyetleri dikkate alınarak yapılmalıdır.

Aynı şekilde, sigorta bedeli ve prim de yine özel durumlara ve geminin limanda kalacağı süreye göre hesap edilmelidir. Acaba yükler depoya konmadan sigorta ettirilse, primler müşterek avaryaya girer mi? Eğer yüklerin depolanması zorunlu olmayıp açıkta bulundurulmaları mümkün ise, sigorta primlerinin müşterek avaryaya dahil edilmemesi için bir sebep yoktur. Yükler depoya konulmadığı

---

<sup>218</sup> A.g.e., s. 30

takdirde depo masraflarından kurtulunmakla beraber belki sigorta primi – malların açıkta fazla rizikoya maruz olmaları sebebi ile – yüksek olabilir. Bu takdirde ise depolama masraflarının yapılmaması dolayısı ile temin edilen tasarruf ile ödenen fazla prim arasındaki fark, ikame masraflarının hesabında dikkate alınan ölçüler gözetilerek, taraflar arasında taksim edilir.

c) Müşterek Yolculuğun Sona Ermesi: Eğer barınma limanında iken gemi mahkum edilir veyahut asıl yolculuğa devam etmekten vazgeçilirse, bu kararın verildiği tarihten itibaren işleyecek depo masrafları müşterek avaryaya girmez ( TK 1190 / 3 – YAK X c ). Masrafların müşterek avaryaya girmesi ancak gemi ile yük arasındaki mukadderat birliğine bağlı olduğu ve mahkumiyet veya esas yolculuktan vazgeçilmesi ile bu mukadderat birliği ortadan kalktığı cihetle, artık masraf paylaşılması söz konusu olamayacaktır.<sup>219</sup>

Bundan sonra taraflar kendi masraflarına katlanırlar ve peşin ödenmiş paralar var ise, mezkur tarih itibarı ile iadeye tabi tutulurlar. Ancak, mahkumiyet veyahut yolculuktan vazgeçme anında boşaltma bitmemiş ise, menfaat iştiraki devam ettiği, gemi ve yük birbirlerinden bilfiil ayrılmış olmadıkları için, boşaltmanın tamamen bittiği tarihe kadar işleyecek depo masrafları müşterek avaryaya paylaşmasına kabul edilir ( TK 1190 / 3 – YAK X c ). Geminin mahkumiyetine mahkemece karar verilecektir. Bu karar fiili durumu gösteren bir tesbit kararı mahiyetinde olacağı cihetle mahkumiyete bağlı neticeler mahkeme ilamında zikredilecek tarihten itibaren cereyan etmeye başlayacaktır. Usul hukukunun umumi prensipleri dairesinde mahkeme vaziyeti sebestçe takdir edip, kararını verecektir.

Esas yolculuktan vazgeçilmesi, ilgililer arasında bu husus hakkında anlaşmanın yapıldığı tarihte vaki olmuş sayılacaktır. Anlaşmaya bağlı neticeler ise borçlar hukukunun esasları açısından tesbit edilecektir. Paylaşılacak masraflar bakımından mahkumiyet tarihinde veya yolculuktan vazgeçilmesi hususunda anlaşıldığı veyahut boşaltmanın bittiği günde yapılmış olanlar müşterek avaryaya dahil edilir.

---

<sup>219</sup> **A.g.e.**, s. 31



Gerek Ticaret Kanunu ve gerekse York – Anvers Kaideleri geminin mahkumiyeti veyahut ilk yolculuktan vazgeçilmesi üzerine sadece depo masraflarının ödenmeyeceğinden söz etmektedir. Ancak, geminin mahkumiyeti veya ilk yolculuktan vazgeçilmesi neticesinde gemi ve yük arasındaki mukadderat iştiraki bitmiştir ve artık müşterek avaryadan söz etmek imkanı kalmamıştır. Bu itibarla her ilgili kendi masrafını kendisi çekecektir. Şu halde, sadece depo masrafları değil hiç bir masrafın paylaşılması gerekir. Nitekim Ticaret Kanunu 1190'ıncı maddesinin 6'ıncı bendinde munzam durmadan doğan masraflar bakımından bu hususu açıkça ve bütün masraf çeşitlerini içine alan genel bir ibare kullanılarak belirtmiştir.<sup>220</sup> İşbu bende göre geminin mahkumiyeti veyahut ilk yolculuğuna devam etmemesi üzerine bu tarihlerden sonra yapılacak masraflardan hiç birisi paylaşmaya kabul edilmez.

TK 1190 / 6'ıncı bendin müşterek avarya müessesesine uygun olan hükmünü de nazara alarak TK 1190 / 3'üncü, bent içinde aynı esas ileri sürmek ve mahkumiyet veya yolculuktan vazgeçilmesi gibi müşterek yolculuğu sona erdiren olaylardan sonra yapılan masrafları garemeye dahil etmemek lazımdır.

### 3) Tekrar Yükleme Masrafları:

a) Kural Olarak: TK 1190 / 3 gemiden boşaltılmış olan yüklerin tekrar gemiye yüklenmesine ait masrafların, TK 1190 / 2'inci bende atıf yaparak, boşaltma masraflarının müşterek avaryaya kabul edildiği hallerde, keza müşterek avaryaya ithal edileceğini söylemektedir. YAK X c de aynı yolda hüküm ihtiva eder.

TK 1190 / 3'üncü bendin TK 1190 / 2'inci bende olan mezkur atfı, metin lafzen tefsir edildiği takdirde, hatalı bir sonuca götürebilecek niteliktedir. Zira, daha evvel de söylediğimiz gibi, TK 1190 / 2 boşaltma masraflarının sanki sırf hasar tamiri için yapılan boşaltmalarda müşterek avaryadan sayılacağı intibasını uyandıran bir ifade kullanmaktadır. Halbuki izah edildiği üzere müşterek selametin temini gayesi ile yapılan boşaltma ameliyelerinin masrafları müşterek avaryaya kabul edilecektir. Sonuç olarak ancak bu nitelikteki boşaltmalar üzerine yapılan yükleme masrafları müşterek avarya masrafı olarak telakki edilmelidir.

---

<sup>220</sup> **A.g.e.**, s. 32

YAK X c kuralı ise her hangi bir atıf yapmaksızın sadece, boşaltma masraflarının müşterek avaryaya kabul edildiği her şıkta tekrar yükleme masraflarının da müşterek avaryaya gireceğini söylemektedir.

b) İngiliz Hukuku: Yükleme masraflarının müşterek avaryaya kabulü hususunda İngiliz hukukunda farklı görüşler vardır.<sup>221</sup> << Atwood v. Seller >> davası tekrar yükleme masraflarını müşterek avaryadan sayar. << Swendson v. Wallece >> kararı ise tekrar yükleme masraflarını müşterek avaryaya kabul etmemiştir.

DCTK 17. madde barınma hareketinin bir müşterek avarya hasarı üzerine yapıldığı hallerde, 19. madde ise gemi veya yükte müşterek avaryadan sayılan hasarların tamir veya ıslahı için yük boşaltması üzerine yapılan tekrar yüklemelerde, masrafları müşterek avaryaya kabul eder. 18. madde müşterek avaryadan sayılan hasarlar karşısında vaki barınmada yapılacak tekrar yükleme masraflarını ve Lloyd's tatbikatını aksettiren 20/d maddesi ise yine aynı şartlar altındaki barınmalarda, boşaltma masrafları müşterek avaryadan sayılsa bile, tekrar yükleme masraflarını navluna tahmil eder.

Doktrin sahasında Carver, müşterek selamet amacına uygun olmak şartı ile tekrar yükleme masraflarının müşterek avaryaya gireceği görüşündedir. Aksi takdirde, yazar, bu masrafların donatan tarafından tahammül edilmesini ileri sürer. Arnould ise tekrar yükleme işinin gemi ve yükü tehlikeden kurtarmak maksadı ile yapılmış bir hareket olmadığı, binnetice burada bir müşterek avarya fedakarlığından söz edilemeyeceği görüşündedir. Gerçekten tekrar yükleme müşterek selametini temini gibi bir maksat ile yapılmaz. Bilakis bu iş tamamen taşıyanın sefere devam etmek ve navluna hak kazanmak maksadı ile yaptığı bir harekettir. Gerçi müşterek selametini temini maksadı ile yapılan barınma hareketinde bir limana giriş, yüklerin boşaltılması ve tekrar yüklenmesi, devam eden kompleks bir olaylar zinciri olarak mütalaa edilebilir; fakat, müşterek avaryada esas unsur olarak aranması gereken müşterek selamet unsuru her bir olay için ayrı ayrı düşünülmelidir.<sup>222</sup> Daha evvel de işaret edildiği gibi, TK 1075 deniz yolculuğunun bütün masraflarının taşıyan tarafından tahammül edileceğini derpiş etmektedir. TK 1075 / III müşterek avaryayı istisna etmiştir ama, fıkrada << Müşterek avarya halleri ile ... >> denmekle, herhalde

<sup>221</sup> A.g.e., s. 33

<sup>222</sup> A.g.e., s. 34

münferit müşterek avaryalar derpiş edilmiş olup, bir müşterek avarya olayına bağı zincirleme sarfiyatın tamamının istisna edileceğı de düşünölmemiştir. Şu halde tekrar yükleme masraflarının taşıyanın üzerinde bırakılıp, paylaşmaya sokulmaması daha isabetli olurdu.

#### 4) Yüke Gelen Zararlar:

Barınma limanında boşaltma, depolama ve tekrar yükleme sırasında yüklerde meydana gelebilecek hasarların akıbeti TK 1192 ve YAK XII de düzenlenmiştir. Bu iki hükme göre, boşaltma, depolama ve tekrar yükleme ameliyelerinin masrafları müşterek avarya masrafı olarak kabul edildiğı takdirde, bu ameliyeler esnasında yüklerde meydana gelecek hasar ve kayıplar da müşterek avarya masrafı olarak garemeye alınır ( keza DCTK 26, 27'inci madde ). Gerek TK 1192'inci madde ve gerekse YAK XII'inci kuralının kullandıkları ibarelere baktığımız zaman, yüklerde meydana gelen zararların boşaltma, depolama ve tekrar yükleme faaliyetleri sırasında olması zararların müşterek avaryaya kabulü için kafidir: ( TK 1192 << ... ameliyeleri sırasında ... >> ve YAK XII << ... caused in the act of ... >> ) Zararında asıl doğum sebebi veya faili hakkında herhangi bir kayıt bulunmadığı cihetle sayılan ameliyeler sırasında meydana gelmiş olması, müşterek avaryaya alınması için yeterlidir. Yüklerin depoda buldukları zaman maruz kalacakları zararlar da keza müşterek avaryaya dahil edilecektir. Zira, hem Ticaret Kanunu ve hem de York – Anvers Kaideleri sadece depoya koyma fiiline değil fakat aynı zamanda depo masraflarına da atıf yapmaktadırlar, bu itibarla depo masrafları müşterek avaryadan sayıldığı hallerde yüklerin depoda uğradığı zararlar da müşterek avaryadan sayılacaktır. Bununla beraber, yükün uğradığı hasar ve kayıplardan müşterek avaryaya alınabilecek olanlar, ancak aralarında bu müşterek avarya fedakarlığı ile bir illiyet bağı kurulabilecek zararlar olmalıdır;<sup>223</sup> yüklerin her hal ve karda maruz kalacakları zararların tazmin ettirilmesi yoluna gidilemez. Kaldı ki, incelemekte olduğumuz, YAK C kuralına da aykırı düşmektedir. Nitekim, “gerek ARSEVEN, ( s. 149 ) ve gerekse LOWNDES ( s. 355 ) tatbikatında geniş tefsire mütemayil olduğunu ve tefsir kaidesinin hükmü icabı, numaralı kaidelerdeki hususi tanzim şekillerinin C kaidesini bertaraf ettiğini ileri sürerek muhtelif yük zararlarını müşterek avaryaya dahil eylediğini yazmaktadırlar. LOWNDES'in verdiği misalde ( s.

---

<sup>223</sup> A.g.e., s. 35

355 ) karadaki tesislerin yetersizliği sebebi ile açıkta bırakılan veyahut layterlerde bekletilen yüklerde meydana gelen hasarlar; eski depolarda yağmur sularının sızması sebebi ile ıslanıp zarar gören yüklerin bu zararları, müşterek avaryaya kabul edilmiştir.”

“DCTK 26 ve 27’inci maddeleri yüklerde boşaltma, depolama ve tekrar yükleme sırasında bu ameliyeler sebebi ile bizzarur ( ... necessarily ) hasıl olan zararların müşterek avaryaya gireceğini söyleyerek, illiyet meslesini belirtmiştir. Kanaatimizce bu maddenin bu kadar geniş tefsir edilmesi doğru değildir. Özellikle müşterek selamet maksadının bulunmadığı durumlarda her ilginin kendi zararına katlanması genel prensiplerin icabıdır. TK 1192 ve YAK XII hükümlerine göre, yakıt ve kumanyanın maruz kalacakları zararlar da, yk zararları gibi paylaşmaya tabidir.”

#### Gemi Adamlarına İlişkin Masraflar:

1) Genel Olarak: Donatanın kaptan, zabitan ve sair mürettebata görevleri karşılığında ödemekle yükümlü olduğu ücretler vardır. Bu cretler ya aralarındaki sözleşmelerden veyahut kanun hükümlerinden doğar. Diğer taraftan, aşağıda açıklamaya çalışacağımız gibi, barınma hareketi dolayısı ile bir limana girme halinde bu süre zarfında gemi adamlarına ödenen ücretler ve onların bakım masrafları da keza avarya paylaşmasına girer.<sup>224</sup> Hangi cret ve masrafların paylaşılacağı konusunda kanun 1190’ıncı maddenin 8’inci bendi ile ve YAK XI c kuralına paralel olarak bir yorum kaidesi koymuştur. Buna göre ödenen paralar ister kanun hükmü icabı ister iş akdi icabı densin bir ayırım yapılmaksızın müşterek avarya paylaşmasına kabul edilir. Buna ilaveten kanun gemi adamlarının bakımını sağlamak için yapılmış diğer masrafları da makul bir seviyede yapılmak şartı ile müşterek avarya saymıştır. “Burada ARSEVEN’in bir görüşüne katılmadığımızı belirtmek isteriz. Yazar YAK XI c kuralının aslının << ... ister kanundan, ister mukavele hüküm ve şartlarından doğsun ... >> tarzında olduğunu ve kanunumuzdaki << ... iş akdiyle ... >> ibaresinin kanun koyucu tarafından hatalı bir daraltma olarak bu şekilde yazıldığını söylemektedir. Ancak, YAK 1950 İngilizce metninde ise ilgili bent << ... under the terms or articles of employment .>>

---

<sup>224</sup> A.g.e., s. 36

şeklindedir. Bu ibare, << ... istihdamın şart ve maddeleri ... >> olarak dilimize çevrilebilir.”

