

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK BİLİM DALI

YANGIN MÜŞTEREK AVARYASI

Yüksek Lisans Tezi

EMİNE ELİF TOP

İstanbul, 2006

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK BİLİM DALI

YANGIN MÜŞTEREK AVARYASI

Yüksek Lisans Tezi

EMİNE ELİF TOP

Danışman: PROF. DR. MERİH KEMAL OMAĞ

İstanbul, 2006

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

KISALTMALAR	iv
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM MÜŞTEREK AVARYA

I. Genel Olarak Avarya Kavramı.....	2
II. Müşterek Avarya Kurumu.....	4
A. Temel Dayanağı.....	4
B. Tarihi Kökeni.....	4
C. Modern Müşterek Avarya Kurumunun Gelişimi.....	7
1. Glasgow Kararları 1860.....	7
2. York-Anvers Kuralları	8
a. Tarihsel Gelişimi	8
b. Hukuki Niteliği	11
D. Tanımı.....	15
E. Müşterek Avaryanın Unsurları.....	20
1. Deniz Sergüzeştine Atılma.....	20
2. Tehlike Altında Olma	23
a. Tehlikenin Ciddi Olması.....	24
b. Tehlikenin Genel Olması.....	25
3. Fevkalade Bir Fedakarlık ya da Masrafın Yapılması.....	31
4. Masrafın İradi Olması.....	33
5. Fedakarlık ya da Masrafın Makul Olması.....	35
6. Faydalı Bir Neticenin Ortaya Çıkması.....	36
F. Başlıca Müşterek Avarya Halleri.....	37
1. Yükün Denize Atılması Müşterek Avaryası.....	38
2. Geminin Hafifletilmesi Müşterek Avaryası.....	41
3. Bilerek Karaya Oturma Müşterek Avaryası.....	42
4. Geminin Yüzdürülmesi Müşterek Avaryası.....	44
5. Yangının Söndürülmesi Müşterek Avaryası.....	46
6. Yük, Gemi Malzemeleri ve Kumanyaların Yakıt Olarak Kullanılması Müşterek Avaryası.....	47
7. Barınma Müşterek Avaryası.....	49
8. Geçici Onarım Müşterek Avaryası	55
9. Tahliye Sırasında Yüke Gelen Hasarlar Müşterek Avaryası.	55
10. Geminin Savunulması Müşterek Avaryası.....	57
11. Kurtarma Müşterek Avaryası.....	58
12. Paranın Tedarik Edilmesi Müşterek Avaryası.....	59

III. Hususi Avarya Kavramı.....	61
A. Tanımı.....	61
B. Hususi Avarya Kapsamına Giren Zarar ve Masraflar	61
1. Paranın Tedarikinden Doğan Zarar ve Masraflar.....	63
2. İtiraz Masrafları.....	63
3. Yelken Zorlaması veya Makine ve Kazanların Çalıştırılması Yüzünden Oluşan Kayıp ve Hasarlar.....	64

İKİNCİ BÖLÜM YANGIN SÖNDÜRME MÜŞTEREK AVARYASI

I. Genel Olarak Yangın Söndürme Müşterek Avaryası.....	66
A. Yangın Söndürme Müşterek Avaryası Kavramı.....	66
B. York-Anvers Kuralları' ndaki Yeri.....	66
C. Türk Ticaret Kanunundaki Düzenleniş Tarzı.....	69
II. Yangın Söndürme Müşterek Avaryasının Tanımı	70
III. Gemilerde Yangın Çeşitleri ve Yangın Tertibatı.....	71
A. Genel Olarak Yangın Kavramı.....	71
B. Yangın Çeşitleri.....	72
1. Yanıcı Malzeme Yangınları	72
2. Sıvı Petrol Yangınları	73
3. Sıvılaştırılmış Petrol Gazı (LPG) Yangınları.....	74
4. Elektrik Yangınları	75
C. Gemilerde Yangınla Mücadele Teçhizatı.....	75
IV. Yangın Söndürme Müşterek Avaryasının Unsurları.....	76
A. Gemide Bir Yangının Çıkması.....	77
B. Yangının Müşterek Bir Tehlike Oluşturması	78
C. Yangın Söndürme Faaliyetine Girişilmesi.....	82
D. Söndürme Faaliyetlerinin Masraf ve Zarara Yol Açması.....	84
V. Yangın Söndürme Müşterek Avaryasının Kapsamı.....	85
A. Yangın Söndürme Müşterek Avaryasının Kapsamına Giren Zararlar.....	85
B. Yangın Söndürme Müşterek Avaryasının Kapsamı Dışında Kalan Zararlar.....	87
1. Yangından Doğan Masraf ve Zararlar.....	88
2. Yanmış Kısımlarda Söndürmeden Oluşan Masraf ve Zararlar.....	89