2) Barınma Limanındaki Ücretler ve Bakım Masrafları: Geminin barınma Limanına girmesinden itibaren kaptan, zabitan ve mürettebata ödenen ücretler müşterek avaryaya paylaşmasına girer. Bu arada gemi adamlarının yeme ve içme masrafları da, kumanyadan yapılmış olan fazla harcamalar ile paylaşmaya alınır. Bu konuda YAK gemi adamlarının bakım masraflarından söz etmektedir. Kanunumuzda böyle bir kayıt bulunmamakla beraber yapılacak yorum şu olmalıdır; barınma hareketi süresince gemi adamlarının normal ücretlerine ilaveten yeme ve içme masrafları, hastalanan mürettebatın tedavi masrafları ve hatta gemide yatıp kalkmak mümkün olamıyorsa veyahut gemide kalınması gemi ve yükün müşterek selameti için sakıncalı ise karada yatıp kalkma ve sair bakım masrafları da müşterek avaryadan sayılır. Kaldı ki ; TK 1190 / 8'inci bent gemi adamlarına ödenen veyahut onların menfaatleri için harcanan paralardan söz ettiğine göre, bu gibi bakım masraflarının da avaryaya paylaşmasına kabul edileceğini, değişik bir ibare altında öngörmektedir.<sup>225</sup>

3) Yolculuğun Uzaması Sebebi ile Gemi Adamlarına Ödenen Paralar: Kanunumuz ve YAK uzayan yolculuk dolayısı ile kaptan ve sair mürettebata ödenen paralardan söz ettiğine göre, yukarıda da açıklamaya çalıştığımız gibi, geminin bir limana barınmak amacı ile normal rotasından ayrılmasından itibaren, tekrar yola çıkmasına kadar gemi adamlarına ödenen paralar ve keza bu süre zarfında – ister liman içinde, ister limana varıncaya kadar – onların lehine yapılan harcamalar müşterek avaryaya sayılır. Ancak, normal ücretlerin dışında yapılan harcamalar makul sebepler ve makul miktarlar ile yapılmış olmalıdır.

#### İkame Masrafları:

1) Kavram: Müşterek avaryaya teşkil edecek nitelikte bir fedakarlık yapmayı gerektiren bir halde, başka bir yola tevessül ederek müşterek avaryadan sayılmayacak bir hareket yapılmış olabilir. İşte, yapılmış olsa idi müşterek avaryadan sayılacak olan bir fedakarlığı – veyahut masrafı – önlemek için ve onun

---

<sup>225</sup> SÖZER, **A.g.e.**, s. 37

yerine – her ne kadar müşterek avaryadan sayılmasa dahi – yapılan bir başka fedakarlık veya masraf, bu şart altında müşterek avarya paylaşmasına sokulur ve bunlara ikame masrafları denir ( TK 1179 / IV – YAK F ). İkame masrafları normal olarak yapılmasından kurtulunmuş olan asıl avarya masraflarından daha az bir miktar tutar. Fakat, böyle olmayıp da ikame masrafı yerine yapıldığı kabul edilen avarya fedakarlığından daha yüksek bir miktarda olursa bu takdirde paylaşma kabul edilecek olan ikame masrafı ancak asıl avarya fedakarlığı yapılmış olsa idi ne miktar tutacak idi ise, o miktara kadar olandır; fazlası yapanın sırtında kalır. İkame masraflarında yapılan harcamadan kimin menfaat temin ettiğine değil, fakat esas masraf yapılmış olsa idi gareme nasıl olacaktı, ona bakılır.<sup>226</sup>

Bir masrafın ikame masrafı sayılabilmesi için onun herhangi bir zararı önlemek için değil, bir olağanüstü avarya masraflarından tasarruf etmek gayesi ile yapılmış olması lazımdır. Barınma müşterek avaryasında ikame masrafları üç halde ortaya çıkmaktadır ki, bunlardan ilk ikisi genel kurala nispetle bazı özellikler arzederler.

## 2) Yedekleme Masrafları:

a) Kavram: Bu konu TK 1190 / 4 ve YAK X d kuralında düzenlenmiştir. Bir barınma limanına girmiş olan gemide yapılması gereken tamirlerin bulunulan yerde yapılması teknik bakımdan mümkün olmakla beraber, ekonomik şartlar bakımından bazı ağır külfetlere yol açabilir. Buna mukabil, geminin tamirlerin daha ucuza yapılabileceği bir başka limana veyahut varma limanına kadar yedekte götürülüp orada tamir edilmesi, tamir masraflarından tasarruf edilmesini mümkün kılıyor ve keza bu şekilde barınma limanında yapılacak olan müşterek avarya masraflarından da kurtulunuyor ise, geminin yedekleme masrafları ikame masrafı niteliğini kazanır ve ilgililer arasında paylaşılır.

b) Paylaşmadaki Özellik: Bu nev'i ikame masrafının ilgililer arasında hangi oranda paylaşılacağı hususunda bir özellik karşımıza çıkar. Prensip olarak ikame masraflarının paylaşılması, diğer esas müşterek avarya masraflarının paylaşılması gibi olur; yeterki ikame masrafları önlenmiş olan asıl avarya masrafını aşmasın.

---

<sup>226</sup> **A.g.e.**, s. 38

Fakat yedekleme masrafları ilgililerin müşterek avarya masrafının yapılmaması sayesinde sağlamış oldukları tasarruf oranında paylaşılacaktır. Şöyle ki, barınma limanında bir takım müşterek avarya masrafları yapılmıştır, ki bunlar ilgililer arasında zaten paylaşılacaktır.<sup>227</sup>

Fakat barınma limanında geminin tamir edilmesini beklemek yerine gemi yedeğe alınarak varna limanına getirilmiştir. Bu suretle, barınma limanında kalınsa idi yapılacak olan masraflardan bir kısmı tasarruf edilmiş olmaktadır. Şu halde, genel olarak ikame masrafları yapılmasından kurtulunmuş olan bir avarya fedakarlığının yerini alırken, bu özel halde bir kısmı yapılmış fakat diğer bir kısmının yapılmasına mahal bırakılmamış olan avarya masraflarının yerini almaktadır. Böylece, paylaşılacak olan ikame masrafları geminin yedeklenerek getirilmesi sayesinde sarfından kurtulunan ve aksi takdirde yapılması gereken olan barınma masraflarının tutarını aşamayacak ve her ilgili yedekleme masraflarına bu suretle tasarruf ettiği meblağın sınırını aşmamak kaydı ile iştirak edecektir.

Öyle haller olabilirki yedekleme masrafı barınma limanındaki boşaltma, depolama, tekrar yükleme vs. masraflarını aşabileceği gibi, aynı zamanda barınma limanında yapılacak tamire nispetle esas limanda yapılacak tamir ile sağlanacak tasarruftan da fazla olabilir; fakat her ikisinin toplamından daha az bir meblağ tutabilir. Görülüyor ki, bu misalde ikame masrafı münferit masraflardan fazla olmakla beraber bunların yapılmaması ile sağlanan tasarrufun toplamından azdır. Şu halde, her ilgili kendi payına isabet edecek olan tasarruf yüzdesi oranında ikame masrafına iştirak edecektir.

c) Uygulama: Dispeç hesaplarının yapılmasında bir kolaylık sağlamak için bir muhasebe usulüne başvurulur. Müşterek avarya masası alacaklı, pay ödeyecekler borçlu durumdadır. Barınma hareketi sonuna kadar devam etmiş olsa idi masanın alacağı ve her bir ilgilinin borcu ne kadar olacak idi ise, aynen gösterilir. Buna karşılık barınma hareketinin tamamlanmaması sebebi ile tasarruf edilen meblağ müşterek avaryaya borç ve her ilgilinin tasarrufu hesabına alacak kaydedilir ve bu suretle, ödenecek ikame masrafı paylarının mahsubu cihetine gidilir.

---

<sup>227</sup> A.g.e., s. 39

### 3) Yükün Başka Bir Vasıta ile Yolları Masrafları:

a) Kavram: Olabilirki, gemi barınma limanında iken, burada yapılacak masraflardan tasarruf etmek için, yüklerin tamamı veya bir kısmının başka gemi ile varma limanına gönderilmesi makul bir yol teşkil edebilir.<sup>228</sup> Bu suretle, barınma limanında kalınmakla yapılacak olan masrafların bir kısmından kurtulunmuş olunur. Bu halde, yüklerin bir başka gemi ile yollarılmalarından dolayı yapılan masraflar ikame masraflarını teşkil eder. Bu masraflar da yedekleme masraflarında olduğu gibi paylaşılır ( TK 1190 / 4 – YAK X d ).

b) Paylaşmaya Girecek Masraflar: Yükün başka bir gemi ile yollarılması halinde, işbu geminin masrafı donatanın yolculuğa devam etmemekle sağladığı tasarruf çıkarıldıktan sonra, boşaltma, depolama, tekrar yükleme vs. barınma masraflarının yerine ikame edilecek olan bir masraf çeşididir ve paylaşma bunun üzerinden yapılır.

4) Gemi Adamlarına denen EK alışma cretleri: Kaptan, zabıttan ve mürettebat gemi üzerinde çalıştırılmış ve bunlara ek çalışma creti denmiş olabilir. Bu cretler müşterek avarya masrafı sayılmazlar. Fakat bu çalışmalar müşterek avaryaya girecek olan bir masrafın önlenmesi amacı ile yapılmış ise, bu takdirde ek çalışma ücretleri ikame masrafı niteliğini kazanırlar ve ikame masrafları konusundaki genel kural gereğince paylaşmaya girerler ( TK 1190 / 7 – YAK XI d ). Bununla beraber yolculuğun devamı sırasında yapılan tamirler dolayısı ile vaki masraflar ve gemi adamlarına ödenen ücretler müşterek avaryaya girmez.

5) Bazı zel Haller: Gerek Ticaret Kanunu ve gerekse York Anvers kaideleri tarafından bahis konusu edilmemekle beraber, barınma avaryasından sık sık ortaya çıkması muhtemel bazı hadiselere de kısaca temas etmek faideli olabilir.

a) Yükün karaya çıkartılıp depolara yerleştirilmesi ve tekrar gemiye yüklenmesi yerine bunlar layterlerde veya şatlarda muhafaza edildikleri takdirde, bu

---

<sup>228</sup> **A.g.e.**, s. 40



yoldan temin edilecek tasarruf oranında, layter ve şatlara ödenen para boşaltma ve depolama masraflarına karşı bir ikame masrafı teşkil eder.<sup>229</sup>

b) Barınma limanında bulunulduğu sırada tarafların anlaşması ile yük satılır ve yolculuğa başlanacağı zaman yerine yenisi satın alınırsa, alım – satım arasında doğabilecek fark, depolama vs. masraflarının yerine paylaşılır.

c) Yükün başka bir gemi ile gönderilmesi halinde gemi ve yük arasındaki beraberlik sona ermiş olacağı cihetle, sevk tarihinden itibaren yükten herhangi bir müşterek avaryaya payı istenemeyecektir. Buna mani olmak için genellikle navlun mukavelelerine << non – seperation clause ( ayrılmazlık klozu ) >> dercedilir ve buna istinaden gemi ve yük arasındaki mukadderat bağının devam ettiği kabul olunur.

d) Gerek boşaltma ve depolama ve gerekse layter masraflarının çok fazla bir meblağ tutacağına binaen gerekli tamirlerin yapılabilmesi için kaptanın gemiyi karaya oturtmayı tercih etmesi üzerine teknede meydana gelen zararlar, boşaltma vs. masrafları yerine müşterek avaryaya kabul olunur.

#### Müşterek Avaryaya Girmeyen Beklemeden Doğan Masraflar:

1) Genel Olarak: Gerek TK 1190 / 6 ve gerekse YAK XI b bir geminin herhangi bir liman veyahut yerde barınma müşterek avaryası teşkil etmeyecek bir şekilde beklemesi halinde, bu hal dolayısıyla yapılmış olan masraflardan bir kısmının müşterek avaryaya masrafı gibi paylaşmaya tabi tutulacağını öngörmektedirler. Ortada bir barınma hali olmadığı için Ticaret Kanunu ve York – Anvers Kaideleri herhangi bir limandan söz etmemektedirler.<sup>230</sup> Bu liman bir uğrama limanı olabileceği gibi, yükleme limanında olabilir.

2) York – Anvers Kaidelerinin Tanzimi: Bir geminin barınma hareketi teşkil etmeyecek şekilde bir limana girmesi veyahut bir limanda kalması veya beklemesi kaza, fedakarlık veyahut diğer olağanüstü hallerin bu durumu müşterek selamet için zorunlu kılması; veyahut kaza veyahut fedakarlık sebebi ile meydana gelen

<sup>229</sup> A.g.e., s. 41

<sup>230</sup> A.g.e., s. 42

hasarların tamir edilmesi yolculuğun emniyetle devamı için zaruri ise, işbu tamirlerin yapılmasını temin yüzünden oldu ise aşağıda inceleyeceğimiz masraflar müşterek avarya paylaşımına tabi tutulur.

3) Ticaret Kanunu'nun Tanzimi: Kanunumuzun bu hale ilişkin hükmü biraz farklıdır. Bir limana girmek veyahut orada kalmak hasarların tamiri zaruretinden ileri gelmiş ise, aranan şartlar YAK XI kuralındakilerin aynısıdır.