	Sayfa No.
3. Dökme Yüklere Gelen Zararlar.....	89
a. Dökme Yüklere.....	89
(1) Birim Sistemi.....	90
(2) Verasite Sistemi.....	90
b. Koli Halinde Taşınan Yükler.....	91
VI. Yangın Söndürme Müşterek Avaryasının Hükümleri.....	92

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM DİSPEÇ

I. Dispeç Kavramı ve Tanımı.....	93
II. Dispeçi Yaptırma Mükellefiyeti.....	93
III. Dispeçin Yapılacağı Liman.....	95
IV. Dispeçin Yapılma Usulü.....	97
A. Dispeççi Kavramı.....	97
1. Hakem-Dispeççi.....	98
2. Kanuni Dispeççi.....	101
B. Dispeç Düzeni.....	102
C. Dispeçin Hazırlanması İçin Gerekli Belgeler.....	103
D. Dispeç Raporu ve Bölümleri.....	104
1. Müşterek Avaryanın Tespiti.....	104
2. Alacaklı Masanın Teşkili.....	104
a. Hukuki Dayanak.....	104
b. Tazminat İsteme Hakkı.....	105
(1) Yük Sahibinin Tazminat Hakkı.....	105
(a) Kayıp Tazminatı.....	106
(b) Hasar Tazminatı.....	106
(2) Gemi Sahibinin Tazminat Hakkı	107
(3) Navlun Sahibinin Tazminat Hakkı	109
3. Borçlu Masanın Teşkili.....	109
a. Hukuki Dayanak.....	110
b. Borca Katılım Değerleri.....	110
c. Eksik Bildirimli Yükler.....	110
d. Yakıt Bedeli.....	112
4. Garame Oranın Tespiti.....	112
V. Dispeçin Onayı	112
VI. Dispeçin Zamanaşımı	117
SONUÇ	119
KAYNAKÇA	121

KISALTMALAR

age.	adı geçen eser
agm.	adı geçen makale
AIDE	Association Internationale des Dispatcheurs Europeens
A.Ş.	Anonim Şirket
AÜEHFD	Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi
b.	bent
Batider	Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
bkz.	bakınız
C.	Cilt
c.	cümle
CMI	Comité Maritime International
Çev.	Çeviren
E.	Esas
ed.	edition
f.	fıkra
HUMK	Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu
IUMI	Union of Marine Insurers
İHFM	İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası
İİK	İcra İflas Kanunu
ISGOTT	Tankerler ve Terminaller İçin Uluslararası Emniyet Rehberi
K.	Karar
kıs.	kısaca
LPG	Sıvılaştırılmış Petrol Gazı
M.Ö.	Milattan Önce
md.	madde
MIA	Marine Insurance Act (İngiliz Deniz Sigortaları Kanunu)
MÜHF	Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi
No.	Numara
S.	Sayı
sh.	sahife
SOLAS	Milletlerarası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi

T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
TMK	Türk Medeni Kanunu
TPAO	Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
TTK	Türk Ticaret Kanunu
vb.	ve benzeri
vd.	ve devamı
vol.	volume
Y.	Yıl
YAK	York-Anvers Kuralları

GİRİŞ

Deniz Hukuku denizde gemilerin seyrüseferi ile ilgili risk ve sorunların ortaya çıkardığı bir hukuk dalıdır.