Fakat, TK 1190 / 6'ncı bendin baş tarafındaki hüküm YAK'den farklıdır. Burada, herhangi bir sebep veyahut müşterek selamet şartı aranmaksızın, sadece bir liman veya yere girme veyahut orada kalmanın, hukuki neticelerin doğması için kafi geleceği intibainı uyandıran bir ibare yer almaktadır. Bendin mevcut hali ile uygulanmasının gayet manasız neticelere yol açabileceği aşıkardır. Bu itibarla, mezkur hüküm YAK XI b kuralının ifadesi ile tamamlanarak burada da fedakarlık, kaza veyahut sair olağanüstü hallerin bir limana girme veya orada kalmayı müşterek selamet için zaruri kılması şartını aramak yoluna gidilebilir. Daha doğrusu, TK 1190 / 6'ncı bent TK 1190 / I deki esas prensip açısından tefsir edilip her hal ve karda müşterek selametini teminini aramak ve böylece YAK XI b kuralının getirmiş olduğu genişletici mahiyetteki uygulamaya hiç olmaz ise kanunumuzun sistemi bakımından mani olmak gerekir.<sup>231</sup>

4) Paylaşmaya kabul edilecek masraflar:

a) Gemi Adamları İçin Yapılacak Masraflar: Bekleme süresi içinde kaptan, zabitan ve mürettebata ödenen ücretler ve diğer bakım masrafları paylaşmaya kabul edilir. TK / 1190 / 8 ve YAK XI c hükümlerine göre, ister kanun icabı, isterse iş akdinin hükümleri icabı olsun, gemi adamlarına veyahut onların menfaatleri için yapılmış olan bütün ödemeler ve masraflar paylaşmaya tabidir. Ancak, bu masrafların normal ve makul ölçüler içinde yapılmış olmaları gerekir. Aşırı veyahut lüks sayılacak masraflar için bir iştirak payı istenemez.

b) Yakıt, Kumanya ve Liman Masrafları: Bekleme süresi içinde kullanılan yakıt ve kumanyaya ilişkin masraflar ile, bu süre zarfında ödenmiş olan liman

---

<sup>231</sup> **A.g.e.**, s. 43

cretleri müşterek avaryaya paylamasına dahil edilir. Ancak müşterek avaryaya kabul edilmeyecek mahiyetteki tamirler sebebi ile kullanılmış olan yakıt ve kumanya ile yine aynı nitelikteki tamirler dolayısı ile denmi olan liman ücretleri paylaşmanın dışında bırakılır.

5) Bekleme Sresinin Tahdidi: Gerek kanun ( TK 1190 / 6 ) ve gerekse (YAK XI b) munzam durma devresini prensip olarak, geminin yola çıkabilecek duruma geldiği veyahut bu duruma gelmesi icap ettiği tarih ile sınırlandırmıştır. Gerçi bu sınırlandırıcı kayıt gemi adamları için yapılmış olan masraflar ile ilgili olarak yazılmış ve binnetice yalnız bu kategori masrafları sınırlandıran bir hüküm imiş intibasını uyandırmaktadır. Nitekim, bir yandan geminin mahkum edilmesi veyahut asıl yolculuktan vaz geçilmesi halini düzenleyen ve bir yandan da müşterek avaryaya sayılmayan tamirlerin yapılması halinde yakıt, kumanya ve liman masraflarının paylaşmaya girmeyeceğini ngren ve dolayısıyla her bir masraf çeşidi için sanki ayrı ayrı tahditler varmış kanaatini uyandıran hükümlerin karşısında, yukarıda ileri sürdüğümüz genel tahdit kaidesi tenkide müsait bir fikir olarak belirebilir.<sup>232</sup> Fakat:

a) Müşterek avaryaya sayılmayan beklemelerde müşterek avaryaya prensiplerinin tatbiki, zaten bir istisna hükmüdür ve çeşitli suistimallere yol açabilir. Bu itibarla, hükmün dar yorumlanması gereklidir. Bir müşterek avaryaya hali olmamasına rağmen kanunda öngörülen şartların varlığı sebebi ile ilgililer arasında paylaşılacak olan belli masrafların zaman itibarı ile bir asgari had ile sınırlandırılması elzemdir. Gerçekte, bu zaman fasılası geminin yola çıkmaya hazır hale geldiği anda sona erer. Suistimleri önlemek amacı ile geminin yola çıkmaya hazır duruma getirilmesi gereken an dahi bekleme süresinin sınırını teşkil eder. Zira, içinde bulunulan şartlara göre, objektif esaslar dairesinde tespit edilecek olan bir srenin bitmesine rağmen, gemi hala yola çıkacak vaziyete getirilmemiş ise, artık bundan da fazla bir süre içinde yapılacak masrafların ilgililerden istenememesi hakkaniyete uygundur. Şu halde müşterek avaryaya hareketi sayılmayan bir bekleme süresi, geminin yola çıkmaya hazır olduğu veyahut hazır hale getirilmesi gerektiği tarihte sona erer ve bundan sonra hiç bir masraf paylaşmaya kabul edilmez.

---

<sup>232</sup> A.g.e., s. 44

b) Geminin mahkum edilmesi veyahut ilk yolculuğundan vazgeçmesi halleri ve eğer bu tarihlerde boşaltma tamamlanmamış ise, boşaltmanın bitirilmesi müşterek yolculuğun sona ermesi, yani gemi ve yük arasındaki mukadderat bağının ortadan kalkması demektir. Bu durumda zaten müşterek avarya müessesesinin tatbik sahası kalmayacağı daha evvel izah edilmişti sonuç olarak, gerek York – Anvers Kaideleri ve gerekse Ticaret Kanunu müşterek yolculuğun sona ermesi ile munzam durma süresinin de sona ereceğini söylemekle, esasen uygulanması gereken bir temel kuralı, ihtiyaten tekrar etmiş olmaktan fazla bir şey yapmış değildirler. Kaldı ki, yola çıkmaya hazır hale getirilmiş olması gereken bir geminin daha sonraki bir tarihte mahkumiyetine karar verilmesi şıkkında, munzam durma devresi, yolculuğa başlanılmış olması gereken tarihte zaten sona ermiş olur. Bu tarih ile mahkumiyet kararının verildiği tarih arasında geçen devrede yapılmış olan munzam durma masrafları paylaşmaya dahil edilemez;<sup>233</sup> Eğer başkaca bir müşterek avarya hali mevcut ise, mahkumiyet kararı ancak bu hususta hüküm ifade edebilir.

c) Yakıt, kumanya ve liman masrafları hakkında konmuş olan sınırlama ise, madde itibarı ile dir. Tamir müşterek avaryadan sayıldığı için mezkur masraflar paylaşmaya kabul edilseler bile eğer tamirler geminin yola hazır hale getirilmesi için gereken zamanda tamamlanmış ise, bu tarihten sonraki günlerde yapılacak kumanya, yakıt ve liman masrafları için pay istenemez.

### 3.8. Muvakkat Tamir Müşterek Avaryası

1) Genel Olarak: Muvakkat tamir müşterek avaryası eski Ticaret Kanunumuzda bir müşterek avarya tipi olarak düzenlenmiş değildir.<sup>234</sup> Yeni kanunumuza 1191'inci madde ile ve YAK nin XIV numaralısından alınmak suretiyle ithal edilmiştir. Gemi bir tamir ihtiyacındadır, fakat türlü sebeplerle bu tamir yapılamaz veya yapılamaz, muvakkat bir tamir ile iktifa edilir, ileride bu muvakkat tamir devamlı tamire inkilap edecektir ve muvakkaten yapılan tamirin bedeli belki de tamamen fazladan ödenmiş olacaktır. Ancak muvakkat tamirin yapılması bir müşterek avarya

<sup>233</sup> A.g.e., s. 45

<sup>234</sup> Haydar ARSEVEN, **Müşterek Avaryalar I umumi Prensipler ve Münferit Müşterek Avarya Halleri**, Menteş Kitabevi, İstanbul, 1961, s. 137

fedakarlığı sebebiyle olmuş veya müşterek selamet uğruna yapılmış ise, yahut da yolculuğu selametle bitirmek maksadıyla yapılmış bulunuyorsa, muayyen kayıt ve şartlar ile bu muvakkat tamir masrafları müşterek avaryaya sayılır. İngilizler buna “ TemporaryRepairs ”, Fransızlar Repanations provisoire ”, Almanlar “ Vorläufige Reparaturen ” derler. Müşterek avaryaya tamir masraflarının müşterek avaryaya sayılıp sayılmaması ötedenberi muhtelif memleketlerin tatbikatlarında değişik olmuştur. YAK ne gelince 1890 kaidelerinde prensip itibarıyla “ muvakkat tamir müşterek avaryası ” kabul edilmiş ve bu halde yeni eski farkının indirilmeyeceği tasrih edilmişti.<sup>235</sup> Ancak hangi hallerde müşterek avaryanın bulunduğu ve masrafların ne nispette müşterek avaryaya kabul edileceği gösterilmemişti. 1890 kaidesinin XIV numaralı 1924 de ehemmiyetli değişikliğe tabi tutulmuş ve 3 nevi muvakkat tamir müşterek avaryası derpiş edilmiştir. Bunlardan biri müşterek selamet uğruna yapılan muvakkat tamirler, ikincisi müşterek avaryaya zararlarının tamiri için yapılan muvakkat tamirler, üçüncüsü ise bir hususi avaryaya neticesi meydana gelen hasarın muvakkat olarak tamiridir. 1950 Kaideleri ise bu hükmü F kaidesi ile ahenkli hale getirmek maksadıyla değiştirmiştir. 1191'inci madde ise prensip itibarıyla 1924 kaidelerini almış, 1950 kaidelerindeki ilaveyi eklemiş, ancak maddeyi iki fıkra halinde bırakmıştır. İlk tasarı şekli 1924 kaidelerinden alındığından, maddenin iki fıkra şeklinde yazılması normal idi. Fakat encümen tasarısı mucip sebeplerinde maddenin 1950 YAK ne uydurulması düşünüldüğünden, üç fıkra şeklinde ifade edilmesi gerekirdi. 1950 yılında yapılan ilave 1928 yılında Dispeççiler Cemiyetinin aldığı ve o tarihten beri tatbik ettiği kararın maddeye yansımaları şeklinde olmuştur.

Madde ve daha açık olarak YAK yukarıda temas ettiğimiz gibi üç ayrı muvakkat tamir müşterek avaryasını göstermiştir. Bunları, neticeleri itibarıyla iki kısma ayırmak mümkündür ve YAK'inde ve kanunumuzda bu ayırım yapılmıştır. Birinci gruba giren muvakkat tamir masraflarının tamamı müşterek avaryaya girer. Bunlar bir müşterek avaryaya zararının giderilmesi için yapılan muvakkat tamirler ve müşterek selamet uğruna yapılan muvakkat tamirlerdir. İkinci gurup muvakkat tamirler ise kaideten müşterek avaryaya girmez, zira tamiri gerektiren hadise bir hususi avaryaya neticesinde meydana gelmiştir.<sup>236</sup> Bu zararın devamlı tamiri müşterek avaryaya girmez ki, muvakkat tamiri müşterek avaryaya girsin. Ancak muvakkat tamir yolculuğu bitirmek maksadıyla yapılmışsa, bir ikame masrafı olarak müşterek

<sup>235</sup> A.g.e., s. 138

<sup>236</sup> A.g.e., s. 139

avaryaya girer. Yani muvakkat tamir yapılmasa idi, ne miktar müşterek avaryaya masrafı yapılacak idiyse ve tasarruf edilen bu miktar ile hudutlu olmak üzere, muvakkat tamir masrafları müşterek avaryaya kabul edilir. Her üç muvakkat tamir müşterek avaryası, muvakkat tamirin bir yükleme, uğrama veya barınma limanında yapılması halinde muvakkat tamir müşterek avaryası olarak kabul edilebilir. Mesela açık denizde yapılan muvakkat tamir, bir muvakkat tamir müşterek avaryası değildir. Açık denizde yapılan bir muvakkat tamirde müşterek avaryanın şartları varsa veya F kaidesi tatbik edilebilir ve bu sebeple yapılan masraflar bir ikame masrafı telakki edilebilirse ancak umumi hükümlere göre bir müşterek avaryadan bahsedilebilir, yoksa 1191'inci maddedeki muvakkat tamir müşterek avaryasına müteallik hükümler doğrudan doğruya tatbik edilmez. Her halde kıyasen aynı hükümlerin tatbikine de bir mani olmasa gerektir. Münferit hallerin izahına geçmeden evvel Amsterdam kongresinde yapılan bir tadil teklifinden de bahsedelim. Muvakkat tamir müşterek avaryalarında, eğer muvakkat tamir müşterek selamet uğruna yapılmış veya bir müşterek avaryaya zararının giderilmesi için yapılmış ise, bu masraflar eski ve yeni farkı indirilmeden müşterek avaryaya ithal edilir. Diğer taraftan kat'i tamir masrafları da müşterek avaryaya ithal edilir. Tatbikatta çok defa geminin muvakkat tamir ile yıllarca sefere çıktığı ve kat'i tamiri yaptırmadığı ve bu sebeple müşterek avaryadan haksız yere faydalandığı ileri sürülmüştür. Bu sebeptir ki Fransız delegasyonundan Govare, 6 ay içinde kat'i tamire çevrilmeyen muvakkat tamirlerin ancak yüzde ellisinin müşterek avaryaya ithalini teklif etmiştir. Zira yukarıda işaret ettiğimiz gibi, çok defa kat'i tamirler, muvakkat tamir olarak gösterilmek istenilmiştir. Bunun önüne geçmek gerekir.<sup>237</sup>

Muvakkat tamir ile kat'i tamir arasındaki farkın tespiti güç olan hallerde bir çare bulmak üzere böyle bir fiili kıstas teklif etmiştir. Ancak bu teklif bire karşı 7 rey ile reddedilmiştir. Red sebebi ise, teklifin bir hukuki tekliften ziyade tatbikata müteallik bir husus olduğu, bazı dispeççilerin hatalı takdirlerini önlemek için hüküm sevkedilemeyeceği, dispeçin tamamlanması için 6 aylık müddeti beklemenin doğru olmadığı, hususlarıdır. Bu red sebepleri içerisinde ancak sonuncu sebep varittir. Meselenin tatbikata taalluk etmesi sebebi varit olmasa gerektir. Zira YAK nin ekseri tadilleri tatbikattaki güçlükler gözönünde tutularak yapılmıştır. Bu teklife ancak dispeçin uzaması sebep olarak gösterilebilir. Hatalı tatbikatın ne kadar olduğu

---

<sup>237</sup> A.g.e., s. 140

hususunda ise ne bir istatistik verilmiştir, ne de biz böyle bir istatistiğe rastlamış bulunuyoruz.

Yalnız şu hususa işaret edelim ki, muvakkat tamir müşterek avaryasından bahsedebilmek için, tamirin mahiyeti icabı muvakkat olması lazımdır. Daimi tamir gayesine hizmet etmek üzere yapılmamış olması gerekir. Eğer bu gayeye hizmet etmek üzere yapılmış ise, muvakkat tamirden bahsedilemez. Bu tamirin makul hadler dahilinde olması hususu Amerikan tatbikatında kabul edilmektedir. Kaptan tarafından alınan tedbirlerin makul olması şartı bu tatbikatı haklı gösterir.

2) Muvakkat tamir müşterek avaryası nev'ileri: Yukarıda işaret ettiğimiz gibi bunlar üç nevidir. Fakat tabi oldukları hükümler bakımından bunları iki kısımda mütalaa edebiliriz, Şimdi bunların izahına geçelim. Bunlardan ilk guruba girenler iki tanedir. Her ikisi YAK nin XIV numaralısının birinci fıkrasında ve kanunumuzun 1191'inci maddesinin birinci cümlesinde ele alınmıştır. Bunlar bir müşterek avarya zararı için yapılan muvakkat tamir ve müşterek selamet uğruna yapılan muvakkat tamirdir. Her iki halde de bütün muvakkat tamir masrafları müşterek avaryaya girer.<sup>238</sup> İleride daimi tamir yapılacağından ve muvakkat tamirler değersiz kalacağından, ayrıca devamlı tamir masrafları da müşterek avaryaya ithal edilecektir.

a) Müşterek selamet uğruna yapılan muvakkat tamirler: Hadisede müşterek selamet uğruna, yani gemi ve yükün müşterek selameti uğruna kaptan tarafından alınmış bir tedbir vardır ve bu tedbir de muvakkat bir tamir şeklinde tecelli etmektedir. Umumi hükümler bakımından da burada müşterek avaryanın bütün unsurları vardır. Müşterek bir tehlike mevcuttur, müşterek selamet uğruna kaptan tarafından bir fedakarlık yapılmıştır, fedakarlık gemiyi muvakkaten tamir ettirmektedir. Gemi bu fedakarlık sayesinde müşterek tehlikeden kurtulmuştur. Mesela, gemi karaya oturmuştur ve yüzdürme esnasında bir delik almıştır, gemi batma tehlikesi ile karşılaştığından barınma limanında muvakkaten tamir edilir ve delik demir tıplar ve çimento çuvalları ile tıkanır.

---

<sup>238</sup> A.g.e., s. 141

b) Müşterek avarya zararlarını muvakkaten bertaraf etmek için yapılan tamirler: Bu halde müşterek avaryadan doğan bir tamir ihtiyacı vardır. Müşterek tehlikeden kurtulmak üzere oturmuş vaziyetteki geminin makineleri zorlanmış ve gemi makineleri tamire muhtaç hale gelmiştir. Gemi batmak tehlikesinden kurtulmak için kasden karaya oturtulmuş, su altı kesiminde bir yara almıştır. Ancak bu arızalar gemi ve yükü halen tehdit etmemektedir, yani müşterek selamet şartı yoktur. Ancak daimi tamir masrafları müşterek avaryaya girecektir. Bu tamiri, mesela barınma limanında yaptırmak imkansızdır, bu sebeple muvakkat tamir ile iktifa edilmektedir. Yahut tamir masrafları diğer limanlara nispetle o kadar yüksektir ki, muvakkat bir tamir ile iktifa etmek ve esas tamiri başka bir limanda yaptırmak daha münasiptir, yahut da tamiri yaptırmak için yüklerin boşaltılması ve depo edilmesi, geminin havuzlanması lazımdır. Bu da büyük masrafları icap ettirir. Bunun için gemi muvakkat bir tamir ile varna limanına kadar gider ve orada daimi tamiri yaptırır.<sup>239</sup> Bütün bu hallerde müşterek selamet değil, sadece müşterek menfaat vardır. İstisnaen müşterek selamet bulunmadığı ve sadece müşterek menfaat bulunduğu hallerde de müşterek avarya kabul edilmektedir. İşte bu nevi muvakkat tamir de bunun misallerinden biridir.

### 3) Hususi avarya zararlarının muvakkat tamiri:

a) Bu halde tamiri icap ettiren hadisenin sebebi bir hususi avaryadır. Mesela, gemi kayalara veya diğer bir gemiye çarpmış ve hasarlanmıştır. Yolculuğu bitirmek için tamire muhtaçtır. Bu halde tamir masrafları da müşterek avaryaya girmez, donatana aittir. Normal olarak herhangi bir müşterek avarya tedbiri, müşterek selamet için alınabilir. Halbuki hadisede bir müşterek selamet şartı yoktur. Gemi ve yükü tehdit eden bir tehlike mevcut değildir. Ancak gemi tamir edilmez ise yolculuğa devam edilemeyecektir. Bu halde gemi tamir edilmez, sadece muvakkat tamir yapılırsa, bu tamir bir ikame masrafı olarak müşterek avaryaya girer. Donatan gemisini barınma limanında tamir ettirse, üç ay bekliyecek, yükler boşaltılacak, depo edilecek, tekrar yüklenecek ve bütün bu bekleme, yükleme, boşaltma masrafları, ardiye ücretleri, barınma masrafı olarak müşterek avaryaya girecektir. Halbuki gemisini daimi tamir ettirmez ve yolculuğu bitirmeğe yetecek şekilde, havuzlamadan muvakkat bir şekilde tamir ettirirse, bu masraflar, müşterek avaryadan tasarruf

---

<sup>239</sup> A.g.e, s. 142



ettikleri masraflara kadar, müşterek avaryaya kabul edilir. Yani bu hadise F kaidesinin tatbikinden ibarettir. Halbuki ilk iki şıkkın muvakkat tamir masrafları tamamen müşterek avaryaya kabul edildi, burada temin ettiği fayda nisbetinde müşterek avaryaya kabul edilir.

Mesela geminin makineleri bir hususi avaryaya neticesinde bozulmuştur. Fırtınalı bir havada yüzer vaziyetteki geminin makineleri zorlanmış ve makineler arızalanmıştır.<sup>240</sup> Gemi yoluna devam ederse bir müşterek tehlike ile karşılaşabilir. Bu sebeptendir ki, bir limana barınıyor, hadisede bir barınma müşterek avaryası vardır. Ancak tamir masrafları, tamir ihtiyacı bir hususi avaryadan doğduğundan, donatan tarafından çekilir. Fakat barınma limanında geminin tamiri esnasında beklemeden doğan masraflar, yüklerin boşaltma ve yükleme masrafları müşterek avaryaya girer. Geminin tamirinin 3 ayda tamamlanabileceğini kabul edelim. Bu müddet zarfındaki liman resimleri, yükleme, boşaltma, depolama vs. masraflarını da 100.000 lira olarak ele alalım. Eğer muvakkat tamir 10 günde yapılırsa, muvakkat tamir için ödenen para ve geminin 10 günlük bekleme masraflarını da 150.000 lira olarak kabul edelim. Bu halde muvakkat tamir sebebiyle müşterek avaryadan tasarruf edilen miktar 100.000 liradır. Muvakkat tamir sebebiyle ödenen masrafların ancak 100.000 lirası müşterek avaryaya kabul edilir. Eğer muvakkat tamir masrafları 80.000 lira olsaydı, tamamı müşterek avaryaya kabul edilirdi. Yeter ki daimi tamir için bekleme 1190'ncı maddeye göre bir müşterek avaryaya olsun. Yani daimi tamir “ yolculuğun selametle sona erdirilmesi için zaruri bulunsun.”

Bu müşterek avaryaya nevi daha ziyade donatanların lehine kabul edilmiştir. Zira çok defa, sigortacılar muvakkat tamir masraflarını kabul etmek istemezler. Barınma limanında devamlı tamiri yapma imkanı zaten yoksa, bir alternatif söz konusu olmayacağından muvakkat tamir masrafı bir ikame masrafı vasfını taşımaz ve müşterek avaryaya kabul edilmez. Böyle bir alternatif varsa daimi tamir barınma limanında yapılabilirse ve bu da “ yolculuğun selametle bitirilebilmesi için zaruri ise ” bunun yerine muvakkat tamirin yapılması halinde muvakkat tamir bir ikame masrafı vasfını alır ve 1191'inci maddenin ikinci cümlesi tatbik olunur. İskandinav memleketleri deniz ticareti kanununun 188'inci paragrafına göre, muvakkat tamir masrafları, tasarruf edilen müşterek avaryaya masrafı ile hudutlanmadan, müşterek

---

<sup>240</sup> **A.g.e.**, s. 143

avaryaya ithal edilir.<sup>241</sup> Demek oluyor ki, her zaman bir tasarruf meydana getirdiği faraziyesi kabul edilmiştir. Her halde bu müşterek avarya tipi de müşterek selamet değil, müşterek menfaat esasına dayanır. Amerika Birleşik Devletleri tatbikatı ise daha liberaldir. Muvakkat tamir İskandinav hukukunda olduğu gibi, bir faraziye ile ikame masrafı olarak kabul edilmiştir. Artık bunun ikame masrafı şartlarını haiz olup olmadığına bakılmaz. Yani devamlı tamirin o limanda yapılmasının mümkün olup olmadığı hususu araştırılmaz. Demek oluyor ki, bir taraftan bu nevi muvakkat tamir masraflarının dar tefsir edilmesi, tatbikatının azaltılması nazari görüşü ileri sürülürken, muhtelif memleketlerin tatbikatı bu arada Amerika Birleşik Devletleri tatbikatı ve İskandinav hukuku bunun tatbik sahasını genişletmektedirler.

b) 1191'inci maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesi ve YAK nin XIV numaralısının ikinci fıkrasına göre, devamlı tamir yerine muvakkat tamirin yapılması sebebiyle, tarafların faydalanması varsa, bu faydalanma nazara alınmaz. Bu kaide ikame masraflarına taalluk eden umumi hükmün, ana kaidenin bir tatbikinden ibarettir. Ancak barınma müşterek avaryasında, bazı sebepler ile bir istisna kabul edilmek istenilmiştir. Mesela, geminin üç ay yerine 10 günde tamir edilmesi sebebiyle, donatan devamlı tamiri varma limanında çok ucuza yaptırırsa, çok kısa zamanda yaptırır ve bu sebeple navlundan kar ederse, barınma müşterek avarya masrafları çok fazla olur ve taraflar bundan faydalanırsa, kimin ne kadar istifade ettiği nazara alınmaz.

4) Yeni eski farkı: Geminin tamir masrafları müşterek avaryaya girdiği takdirde, tamir masraflarından yeni – eski farklı indirilir.<sup>242</sup> Mesela geminin müşterek avarya hareketi neticesinde husule gelen hasarı 100.000 lira ile tamir edilebilecektir. Bu paranın tamamı müşterek avaryaya girmez. Zira bu sayede geminin çok defa eski saçları yerine yeni saçlar konur. Eskimiş boyası yenilenir. Mesela, 50 yaşındaki bir gemi bu sayede yenilenmiş ve değeri artmış olur. Gemi müşterek avaryadan karlı çıkmış olur. Müşterek avaryanın gayesi zararın adil bir şekilde paylaşılmasıdır, yoksa taraflardan birine iktisapta bulundurmamak değildir. Muvakkat tamirde böyle bir indirim yapmağa lüzum yoktur. Zira bu tamir gemide kalacak bir tamir değildir, muvakkatdır. İleride sökülecek ve daimi tamir yapılacaktır. Bu sebeptendir ki, 1890 kaidelerinden itibaren YAK muvakkat tamirlerde yeni – eski farkının

<sup>241</sup> A.g.e., s. 144

<sup>242</sup> A.g.e., s. 145

indirilmeyeceğinden bahseder. Demek oluyor ki, muvakkat tamir masrafları yeni – eski farkı indirilmeden müşterek avaryaya girerler. 1191’inci maddenin ikinci fıkrası da bunu doğrulamaktadır.

### 3.9. Boşaltma Sırasındaki Yük Zararları Müşterek Avaryası

1192’inci madde müşterek avaryanın hususi hallerinin 9’uncusunu tanzim etmektedir.<sup>243</sup> Bu avarya tipi eski kanunumuzda müstakil bir avarya tipi değildi. Kaideten olmasına da sebep yoktur. Müşterek avarya zararlarının tali bir şeklidir. Ancak tarihi sebeplerden 1890 tarihinden itibaren YAK nin hususi bir avarya tipi olarak nizamlanmıştır. Bu maddeye göre, eğer yükün, yakıt ve kumanyanın boşaltılması, tekrar yüklenmesi ve depolanması, elden geçirilmesi ve istif masrafları müşterek avarya olarak kabul ediliyorsa, bu ameliyeler esnasında yüke gelen zararlar da müşterek avarya olarak kabul edilir. Demek oluyor ki birinci halin tahakkukunda, masraf gibi yük zararları da fer’i olarak müşterek avaryaya girer. YAK ndeki bu kaide İngiliz avarya Dispeççileri Cemiyetinin 26 ve 27 sayılı kararları olarak mevcuttur. 1890 da mevcut olan kaideye 1924 tarihinde “ yük ” yanında “ yakıt ve kumanya ” ilave edilmiş, yükleme, boşaltma ve istifden evvel “elden geçirme ” eklenmiştir. Diğer taraftan bu ameliyeler ile yük, yakıt ve kumanyaya gelen zararlar arasındaki illiyet rabitası bakımından kullanılan “ zaruri ” tabiri kaldırılmıştır.