Bir deniz aracı olan gemi, gerek sefere çıkmadan önce, gerekse sefer esnasında birçok tehlike ile karşı karşıya kalmaktadır. Gemiye ve yükü müştereken tehdit eden bir tehlike karşısında, bu tehlikenin bertaraf edilmesi amacı ile olağanüstü fedakarlık ve masrafların yapılması gerekebilir. Seferin, سلامتle sonuçlanması için gemi, yük ve/veya navlun sahiplerinin katlandığı bu zarar ve masraflar müşterek avarya müessesesinin konusunu oluşturmaktadır. Bu olağanüstü masraf ve zarar karşısında uygulanacak hukuk kuralları, taşıdıkları önem itibarıyla gerek milli kanunlarda ve gerekse uluslararası alanda yapılan düzenlemelerle ayrıntılı olarak incelenmiştir.

“Yangın Söndürme Müşterek Avaryası” da müşterek avaryanın özel çeşitlerinden birini teşkil etmektedir. Bu tür müşterek avaryada, gemide ya da yükte meydana gelen ya da dışarıdan gemiye sirayet eden bir yangın durumunda, geminin ve yükün bu tehlikeden kurtulması amacı ile yapılan olağanüstü masrafların ve meydana gelen zararların paylaşılması söz konusu olmaktadır.

Bu çalışmanın ilk bölümünde, genel olarak avarya kavramı, müşterek avaryanın tanımı, unsurları, Türk Ticaret Kanununda özel olarak düzenlenmiş müşterek avarya türleri ile hususi avarya kavramları açıklanmış, ikinci bölümde ise müşterek avaryanın özel türlerinden biri olan yangın söndürme müşterek avaryası irdelenip, üçüncü bölümde de müşterek avarya neticesinde yapılan masraf ve zararın paylaşılması prosedürü olan dispeç kavramı üzerinde durularak sonuç bölümü ile çalışma bitirilmiştir.

Birinci Bölüm

MÜŞTEREK AVARYA

I. Genel Olarak Avarya Kavramı

“Avarya” kelimesi tarihte çok eski dönemlerden beri kullanılan bir terim olup, kaynağının hangi dilden olduğu ve gerçek anlamının ne olduğu tam olarak bilinmemektedir. Bu nedenle, avarya kelimesi sadece hukukçuları meşgul etmekle kalmamış, filologlar da terimin kaynağının tespiti konusunda uzun süre çalışmışlardır¹. Kaynak konusunda en kuvvetli görüş; kelimenin Arapça’daki zarar anlamına gelen “avar” kelimesine dayandığıdır². “Avarya” terimi, Almanca’da “Haverei”, Fransızca’da “Avarie” ve İngilizce’de “Average” şeklinde kullanılmaktadır.

Eski dönemlerde Akdeniz çevresinde, geminin yüklenmesi ve yükleme masraflarının hesaplanıp yükler arasında paylaştırılması anlamında kullanılan bu terim, günümüz modern deniz hukukunda, yolculuk esnasında gemi ve yükün maruz kaldığı normal dışı zararlar ile yolculukta yapılan olağanüstü masrafları ifade etmektedir³.

Normal dışı zararlar, bir kusur neticesinde olmaksızın, bir kazadan veya önemli bir olaydan meydana gelebileceği gibi, gemi ve yükü bir tehlikeden korumak için kasten yapılan fedakarlıklar şeklinde de ortaya çıkabilir. Bu nedenle, normal aşınmalar ve yolculuğun normal masrafları avarya kavramı dışında kalmaktadır.

Deniz Ticaret Hukukunda terim olarak “avarya”, biri genel ve geniş, diğeri özel ve dar anlamda, iki kavramı anlatmak üzere kullanılır.