Yük yakıt ve kumanyaya gelen zararların müşterek avaryaya kabulü için:

1) Bunların yani yük, yakıt ve kumanyanın elden geçirilmesi depolanması, istif edilmesi, boşaltılması ve tekrar yükletilmesi esnasında husule gelen zararlar müşterek avarya zararı olarak kabul edilmek lazımdır. Mesela bir barınma müşterek avaryasında geminin tamiri için yük boşaltılır ve istif edilir; bir karaya oturma müşterek avaryasında, geminin tekrar yüzdürülmesi için aynı ameliyeler yapılır ve bu sebeple meydana gelen zararlar müşterek avaryaya girer; bir hafifletme müşterek avaryasında da aynı zararlar söz konusudur, vs.<sup>244</sup> Ancak barınma müşterek avaryasının dışındaki hallerde müşterek hükümler bulunduğundan XII’inci kaide bu bakımdan fuzuli sayılır. Hükmün tatbik kabiliyeti haddi zatında barınma müşterek

<sup>243</sup> A.g.e., s. 146

<sup>244</sup> A.g.e., s. 147

avaryasına münhasırdır denilebilir. Zira 1191'inci madde boşaltma, tekrar yükleme, depolama, elden geçirme ve istif masraflarından bahseder. Yoksa bu ameliyeler esnasında husule gelen zararlardan bahsetmez. Bu konu YAK nin XII ve kanunumuzun 1192'inci maddesinde düzenlenmiştir. Bu sebeptendir ki barınma müşterek avaryası sistematize edilirken, 1191'inci maddenin içerisine alınacak olan YAK nin XII'inci kaidesine tekabül eden hükümdü. Demek oluyor ki evvela yukarıda sayılan masraflar müşterek avaryaya girmelidir ki bu ameliyeler esnasında meydana gelen zararlar da müşterek avaryaya olarak kabul edilebilsin.

2) Bu maddeye göre, yük, yakıt ve kumanyaya gelen zararların müşterek avaryaya sayılabilmesi için bu zararın boşaltma, tekrar yükleme, elden geçirme, istif ameliyelerinin doğrudan doğruya neticesi olması lazımdır. Yani burada da dar manada bir illiyet rabtası aranır, YAK nin C harflisi veya 1179'uncu maddede ki unsur burada da lazımdır. 1890 kaidelerinde umumi hükümler bulunmadığından, “zaruri neticesi ise ” tabiri vardır, umumi hükümlere “ doğrudan doğruya ” tabiri alındığından, “ zaruri ” kelimesi 1924 yılında kaldırılmıştır. Kanunumuz “ ... istif ameliyeleri sırasında uğrayacakları hasar ve kayıplardan ” bahseder ki, illiyet rabtasını tebarüz ettirmez, fakat zaman bakımından bir irtibat arar. Bu bakımdan YAK nin yeni şekline uygundur. 1950 kaidelerinde hükmün biraz genişletilmesi talep edilmişse de suistimallere sebebiyet verebilir, doğrudan doğruya zararların dışına çıkar mucip sebebiyle kabul edilmemiştir. Madde, C kaidesinin, bizde 1179'uncu maddenin bir tatbik şeklinden ibaret olmakla beraber, tatbikatta tefsir biraz geniş olmaktadır.<sup>245</sup>

Barınma limanındaki depolama teşkilatının kifayetsiz olması halinde de madde tatbik edilmektedir. Mesela soğuk hava depolarındaki yük bir müşterek avaryaya hareketi neticesinde barınma limanına çıkarılsa, fakat buzhaneler bulunmasa ve bu sebepten yük bozulsa, XII'inci kaide tatbik edilmektedir. Yükün depoda uğradığı zararlar da acaba müşterek avaryaya girecek midir? Mesela yük depoya konulmuş, deponun tavanı aktığı için yük ıslanmıştır; Mongolia hadisesinde olduğu gibi yükler sahile çıkarılmış ve açıkta yağmur suyundan hasar görmüştür; yükler depoda yangından yanmıştır; patatesler gemiden çıkarılmış ve bekleme neticesinde bozulmuştur, vs. Bunun için evvela halli gereken husus “ depolama ... esnasında ”

---

<sup>245</sup> A.g.e., s. 148

tabirinden ne anlamamız gerektiği hususudur. Depolamaktan maksat, depoya koyma fiili midir? Yoksa depoda kalma zamanını da içerisine alır mı? YAK nin İngilizce esas metninde “ The act of ... storing ” tabiri, yani depolama hareketi tabiri vardır. Lowndes – Rudolf’la beraber söyleyelim ki, bunu dar manada almağa imkan yoktur. Zira 1192’inci madde, 1191’inci maddede tanzim edilen depolamaya bağlı olarak, bu sırada husule gelen zararları müşterek avarya olarak kabul etmiştir. 1191’inci maddenin 3’üncü bendi “ depo masraflarından ” bahseder. Bu sebeple burada da depolama zararlarını, depoda husule gelen zararlar manasına da almak icap eder. Bu suretle yukarıda verdiğimiz misallerden birincisini müşterek avaryaya ithal etmemiz gerekir. Mongalia misalinde ise, depoya konulmamaktan, depo masrafından, tasarruftan doğan bir zarar vardır ve ikame masraflarına daha yakındır. Hüküm ancak genişletilmek suretiyle bu madde içerisinde mütalaa edilebilir. Yüklerin depoda yangın neticesinde yanması hadisesine gelince, yukarıdaki mucip sebepten bunu da müşterek avarya zararı olarak kabul etmek gerekir. Patateslerin bozulması hadisesine gelince bu zararın beklemeden mi, yoksa depolamadan ve boşaltmadan mı ileri geldiğini araştırmak gerekir.<sup>246</sup> 1192’inci madde beklemeden doğan zararları içerisine almaz. Ancak boşaltma, tekrar yükleme, depolama, elden geçirme ve istif sırasında husule gelen zararları içerisine alır. Bu hareketler ile hasar ve ziya arasında bir illiyet rabitasının bulunması lazımdır. Eğer patatesler, geminin bağlama limanında kalması halinde, gemide de kalsa bozulacak idiyse, zarar müşterek avaryaya girmez. Yok eğer münhasıran boşaltma sebebi ile veya depolama sebebiyle zarar husule gelmiş ise, zarar müşterek avarya olarak kabul edilir. Çalınma halinde de aynı kaide cari olmak gerekir.

### 3.10. Geminin Müdafası Müşterek Avaryası

1193’üncü madde eski kanunun 1247’inci maddesinin beşinci bendini tekrar etmiştir.<sup>247</sup> Gemi bir düşman veya korsan gemisine karşı kendisini müdafaa etmiş ise, bu hareket müşterek selamet için yapılmıştır ve bu sebeple bir müşterek avarya hareketi vardır. Müdafaa hareketi esnasında yapılan masraflar ile husule gelen zararlar müşterek avarya olarak kabul edilir. Alman Kanununun 706’ıncı paragrafının

---

<sup>246</sup> ARSEVEN, **A.g.e.**, s. 149

<sup>247</sup> **A.g.e.**, s. 149

5 numaralı bendinden alınan bu müşterek avarya tipi YAK nde yoktur. YAK nin A harflisinde yapılan tarife göre, başka bir neticeye varmağa da imkan yoktur. Ancak bunun pratik ehemmiyetini zayi ettiği, ayrı bir hususi avarya tipi, olarak tanzim edilmesine lüzum olmadığı hususunda tereddütümüz yoktur.

1) Gemi ve yük bir düşman gemisi veya bir korsan gemisine karşı kendisini müdafaa etmek zaruretinde kalırsa, bu hareket bir müdafaa müşterek avaryası teşkil eder. Ancak düşman veya korsan gemisinin gemi ve yükü aynı zamanda tehdit etmesi lazımdır. Yalnız gemi ve yalnız yük için bir tehlike varsa, müşterek tehlike yok demektir. Mesela düşman gemisi yalnız yükleri istirdat edecek ve denize atacak ise müdafaa müşterek avaryasından bahsedilmemek gerekir.<sup>248</sup>

Ancak, bunu takdir etmek mümkün değilse, müşterek bir tehlike şeklinde mütalaa etmek mevcut şartlara göre normal ise, müdafaa müşterek avaryasından bahsedilir. Mesela gemi bir korsan gemisi veya düşman gemisi tarafından takip edilmektedir. Gemi açılan ateşe mukabele etmektedir. Eğer gemi bu takipten kurtulmak için karaya oturtulmuş ise, müdafaa müşterek avaryası değil, belki karaya oturtma müşterek avaryası söz konusudur. Bu maddede tanzim edilen müşterek avarya, geminin umumiyetle silahla müdafaasından doğan zararları içerisine alır. Eğer gemi kendisini müdafaa etmez, edecek durumda bulunmaz, fakat düşman gemisinin ateşine maruz kalır ve bu sebeple bir hasar alırsa, bu zarar bir hususi avarya zararındır. Gene gemi kendisini müdafaa edecek yerde kaçarsa, müdafaa müşterek avaryası yoktur. Demek oluyor ki, kaptanın müdafaa hususunda bir emri ve kararı varsa ve bu müdafaayla ilgili bir zarar husule gelmiş ise, bu takdirde müdafaa müşterek avaryasından bahsedilebilir.

2) Müşterek avaryaya girecek zararlar:

a) Evvela müdafaa sebebiyle gemi ve yüke gelen zararlar müşterek avaryaya girer. Bu zararlar müdafaada bulunan gemi tarafından yapılmış olabilir. Düşman veya korsanların bir gemide bulunmaları da şart değildir. Gemi vasfını taşımayan vasitalarda veya karada bulunabilirler. Fakat esasen ender olan bu avarya tipinin, gemi dışındaki hadiseleri pratik bakımdan yok gibidir. Mesela gemi ateş açmış,

---

<sup>248</sup> A.g.e., s. 150

sarsıntıdan bazı yükler kırılmıştır. Düşman gemisinin açtığı ateş gemi ve yükün bir kısmını hasara uğratmıştır. Eğer gemi kendisini müdafaadan vazgeçmiş ve kaçmış, fakat kaçma esnasında düşman gemisinin ateşi sebebiyle hasar almış ise bu zarar bir müdafaa zararı değildir. Gene kaçma esnasındaki makina zorlaması da müşterek avaryaya girmez.

b) Müdafaa sebebiyle sarfedilen çepbane, ateş etme aletlerinin, topların, mitralyözlerin vb. bozulması sebebi ile husule gelen zarar ve masraflar müşterek avaryaya girer.<sup>249</sup>

c) Gemi adamlarından ölen veya yaralananlar, olmuş ise bunların tedavi ve defin masrafları müşterek avaryaya girer. Ticaret Kanunumuzun 1013 ve 1014'üncü maddeleri kaptanın yaralanması, hastalanması ve ölümü halinde donatana hangi vecibelerin yükleneceğini göstermiştir. Donatan bu vecibelerin mali külfetlerini müşterek avaryaya sokar.

d) Donatan Ticaret Kanununun 1013 ve 1014'üncü maddeleri ve diğer mevzuat gereğince gemi adamlarına tediye etmekle mükellef olduğu tazminat ve mükafatlar da müşterek avaryaya girer. Ancak bu mevzuatın donatana bir mükellefiyet yüklemesi lazımdır. Bu mevzuat Ticaret kanunu olabileceği gibi Borçlar kanunu, İş kanunu vb. olabilir. Ancak müşterek avaryaya girecek olan zarar elbetteki donatan tarafından ödenecek tazminat ve mükafatlardır. Yoksa aynı sebepten, deniz sergüzeştine yabancı bir şahıs veya kurum tarafından ödenmiş ise, bunlar müşterek avaryaya girmez. Mesela ölen, yaralanan gemi adamlarına işçi sigortaları bir tazminat ödemiş ise, bu para müşterek avaryaya ithal edilmez.

### 3.11. Gemi ve Yükün Düşman ve Korsanlardan Kurtarılması Müşterek Avaryası

Düşman veya korsan gemileri tarafından durdurulan, alakonan gemi ve yükün kurtarılması için bir fidye, kurtuluş akçesi ödenirse, bu fidye ve ilgili masraflar müşterek avaryaya masrafıdır.<sup>250</sup> 1194'üncü maddemiz bu avaryaya tipinden bahseder.

---

<sup>249</sup> A.g.e., s. 152

<sup>250</sup> A.g.e., s. 153

Bu gün fidye usulünün devletler hukukundan kalkmış olması, bu nevi korsanlığa rastlanılmamasına rağmen, kanunumuz eski kanunda derpiş edilmiş bulunan bu hükmü ipka etmiştir. YAK nin de benzeri bir hükmü yoktur. Eskiden zaptedilen düşman gemileri fidye vermek suretiyle serbest bırakılırlardı. Bu da gemi ve yük menfaatine yapılmış bir hareket olduğundan müşterek avaryaya girerdi. Gemi ve yükün düşman veya korsanlardan kurtarılmasından bahsedebilmek için gemi ve yükün serbest olmaması lazımdır. Bu takdirde ödenen fidye ve rehine olarak düşman ve korsanlar tarafından tutulan şahısların bakım masrafları ve kurtuluş akçeleri müşterek avaryaya girer. Ancak düşman tarafından zor ile alınan para ve mallar müşterek avaryaya girmez. Fidyeye para şeklinde olabileceği gibi mal şeklinde de olabilir. Her halde geminin kalma bekleme masrafları müşterek avaryaya girmez.

### 3.12. Para Tedariki Müşterek Avaryası

1195'inci madde müşterek avarya hallerinin sonuncusunu, yani XII'incisini tanzim etmektedir.<sup>251</sup> Eski kanunumuzda da bu avarya tipi vardı. Ancak bu defa YAK'nin XX numaralı ile tamamlanmıştır. Gemi yolda bir müşterek avaryaya maruz kalır, bunun giderilmesi için paraya ihtiyacı bulunur, bu parayı tedarik etmek için bazı fedakarlıklara katlanmak gerekir. Müşterek avarya paylaşması için dispeç yapılacaktır. Dispeç ve dispeççilere para ödenecektir. İşte bütün bu masraflar müşterek avarya masraflarıdır. Bu parayı bulmak için borç alınır, deniz ödöncü alınır ve bunlara faiz ve prim ödenir. Mallar satılır, rehin edilir. Bu sebeple faiz, komisyon ödenir, fiyat farkı zayi olur vb. Bunlar müşterek avarya ihtiyaçlarını gidermek için yapılmış fedakarlıklardır ve müşterek avaryaya girer. Para tedariki müşterek avaryası diğer müşterek avaryaların hepsi bakımından bahis mevzuu olabilir. Zira dispeç masrafları her nevi müşterek avaryada bahis mevzuudur. 1195'inci maddeye göre temin edilecek paraları iki kategoriye ayırmak mümkündür. Bunlardan biri yolculukta müşterek avaryanın gerektirdiği parayı bulmak için yapılan fedakarlıklar, diğeri ise dispeç, yani müşterek avarya zararlarının paylaşılması için yapılan para fedakarlıklarıdır. Yolculukta müşterek avaryayı karşılamak için para bulma sebebi ile yapılan fedakarlıklar:

---

<sup>251</sup> **A.g.e.**, s. 154



1) Gemi yolculukta bir müşterek avaryaya maruz kalırsa ve bu da bir masraf icap ettirirse, kaptan bu parayı bulma durumundadır. Mesela gemi karaya oturmuştur, yüzdürülmesi lazımdır. Bu sebeple ödenecek olan hafifletme ve çekme ücretleri için paraya ihtiyaç vardır. Geminin hafifletilmesi için hafifletme gemilerine ücret ödenecektir, bu sebeple paraya ihtiyaç vardır. Gemi barınma limanındadır. Geminin kat'i veya muvakkat tamiri için, yüklerin depolanması için, paraya ihtiyaç vardır.<sup>252</sup> Gemi bir tehlikeye maruzdur. Kurtarma yardım için paraya ihtiyaç vardır vb. Kaptan bu parayı temin edecektir. Bu parayı temin ederken de bazı masraflar yapmak, bazı fedakarlıklarda bulunmak zorunda kalır, mesela faiz öder, prim öder, komisyon öder. Yahut yüklerden bir kısmını satar ve bu sebeple fiat farkından bir zarar husule gelir. Bütün bunlar müşterek avaryaya girer. Kaptanın para tedariki yollarından birini seçerken her halde makul hareket etmesi, en az zararlısını seçmesi lazımdır. 1179'uncu maddedeki ve YAK'nin A harflisindeki şart burada da caridir. Daha düşük faizli bir para bulmak mümkün iken daha ağır şartlı para bulma yoluna gitmemelidir. Borç ile gemiyi tamir ettirmek dururken, yükleri düşük fiyatla satmamalıdır. 1179'uncu maddeden, A kaidesinden çıkan bu kıtas 999'uncu madde de hususi bir şekilde ve bilhassa tebarüz ettirilmek suretiyle tanzim edilmiştir. Bu maddeye göre kaptan müşterek avaryanın para ihtiyacını gidermek için mevcut imkanlardan ilgililere en az zarar verecek olanını seçmekle mükelleftir. Bu hüküm 1179'uncu maddedeki kaideyi biraz daha mütebariz şekilde tekrar etmektedir. Bu maddeye göre, bahis mevzuu olan para tedariki yolları, borç para almak, gemi, yük, navlun karşılığında deniz ödöncü almak, gemi teferruatının veya kumanyanın satılması, yükün satılması olabilir. Bu sayılan muameleler yapılırken kaptanın en iyi tedbiri almış olmamasının muamelelerin muhatabı bakımından kaide olarak tesiri yoktur. Kaptan en isabetli tedbiri almamış olsa da, karz akdi, satış akdi, deniz ödöncü muteberdir. Meğer ki, üçüncü şahıs kaptanın, taraflardan biri mesela yük sahipleri aleyhinde hareket etmek kasdı ile muameleyi yapmış olduğunu bilsin, yani kaptanın suiniyetini bilmiş olsun. Muamelenin muhatabı tedbirlerin isabetli olup olmadığını, kaptanın muayyen bir maksat ile hareket edip etmediğini araştırmak, istihbar etmekle mükellef değildir.<sup>253</sup>

2) Kaptanın para tedariki için yapabileceği muameleleri daha tafsilatlı olarak gözden geçirelim:

---

<sup>252</sup> **A.g.e.**, s. 155

<sup>253</sup> **A.g.e.**, s. 156

a) Kredi muameleleri: Bunlar 988'inci maddeye göre kaptan tarafından yapılmış kredi muameleleri olabilir. Bu takdirde kaptan yolculuğu bitirmek veya gemiyi muhafaza etmek için bir zaruret bulunduğu takdirde kredi muameleleri yapabilir. Alacağı kredi miktarı da bu zaruretle ölçülü olmalıdır. Herhalde gemi kasasında parası varsa, kendi başına ve donatanın muvaffakati olmadan böyle bir kredi muamelesi yapamaz. Madde kredi muamelelerinden, veresiye mal almaktan ve “ bu gibi kredi muamelelerinden ” bahsetmektedir. Almanca metinde ise, “ bu gibi ” değil, “ benzeri kredi muamelelerinden ” bahsedilmektedir. Gaye sayılan kredi muameleleri dışına çıkan muamelelerdir. Bu muameleler sebebiyle doğan alacak üçüncü şahsa göre 1235'inci madde gereğince bir gemi alacaklısı hakkı ve yükler karşılık gösterilmiş ise bir yük alacaklısı hakkı doğar. Deniz ödücü benzeri kredi muameleleri arasına girer. Diğer taraftan “ benzeri kredi muameleleri ” arasına geminin kredi ile tamiri ve müşterek avarya zararlarını bertaraf etmek için alınan krediler girer. Krediler donatan tarafından da verilmiş olabilir.

Kaptan bu krediyi temin ederken ikili bir tahdide tabidir:

- Tahditlerden biri yolculuğu tamamlamak veya gemiyi muhafaza etmektir.<sup>254</sup> Eğer kredili bir deniz ödücü şeklinde tecelli etmiş ise yolculuğu bitirme gayesi şarttır. Gemi yolculuğu bitirmek veya muhafaza edebilmek için tamire muhtaçsa, yeniden techiz edilecek ise, techizatı tamamlanacak ise, yeni gemi adamları almak gerekiyorsa, kumanya alacak ise vb. bu ihtiyaç vardır.

- İkinci tahdit ise, alınacak kredinin ihtiyaç ile mütenasip olmasıdır. Bu iki şartın varlığı üçüncü şahıs tarafından tetkik edilmelidir. Kredi alan şahıs yolculuğu tamamlamak veya gemiyi muhafaza etmek için böyle bir krediye lüzum olup olmadığını araştıracaktır. Eğer kredi mahalli şartlara göre bunu temin edemeyecek durumda ise üçüncü şahıs kredi vermemelidir. Eğer gemi mevcut durumu ile yolculuğu bitirebilir, fakat çok fena durumda, enkaz halinde varma limanına gelebilirse, kredi şartı vardır. Gene üçüncü şahıs kredinin ihtiyaç ile mütenasip olmasına bakar. Eğer istenilen kredi yolculuğu bitirmek ve gemiyi muhafaza etmek için lüzumlu paradan çok fazla ise, kredi veren ancak lüzumlu miktarda kredi açmakla mükelleftir. Fazla kısmı ödemiş ise, kaptanın fiili donatanı bağlamaz.

---

<sup>254</sup> A.g.e., s. 157

Üçüncü şahsın tetkikle mükellef olduğu şartlar bunlardır. Bunların dışında kaptanın krediyi ihtiyaçlar için sarfedip etmediğini, kredinin en uygun kredi olup olmadığını, kaptanın kasasında parası bulunup bulunmadığını araştırma mükellefiyeti yoktur. Bu araştırmada bulunmadığı için de kredi muamelesi muallel olmaz. Yeter ki kredi veren, yukarıda işaret ettiğimiz üzere, “ kötü niyet ” sahibi olmasın.

b) Kaptan gemi teferruatını, kumanyayı veya yükün bir kısmını satabilir: İcabında, şartları varsa, gemiyi dahi satmak hakkını haiz bulunan kaptan, gemi teferruatlarını, geminin kumanyasını ve yükün bir kısmını satma hakkını haizdir.<sup>255</sup>

Bu kredi ve satış muameleleri yolculukta vaki olacaktır. Yolculuk tamamlandıktan sonra yapılamaz. Diğer taraftan bu muameleler müşterek avarya masraflarını karşılamak için yapılmış ise, müşterek avaryaya kabul edilir. Yukarıda işaret ettiğimiz gibi, bu para bir müşterek avarya tamirini yapmak için bulunmuş olabilir, oturmuş gemiyi yüzdürmek için, hafifletmek için ödenecek ücreti ve masrafı karşılamak için bulunmuş olabilir. vb.

3) Müşterek avaryaya girecek olan para bulma fedakarlıkları: Bu konu ile ilgili eski kanunun 1247'inci maddesinin 7'inci bendi 1195'inci maddeye ithal edilmiş, fakat YAK'nin XX numaralı ile tamamlanmıştır. XX numaralı kaide 1924 kaidelerinin XXI sayılı kaidesine tekabül etmektedir. 1924 den evvel bu hadiseye tekabül eden bir madde yoktu. 1950 tarihinde kaideye bir istisna hükmü konulmuştur. Müşterek avaryaya ithal edilecek olan zarar, masraf, faiz ve komisyonları sırası ile gözden geçirelim.

a) Eğer gemi teferruatı, kumanya ve yükün satılması suretiyle para temin edilmiş ise, bu yüzden doğan zararlar müşterek avaryaya girer. Mesela, satılan şeyler ikame değerlerinin çok altında satılmıştır. Bu sebeple bir zarar doğmuştur; yüz bin lira değerindeki bir yük 50.000 liraya satılmış ve bu suretle müşterek avarya masrafları karşılanmak istenilmiştir. Zararın yük sahibi tarafından çekilmesine sebep yoktur. Zira müşterek selamet veya müşterek menfaat için yapılan bir fedakarlıktır.

---

<sup>255</sup> A.g.e., s. 158

b) Para deniz ödöncü yolu ile bulunmuş ise, deniz ödöncüne karşı bir prim ödenecektir ( 338 ). TK madde 1159 – 1178 deniz ödöncü ancak hudutlu bir mes'uliyet doğurduğundan alacaklının durumu tehlikelidir. Gemi yolda batarsa, deniz ödöncü sahibi alacağını geri alamaz. Bu sebeple kendi kendisinin sigortacısı durumundadır. Buna karşılık aldığı mukabil ivaz da yüksektir. Yüksek bir prim karşılığında deniz ödöncü verir. Tatbikatta bu prim % 20 – 30 arasında idi. Ancak bu primin içerisinde tehlikenin karşılığı, yani sigorta primi de vardır. Bu sebeptir ki, 1195'inci madde, Alman kanununa uygun olarak bu halde ayrıca bir sigorta primi kabul etmemektedir. Aksi takdirde deniz ödöncü priminde mevcut olan bu tehlike karşılığı için ikinci bir prim ödenmiş olurdu. Deniz ödöncü veren şahıs isterse kendisini ayrıca sigorta ettirebilir, fakat primi bizzat öder.

c) Kredi deniz ödöncü dışında bir suretle elde edilmiş ise, bu sebeple yapılan fedakarlıklar, makul olmak kaydı ile tamamen müşterek avaryaya girer. Bunlar alacağın faizi, komisyonu, vergisi, pul masraflarıdır. Eğer bu alacağın tediyesi sigorta edilmiş ise, sigorta primi de müşterek avaryaya girer. "Ancak Lowndes – Rudolf'e göre YAK gereğince burada sigorta primi müşterek avaryaya ithal edilemez. Ancak tarafların verdiği avansların sigorta primi müşterek avaryaya girer."<sup>256</sup> 1195'inci maddenin birinci fıkrası ise, açık bir biçimde deniz ödöncü dışındaki kredilerin sigorta primlerini müşterek avaryaya ithal etmiştir.<sup>257</sup>

d) Avanslar: Bazen dışarıdan bir para bulmak mümkün olmaz veya bu yola gidilmez. Müşterek avaryanın taraflarından biri avans olarak bu krediyi açar. Ekseriya bu kredi donatan tarafından açılır. Yahut da yük sahiplerinden biri veya birkaçı tarafından verilmiş olabilir. Bu takdirde durum ne olacaktır? Evvelce bu konuda muhtelif memleketlerin tatbikatlarında bir ayrılık vardı. Almanya'da % 1, Belçika'da % 2, Fransa'da % 1, Amerika Birleşik Devletlerinde % 2,5 faiz kabul edilmekte idi.<sup>258</sup> İngiltere'de ise bu yolda bir tatbikat yoktur. Alman Hukukunda avans olarak ödenen paralar için bir komisyonun alınabileceği umumiyetle kabul edilmekte, tatbikat eski bir mahkeme kararına dayanmakta ve fakat meseleyi tamamen tereddütsüz halletmemiş bulunmakta idi. Herhalde kanundan bu netice muhakkak

<sup>256</sup> Lowndes-Rudolf, s. 499

<sup>257</sup> Haydar ARSEVEN, **Müşterek Avaryalar Umumi Prensipler ve Münferit Müşterek Avarya Halleri**, Menteş Kitapevi, İstanbul, 1961, s. 82-165

<sup>258</sup> **A.g.e.**, s. 160

suretle çıkmamakla beraber, doktrin ve tatbikatın bu merkezde olduğu anlaşılmaktadır. Muhtelif hukuk sistemlerinin işin esasında veya komisyonun miktarındaki ihtilafı sebebiyledir ki, YAK bu mevzuu halletmiştir. Eğer müşterek avaryanın taraflarından biri avans vermiş ise, % 2 komisyon ödenir. Burada bahis konusu olan faiz değil, komisyonudur. Dispeçin tamamlanması ne kadar sürerse sürsün kendisine sadece % 2 bir komisyon ödenir. Dispeçin çok defa yıllarca devam ettiği göz önünde tutulursa yüzde iki nispetinin kafi olmadığı ve tarafları avans vermeğe tahrik etmediği görülür. Hadiselerin çoğunda avans verme mükellefiyeti donatana düştüğü için % 2 komisyonla iktifa etmek mecburiyeti donatana aittir.