Genel ve geniş anlamda avarya, dış veya iç etkenler sebebiyle gemi,

¹ **YAVAŞÇA, C.:** Deniz Ticaret Hukuku Deniz Kazaları ve Deniz Sigortaları, İstanbul 1993, sh. 60.

² **WÜSTENDÖRFER:** Neuzeitliches Seehandelsrecht, Tübingen 1950, D.C.B. Mohr (Paul Siebeck) sh. 376’ dan naklen **ARSEVEN, H.:** Müşterek Avaryalar, Umumi Prensipler ve Münferit Müşterek Avarya Halleri, İstanbul 1961, sh. 1.

³ **ARSEVEN,** sh. 1.

yük veya navlunun tek başına veya hep birlikte maddi zarara uğraması ve zarar ya da masrafın gemi, yük ve navlun arasında paylaşılmasıdır⁴. Zarar ya da masrafa neden olan etkenler; tabii kuvvetler, teknik sebepler, kamu işlem ve tedbirleri, düşman ve korsan eylemleri, üçüncü kişilerin hatta gemi adamlarının yolculukla ilgili hareket ve ihmalleriyle yahut daha başka suretlerle de olabilir. Bu çeşit genel ve geniş anlamdaki avaryaya “müşterek avarya” adı verilmektedir.

Özel ve dar anlamda avarya ise, bir varlığın tamamen yok olmamasına rağmen, niteliğini az veya çok yitirmesi ya da değişmesidir. Bu nitelik kaybı kimyevi olabileceği gibi fiziki de olabilir. Nitelik kaybına örnek olarak; kırılma, çatlama, bozulma, veya ıslanma gibi değişimler verilebilir. Sonuçta, yük zarar görür, değer kaybına uğrar. Bu anlamda avaryaya daha çok “hasar” denir. Söz konusu bu hasar, gemiye, yüke, navluna ya da hepsine birden gelebilir. Bu durumda meydana gelen hasar gemi, yük ve navlun arasında paylaştırılmaz. Gemiye ait olanına gemi sahibi, yüke ait olanına yük sahibi katlanır⁵. Bu çeşit özel ve dar anlamdaki avarya ise “hususî avarya” olarak adlandırılmaktadır.

Genel ve geniş anlamdaki avarya, dar ve özel anlamdakini de kapsar. Uygulamada ve bazı kanunlarda “avarya” terimi, özel ve dar anlamda, yani yükün uğradığı zarar ve hasar için kullanılmaktadır. 1929 tarihli eski Deniz Ticaret Kanununun 1154. maddesindeki düzenleme bu yöndedir. Yürürlükteki 29.06.1956 tarih ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK), bu anlamda hususî avarya halleri için “hasar” demeyi daha uygun bulmuştur. Buna karşılık, “avarya” terimi sadece müşterek avarya için kullanılmaktadır. Buna rağmen, hasarlı yüklerin satışına ilişkin Ticaret Kanununun 1201. maddesi hükmünde hasarlı yük yerine “avaryalı mal” denilmiştir⁶.

⁴ YAVAŞÇA, sh. 60.

⁵ KENDER, R./ÇETİNGİL, E.: Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler, İstanbul 2003, sh. 169.

⁶ YAVAŞÇA, sh. 61.

II. Müşterek Avarya Kurumu

A. Temel Dayanağı

Bir deniz seferine başlayan geminin yolculuğunu selamete tamamlaması bakımından, gemi, yük ve navlun sahipleri arasında yarar ve kader birliği bulunmaktadır. Bu itibarla, gemi, yük ve navlunu tehdit eden bir tehlikeyi savuşturmak ve müşterek selameti sağlamak amacıyla olağanüstü tedbirler almak, fedakarlık ve masrafa katlanmak zorunlu olabilir.