Bizde aynı hüküm 1195'inci maddenin ikinci fıkrasına alınmıştır. Fakat tam aksi yazılmıştır 1195'inci maddenin ikinci fıkrası şöyledir: “ Para, borçlu masaya dahil ilgililerden herhangi biri tarafından temin olunmamış ise, müşterek avaryaya giren sarfiyat için % 2 nispetinde bir komisyon kabul olunur ”. Halbuki YAK XX numaralı ise, bilakis bu halde % 2 komisyonun alınacağından bahseder. Aynı hata hükümet tasarısında da yapılmış ve encümen komisyonu maddeyi yeni baştan yazmış, 1950 kaideleri ile karşılaştırmış, fakat açık hatanın farkına varmamıştır. Eski kanunumuzda buna benzer bir hata kurtarma – yardımda vardı.<sup>259</sup> İşte burada kanunun lafzının aksine bir tefsir problemi ile karşı karşıya kalıyoruz. Zira para müşterek avaryaya ile ilgili şahıslar dışında biri tarafından temin edilmiş ise, faiz, komisyon ve diğer masrafların tamamı ödenmek gerekir. İlgililer ise, % 2 komisyon ile iktifa etmekle mükelleftirler. Ancak bunun dışında müşterek avaryaya borç verilen bu paranın sigorta primi dahi müşterek avaryaya girer.

4) İstisna Hükümü: 1950 yılında umumi kaideye bir istisna konulmuştur. Bu istisna hükümü 1195'inci maddenin üçüncü fıkrasına alınmıştır. Bu maddeye göre kaptan, gemi zabıtları ve tayfaların ücretleri ve bakım masrafları ile yolculuk sırasında tedarik edilmemiş olan yakıt ve kumanya bedelleri için ödenen paralara bir komisyon verilmez. Bunlar kaide olarak donatan tarafından ödenir. Gemi adamlarının ücretleri ve bakım masrafları ve kumanya ile yakıt “ mesela barınma müşterek avaryasında ” müşterek avaryaya girer. Fakat bunlar için % 2 komisyon kabul edilmemiştir. Sebep olarak da normal dışı müşterek avaryaya masrafları için bir komisyon düşünülmüş olmasıdır. Kanaatimizce arada fazla bir fark olmasa gerektir.

---

<sup>259</sup> A.g.e., s. 161

Madem ki sayılan masraflar müşterek avaryaya ithal edilmektedir, o halde hepsi için %2 komisyonun hesap edilmesi icap ederdi. Ancak yakıt ve kumanyaya komisyon ödenmemek için bunların yolculuğun başlangıcında gemiye alınmış olması lazımdır. Eğer yolculukta alınmışlar ise bunlar için de komisyon ödenir.

5) Şu hususu da tasrih edelim ki, alınan veya tedarik edilen para tamamen müşterek avarya masrafı için kullanılmış ise, bütün masraflar müşterek avaryaya girer. Eğer bu para kısmen müşterek avarya, kısmen de hususi avarya için kullanılmış ise, müşterek avarya için kullanılan nispetle masraflar müşterek avaryaya ithal edilir. Diğer taraftan bu masrafların yolculuk esnasında yapılmış olması lazımdır. Mesela yolculuk son bulduktan sonra deniz ödöncü borcunu karşılamak için bulunan paranın masrafı buraya girmez.<sup>260</sup>

Gareme masrafları: Müşterek avaryayı paylaşdırmak için dispeçin yapılması lazımdır. Dispeçin yapılması için de bir çok muamelelerin yapılması gerekir ve bunlar masrafa bağılıdır. Evvela bir deniz raporu alınır. Bunun için masraf yapılır, sonra zararlar bilirkişi marifetiyle tespit edilir. Bunun için masraf yapılır, müşterek menfaat uğruna bazı davalar açılır, bunun için avukat ve mahkeme masrafları ödenir. Mesela kurtarma – yardım ücreti veya römorkaj ücretinin miktarını tenzil için veya bu ücreti tesbit için dava açılır. Geminin durumunu tespit için gemi kuru havuza sokulur, tayin edilen dispeççilere ücret verilir. Dispeççilerin yaptıkları masraflar tanzim edilir vb. Demek oluyor ki, paylaşdırmayı yapmak için bazı masraflara ihtiyaç vardır ve bu masraflar müşterek avaryaya girer. Bu parayı temin için de bazı masraflar yapılır, avans verilmiş olabilir. Bunlar da yukarıda izah ettiğimiz esaslar dairesinde müşterek avaryaya ithal olunur.

1) Dispeçin yapılmasına yardımcı masraflar: Dispeçin yapılabilmesi için ona tekaddüm eden muameleler ve dolayısıyla masraflar vardır. Bunlar;

a) Deniz raporunun alınması masrafları: Ticaret Kanununun 982 – 985'inci maddeleri deniz raporundan bahseder. "Yolculuğun önemli hadiseleri, hususile kazalar ve zararın önüne geçilmesi veya azaltılması için alınan tedbirler"

---

<sup>260</sup> A.g.e., s. 162

mahkemece tespit olunur. Selahiyetli mahkeme 882'inci maddede gösterilmiştir. Bu mahkeme varma limanı mahkemesi, yolculuğun nihayet bulunduğu yer mahkemesidir.

Kaptan veya onun yerini alan gemi zabiti, gemi adamları listesi ve gemi jurnali ile birlikte mahkemeye mürracaat eder.<sup>261</sup> Kaptan ve diğer gemi adamları mahkemede dinlenir, gemi jurnali üzerinde hadise hakkında izahat alınır ve bunlar bir zabitle tesbit edilir. Bizde gerekli ehemmiyeti kazanamamış bulunan bu deniz raporu, müşterek avaryanın bulunup bulunmadığını, taraflardan birinin kusuruna dayanıp dayanmadığını meydana çıkarmak bakımından mühimdir. Bu sebeple yapılan masrafların müşterek avaryaya girmesi icap eder. Bunlar arasına mahkemeye ibraz edilmesi muhtemel olan gemi jurnali suretinin tasdik masrafı da girer.

b) Müşterek avarya zararlarının tesbiti ve takdiri için yapılan masraflar da müşterek avaryaya girer. 1198 ve 1200 üncü maddelere göre gemi ve yükün maruz kaldığı zararlar bilirkişiler tarafından tesbit edilirdiği takdirde bu masraflar müşterek avaryaya ithal olunur. Bilirkişilerin masrafları, bunlara verilecek ücret, bunların bu maksatla yaptıkları seyahat masrafları, telgraf masrafları vb. dir. Yeter ki bunlar donatanın menfaati için değil, müşterek avarya zararlarını tanzim için hareket etmiş bulunsunlar. Kaptanın gemiyi muvakkat veya kat'i tamir ettirme hususunda donatandan talimat istemesi, bu sebeple telgraf çekmesi ve donatanın da bu maksat ile bir mütehassis göndermesi halinde, bu masraflar Hamburg asliye mahkemesi tarafından müşterek avaryaya ithal edilmemiştir. Sebep olarak da kaptanın bu mevzuda bizzat karar alması gerektiği, donatanın gönderdiği mütehassısın gemi ve yükün menfaati icabı gönderilmiş olamayacağı gösterilmiştir.

Geminin durumunu tesbit zarureti varsa ve bu sebeple kuru havuza alınırsa, bu masraflar da müşterek avaryaya girer. Yeter ki bu tetkik ve muayenenin gerektiği hususunda ciddi sebepler bulunsun. Yoksa her ihtimale karşı böyle bir muayeneye teşebbüs etmek kafi değildir.<sup>262</sup> Mesela gemi Brunswick'de hafifce karaya oturmuş, makineler zorlanmak suretiyle yüzdürülmüş ve fena havada Bremenhaven'e en küçük arıza göstermeden gelmiş ve muayene için kuru havuza alınmıştır. Hansa istinaf mahkemesi hadisede muayene için ciddi sebep ve emare görmemiştir. Takdir

<sup>261</sup> A.g.e., s. 163

<sup>262</sup> A.g.e., s. 164

ve muayene masraflarının müşterek avaryaya kabulü için müşterek avaryaya zararlarını tesbit zımında yapılmış olması lazımdır. Çok defa olduğu gibi hususi avaryaya zararlarını da tetkik ve muayene için yapılmışlarsa, müşterek avaryaya düşen nisbeti hesaba katılır.

c) Mahkeme masrafları ve vekalet ücretleri: Münhasıran müşterek avaryaya zararlarının tesbiti veya tenzili için açılan davaların masrafları müşterek avaryaya girer. Bu masraflar mahkeme masrafı olabilir veya avukatlık ücreti olur. Mesela römorkaj veya kurtarma – yardım ücretinin tenzili veya tesbiti için açılan davalar bu meydanaadır. Donatanın menfaati için açılan davaların masrafları müşterek avaryaya girmez.

2) Dispeç ve paylaşırma ile ilgili masraflar: Dispeçin tanzimi, paylaşırmanın icrası için türlü masraflar yapılır. Bunlar da müşterek avaryaya girer.

a) Gemi ve yükün durumlarının tesbiti, zararın hakiki miktarının tayini, kurtarılan değerlerin tesbiti için muayene, tetkik masrafları, mütehasıs ücretleri ödenir. Bunlar müşterek avaryaya girer.

b) Dispeççilere bir ücret ödenir. Bunların hakem dispeççi olup olmamalarının ehemmiyeti yoktur. Gene dispeççiler aldıkları ücretlerin dışında masraflar yaparlar. Bunlar da kendilerine ödenir. Mesela bu sebeple dispeççi seyahat eder, seyahat masraflarını alır, telefon, telgraf ve yazı masrafları yapar, bunları alır.<sup>263</sup> “Dispeçin mahkeme tasdik masraflarının da müşterek avaryaya girip girmeyeceği meselesi münakaşalı olmakla beraber, kanaatimizce normal olarak bunun da müşterek avaryaya girmesi lazımdır.” Zira dispeçin mahkemenin tasdikinden geçmeden icra kabiliyeti yoktur. Ancak bu masraf dispeç tanzim edildikten sonra ödenir. Olsa olsa tasdik masrafı bidayette hesap edilir ve dispeçe ilave edilir.

Nihayet bir avaryaya komiseri ve bir Trustee tayin edilmiş ise, bunlara ödenecek ücretlerin de müşterek avaryaya ya ithali gerekir. Bu bahsi kapatmadan evvel kanunumuzda nizamlanmamış olan bir konuyada işaret edelim. YAK nin XX ve XXI numaralı kaideleri müşterek avaryanın tarafları arasında mümkün mertebe

---

<sup>263</sup> A.g.e., s. 165



bir müsavat temin etmek maksadıyla sevk edilmiştir. Bu sebeptendir ki taraflardan birinin verdiği avansa bir komisyon ödemeyi derpiş eder. Diğer taraftan kanunumuza alınmamış bulunan XXI numaralı kaide bu muvazeneyi tesise çalışır. Vakıa dispeçin tamamlanmasından sonra herkes zararın kendi payına düşen kısmına katlanacaktır. Fakat malları ziyaa uğramayan şahıs, teminat göstermek suretiyle hemen malını alacak ve ondan istifade edecektir. Fakat malı ziyaa uğrayan şahıs müşterek avaryadan alacağını dispeç kesinleşikten sonra alacaktır. Belki aradan yıllar geçmiş bulunacaktır. Bu sebeptendir XXI' inci kaide bunlara % 5 nisbetinde bir faiz işletmeyi derpiş etmiştir.

### 3.13. Müşterek Avarya Halinde Sigortacının Himaye Borcu

1) Müşterek Avarya Halinde Sigortacının Himaye Borcu Dispeç Raporuna Göre Belli Olur. Bir müşterek avarya hareketi sonunda, uğranılan zararların tespiti ile bu zararların gemi, yük ve navlun arasında paylaşılması gerekir.<sup>264</sup> Bu tespit ve paylaşım işlemine dispeç denir (TK 1207-1213). Dispeç dört bölümden oluşur. Önce olayla müşterek avarya şartlarının olup olmadığı tespit edilir. İkinci bölümde, müşterek avarya sebebiyle yapılan olağanüstü fedakarlıklar ve masraflar tespit edilir. Bu fedakarlık ve masrafın değer tutarına “ alacaklı masa ” denir. Bu fedakarlık ve masraflara alacaklı masa denmesinin nedeni, zarar görenlerin, kurtulan değerler üzerinde belli oranda alacaklı olmalarındandır. Üçüncü bölümde, kurtulan şeylerin değeri bulunur. Bunların değer tutarına müşterek avarya fedakarlık bedelinin eklenmesi suretiyle “ borçlu masa ” teşkil edilir. Gemi, yük ve navlunla ilgili müşterek avarya fedakarlık bedelinin borçlu masada ayrıca yer almasının amacı, yolculukla ilgili bütün değerlerin bu zararlara belirli nispette katlanmasını sağlamak içindir.

Son olarak da, alacaklı masanın borçlu masaya olan oranı bulunur. Buna “ müşterek avarya garem oranı ” denir. Müşterek avarya halinde, kurtulan herşey (gemi, yük veya navlun) kendi değeri üzerinden, tespit edilen garem oranında müşterek avarya zararlarına katılmak zorundadır.

<sup>264</sup> Alper IŞIKAL, “Müşterek Avarya Halinde Sigortacının Sorumluluğu” (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 1998, s.27-59; Müşterek Avaryanın Sigortaya uygulanması hakkında bak: Donald O'MAY, **Marine Insurance Law and Policy**, London, 1993, s.348 vd.

Usulüne uygun yapılmış olan dispeç raporuna göre, müşterek avarya olarak kabul edilen zarardan; donatanın yükün ve navlunun ne miktarda sorumlu olduğu anlaşılır.<sup>265</sup>

Müşterek avarya rizikosunun sigortalandığı bir sigorta sözleşmesinde, sigortacının bu rizikoyu himaye borcu, riziko sonunda yapılan dispeç raporuna göre tayin olunur. Çünkü, sigortacılar temelde, müşterek avarya olarak kabul edilen zararlardan geminin, yükün ve navlunun sorumlu olduğu payı himaye etmektedirler. Az önce belirttiğimiz gibi, söz konusu pay da usulüne uygun olarak yapılan dispeç raporuna göre belli olmaktadır.

2) Dispeçin Yapılmasını Talep Etme Yetkisi: Ticaret Kanunumuzda, dispeçi yaptırma mükellefiyeti kaptana yüklenmiştir ( TK 1209 ). Kanunumuzda dispeç yapılması hususunda kaptanın yetkili kılınmasının sebebi, kanunun fiili hayata uyum sağlaması içindir. Çünkü, doğal olarak deniz kazalarına ve kaza sonrası durumlara en yakın olan kişi kaptandır.

Müşterek avarya sonrası dispeçin bir an önce yapılması son derece önemlidir. Çünkü, bu dispeç raporuna göre ilgililer alacaklarına kavuşabilecekler veya borçlarını bileceklerdir. Somut bir müşterek avarya olayında, eğer yük tek başına fedakarlıkta bulunursa bundan özellikle donatan ve navlun hak sahibi sorumlu olacaktır. Ancak bu ilgililer sorumluluklarının ifasını geciktirmek isteyebilirler. Dolayısıyla bu hususta çabukluğun sağlanması için kanunumuzda tedbirler ve yöntemler vardır.<sup>266</sup> Evvela kanunda, zamanında yaptırılmayan dispeçten dolayı kaptanın ilgililere mesul olacağı belirtilmiştir. Yani kaptan bu görevini yerine getirmez, ya da bu görevinin ifasında gecikirse, ilgililerin uğradıkları zararlar için kaptan şahsen sorumlu, donatan da sınırlı sorumlu olacaktır ( TK 973, 947, 948 ). Bu müeyyideden başka, kanunumuzda ilgililerden her birinin de dispeçi yaptırmaya yetkili olduğu belirtilmiştir ( TK 1209 / II ) Bu ilgililere sigortacılar da dahildir. Çünkü, onların da dispeçin bir an önce yaptırılmasından menfaatleri vardır.

<sup>265</sup> **A.g.e.**, s. 28; Müşterek Avarya alacakları gemi alacaklısı hakkı verir (TK. 1235) Gemi alacaklısı hakkı için bak: ÇAĞA, **Deniz Ticareti Hukuku III**, İstanbul, 2005

<sup>266</sup> **A.g.e.**, s. 29

Şöyle ki dispeç sayesinde sigortacılar da kendi sorumluluklarını öğreneceklerdir. Ayrıca, Ticaret kanunumuz'da “ kusur olmaksızın dispeçin yapılmaması ” kenar başlığı altında şöyle bir hüküm vardır: “ Sigortalının kusuru olmaksızın dispeç yapılmamış ise sigortalı sigorta mukavelesi uyarınca bütün zararlar için sigortacıya doğrudan doğruya müracaat edebilir ( TK 1398 ).” Görüldüğü gibi, dispeç yapıldığı takdirde sigortacı, zarardan sigortalının sorumlu olduğu miktarı himaye edebilecekken, dispeçin sigortalının kusuru olmaksızın yapılmaması halinde zararın tamamından sorumlu olabilecektir.

Bu durumda; yük sahibi, navlun hak sahibi ve sigortacılar dispeçi tek başlarına yaptırmaya yetkilidirler. Ancak bu kuralın tek başına uygulanması çok zordur. Çünkü, genelde küçük meblağlarda bir gareme alacağına hak kazanacak olan yük sahibinin, alacağıının bir kaç katı kadar masraf gerektiren dispeçin yapılmasını istemesi uygulamada pek rastlanmaz. İşte bu sebeple kanun koyucu, söz konusu kuralın uygulamasını desteklemek için ilgililere, donatana veya kaptana bir eda davası açma hakkı tanımıştır ( TK 1209 / II ). Buna göre sigortacılar dahil bütün ilgililer, kaptanın dispeç yaptırmaya mecbur tutulması için kaptan veya donatana dava açabilirler.<sup>267</sup> Dispeç masrafı, dispeç sonucu ortaya çıkan sorumluluk nispetine göre, ilgililere yansıtılır ( TK 1195 ).

3) Dispeç Hangi Yer Hukukuna Göre Yapılacaktır. Müşterek avaryalar hakkında çeşitli milletlerin mevzuatları her ne kadar birbirlerine yakın olsalar da, aralarında farklılıklar vardır. Ortak deniz macerasına atılmış kıymetlerin tabiyetleri farklı farklı olması oldukça sık rastlanan bir durumdur. Bu sebeple taraflar, navlun mukavelesine müşterek avaryaya halinde hangi yer hukukunun uygulanacağını kararlaştırmaktadırlar. Burada önemle üzerinde durulması gereken bir husus da, navlun sözleşmeleri ile sigorta sözleşmelerinde dispeç tanziminin farklı farklı milli hukuklara göre yapılmasının öngörülmesidir. Sözleşmenin ancak tarafları arasında hak doğurması temel bir hukuk kuralıdır. Dolayısıyla, böyle bir durumda; sigortacılar, navlun sözleşmesinin tarafları arasındaki akitte öngörülen hukuka göre yapılan dispeçe uymayabilirler.

---

<sup>267</sup> A.g.e., s. 30

Kendi hak ve borçları için, sigorta sözleşmesinde kararlaştırılan hukuka göre dispeç yapılmasını isteyebilirler. Böyle bir hal, çok zaman alıcı ve masraflı bir durumdur. Tekne ve navlun hakkındaki Enstitü Zaman Klozlarında, ( Londra Sigortacıları Enstitüsü ) dispeç tanzimının navlun sözleşmesinde bu hususta bir hüküm yokmuşçasına yolculuğun bittiği yer hukukunun uygulanacağını, ama eğer navlun sözleşmesinde dispeçin YAK'ne göre yapılacağına dair bir şart varsa bu şarta uyulanacağı belirtilmektedir.<sup>268</sup>

Eğer taraflar navlun sözleşmesinde müşterek avarya halinde hangi yer hukukunun uygulanacağını kararlaştırmamışlarsa, ortaya kanunlar ihtilafı çıkabilir. TK 1207'de " zararın tespit vetaksimi varma yerinde, ve eğer buraya varılamazsa yolculuğun bittiği limanda yapılır " denmektedir. Bu hüküm dispeçin nerede yapılacağını göstermektedir. Tarafların önceden uygulanacak hukuku seçmemeleri halinde, doktrinde, meseleye dispeç yeri hukukunun uygulanması gerektiği bizce de isabetli olarak belirtilmiştir.

4) Dispeç Raporunda Alacaklı Masa Miktarının Hesaplanması ve Alacaklı Masanın Teşkili: Müşterek avarya hareketi ile yapılan olağanüstü fedakarlık ve masrafların hesaplanıp, bunların değerlerinin toplanması suretiyle " alacaklı masa " teşkil edilmiş olur.

---

<sup>268</sup> A.g.e., s. 31

## EK: 1 General Average Bond

To Owner (s) of the

Voyage and Date<sup>269</sup>

Casvalty

Port of Shipment

Port of Destination

B/L No ( s )

Marrks and Nos

Container Nos

Description of Cargo and

Weight

Cif – Value

(Pls. Attached copy of Commercial Invoice )

In Consideration of the delivery to us or to our order, on payment of the freight due, of the goods noted above, we agree to pay the proper. Proportion of any salvage and / or general average and / or special charges which may hereafter be ascertained to be due from the goods or the shippers or owners thereof under and adjustment prepared in accordance with the provisions of the contract affreightment governing the carriage of the goods or, failing any such provision, in accordance with the law and practice of the place where the common maritime adventure ended and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

In case the goods are oncarried by another vessel and / or conveyances the following Non – Separation – Agreement shall apply. It is agreed that in the event of the vessel's cargo or part thereof being forwarded to original destination by other vessel, vessels or conveyances, right and liabilities in General Average shall not be affected by such forwarding, it being the intention to place the.<sup>270</sup> Parties concerned as nearly as possible in the same position in this respect as they would have been in the absence of such forwarding and with the adventure continuing by the original vessel for so long as justifiable under law applicable or under the we also agree to:

---

<sup>269</sup> Didem ALGANTÜRK LİGHT, **York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya**, Beta Basım Yayın Dağıtım, İstanbul, 2005, s. 336

<sup>270</sup> **A.g.e.**, s. 337

(i) furnish particulars of the value of the goods, supported by a copy of the commercial invoice rendered to us, if there is no such invoice, details of the shipped value.

( ii ) make a prompt payment on account of such sum as is duly certified by the average adjusters to be due from the goods and which is payable in respect of the goods by the shippers or. owners thereof.

Date Signature of Receiver of Goods

Full Name

Ful Adress

## SONUÇ

Rodoslular ve Romalıları kapsayan giriş bölümünden Glasgow Kararları ile başlayan müşterek avaryanın tanımına kadar uzanan bölümde York Anvers Kuralları 2004 yılını da içine alacak şekilde tek tek kural olarak incelenmiş, matematiksel imgelerin yasak oluşu nedeniyle müşterek avarya hesaplamalarına girililmemiştir. Müşterek avaryanın tanımıyla, müşterek avaryanın unsurları belirtilmiş, başlıca Müşterek Avarya hallerinde Denize Mal Alma Müşterek Avaryası, Hafifletme Müşterek Avaryası, Karaya Oturtma Müşterek Avaryası, Yüzdürme Müşterek Avaryası, Yangın Söndürme Müşterek Avaryası, Yük vesairenin yakılması müşterek Avaryası, Muvakkat Tamir Müşterek Avaryası, Boşaltma Sırasındaki Yük Zararları Müşterek Avaryası, Geminin Müdafaası Müşterek Avaryası, Gemi ve Yükün Düşman ve Korsanlardan Kurtarılması Müşterek Avaryası, Para Tedariki Müşterek Avaryası olarak tek tek açıklanmıştır.

Tezin sonuç bölümüne de Müşterek Avarya halinde sigortacının himaye borcu konmuştur.

## ÖZGEÇMİŞ

**Doğum Tarihi:** 05.07.1957

**Doğum Yeri:** İstanbul

**İlkokulu:** Tefrik Kurt İlköğretim Okulu/ Kumkapı-İSTANBUL  
1963-1965

Ataköy İlköğretim Okulu/ Ataköy-İSTANBUL  
1965-1968

**Orta Öğrenimi:** Yeşilköy Orta Okulu- Yeşilköy- İSTANBUL  
1971-1972

Bakırköy Lisesi/ Bakırköy- İSTANBUL  
1972-1974

**Yüksek Öğrenimi:** İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi – İSTANBUL  
1974-1978

**Staj Dönemi:** 1978-1979

**Doktora Başlangıç:** 1980



## KAYNAKÇA

- AKYOL Şener, **Medeni Hukukta Çelişki Yasağı**, İstanbul, 2007, s.24
- ARSEVEN, Haydar; **Müşterek Avaryalar I. Umumi Prensipler ve Münferit Müşterek Avarya Halleri**, Mentuş Kitapevi, İstanbul, 1961, s. 82-165
- ATAERGİN, Selim, Genel Avarya ve York-Antwerp Kuralları/1994 Değişiklikleri, **M.Ü.Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C.9, 1995, s.1
- BARLAS, Nami; **Yangın Söndürme Müşterek Avaryası**, y.y., İstanbul, 1984, 480-196
- İŞİKAL, Alper, “Müşterek Avarya Hallerinde Sigortacının Sorumluluğu”, İstanbul, 1998, s.27-59
- KARKIN, Murat; “Müşterek Avaryada Müşterek Tehlike Unsuru”, İstanbul, 1999, s. 1-100
- KENDER, Rayegan; **Deniz Ticareti Hukuku Dersleri, Müşterek Avarya-Çatma-Kurtarma-Yardım**, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 2007, s. 7-23
- LİİGH, ALGANTÜRK Didem, York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya (Tarihi Düzenlemeleri ile Karşılaştırmalı Olarak ) s. 5
- LOWNDERS VE RUDOLF, **General Avarage and The York Antwerp Rules**, Stevens and Sons Limited, Great Britian, 1948, s.1
- RUDOLF, G.R., LOWNDERS, Richard; **General Avarage and The York Antwerp Rules**, Stevens and Sons Limited, Great Britian, 1948, s. 1-15
- ÜNAN, Mehtap; “Lex Rhodia De Iactu Çerçevesinde Müşterek Avarya Kurumu”, İstanbul, s. 1-27
- SÖZER, Bülent; “Barınma Müşterek Avaryası”, **İstanbul Üniversitesi Mukayeseli Hukuk Enstitüsü, Mukayeseli Hukuk Araşt. Dergisi**, Yeni Seri, Yıl: 5; No:8'den ayrı basım, Garanti Matbaası, İstanbul, 1971, s. 1-45
- HELMİS, J.; **Büyük Avarya ve 1924 York ve Anvers Kaideleri**, Duygu Matbaası, İstanbul, 1949, s. 1-164
- TEKİL, Fahiman; **Türk Hukukunda Müşterek Avarya Deniz Nakliyatı ve Sigorta Hukuku İhtilafları**, Kutulmuş Matbaası, İstanbul, 1965, s. 1-384
- YAVAŞÇA, Cemalettin, **Deniz Ticareti Hukuku**, İstanbul, 1993, s.62 vd.