Şiddetli bir fırtınada, tam yüklü bir geminin batmasını önlemek amacıyla denize yük, yakıt, teferruat veya malzeme atılması; zorlayıcı sebeplerle seferin uzaması dolayısı ile, yakıtın tükenmesi karşısında yolculuğu bitirmek için, yakıt yerine yük, gemi aksamı ve malzemesinin yakılması, tehlikeden korunmak için kurtarma ve yardım ücreti ödenmesi, gemide çıkan yangını söndürürken yüke zarar verilmesi durumları katlanılan fedakarlık ya da yapılan masraflara örnek olabilir. Bu gibi girişimlerden doğan zararları yalnız sahibine çektirmek hakkaniyet kurallarına aykırı olacaktır⁷. İşte, müşterek avarya kurumu, katlanılan olağanüstü fedakarlık, masraf veya zararın selamete kavuşan gemi, yük ve navlun değerleriyle orantılı olarak paylaştırılması esasına dayanmaktadır.

Müşterek avarya, ortaçağdan itibaren deniz hukukunda deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmelerinden ve deniz sigorta hukukundan ayrı bir konu olarak gelişme göstermiştir⁸.

B. Tarihi Kökeni

Müşterek avaryanın M.Ö. 900 yılında bile var olduğu, Rodos Devleti ya da İmparatorluğu denilen denizci devletin kurallarında müşterek

⁷ **YAVAŞCA**, sh. 62.

⁸ **ALGANTÜRK LIGHT, S. D.:** York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya (Tarihi Düzenlemeleri ile Karşılaştırmalı Olarak) İstanbul 2006, (kis. ALGANTÜRK LIGHT, York Anvers Kuralları 2004), sh. 1.

avaryanın yer aldığı bilinmektedir⁹. Bu nedenle müşterek avarya kurumunun kaynağı, döneme ait yazılı bir belge bulunmamakla beraber Rodos Hukuku'na dayanmaktadır¹⁰. "Rodos Denize Yük Atma Kaidesi" ile anılan kurala göre; müşterek bir tehlike karşısında gemiyi veya yükü ya da ikisini de kurtarmak için kaptanın emriyle muayyen bazı şeyler feda edilir -mesala yükün bir kısmı atılmak suretiyle zarara maruz kalınır- ise, sadece tesadüfen zarardan müteessir olan değil, zararın kurtarılan bütün kıymetler arasında paylaşılması sureti ile seferle ilgili bütün şahıslar da birlikte olarak bu fedakarlık ve zarara katlanmaktadır¹¹.

Böylece eskiden beri bir teamül halinde tatbik edilen bu kaideye göre; yükün güverteye getirilmesiyle gemi ve yük arasında fiilen ve hukuken müşterek bir riziko birliğine girilmiş kabul edilmektedir. Roma İmparatorluğu da bu kuralları benimsemiş, Doğu Roma (Bizans) İmparatoru Justinianus' un 533 yılında yürürlüğe koyduğu "Corpus Iuris Civilis" in, yani Medeni Kanun Düzeni' nin bir parçası olan ünlü "Digesta" sında "Rodos Yasası" diye adlandırılan müşterek avarya kavramına yer verilmiştir¹². Bu belge müşterek avarya ile ilgili ilk yazılı hukuki metin olmuştur¹³.

Müşterek avarya kuralları, Roma Hukuku' nda kendi özgü bir yapıyla uygulanmış¹⁴ ve Roma İmparatorluğu' nun çökmesiyle birlikte müşterek avarya ile ilgili düzenlemelerin 11. yüzyıldan itibaren "Oleron Kuralları" ve batı Akdeniz denizcilerinin uyguladığı "Consolado del Mare" gibi eski deniz adetleri, karar derlemelerinden anlaşılmaktadır. Oleron Kuralları' nda müşterek avarya ile ilgili üç maddeye yer verilmiştir. Bunlardan ilki denize yük atma müşterek avaryasının unsurları (8. md.); ikincisi direklerin halat ve çapanın yükü kurtarma amacıyla kesilip atılması (9. md.); üçüncüsü,

⁹ **KENDER/ÇETİNGİL**, sh. 169; **ATAERGİN, S.**: Genel Avarya ve York-Antwerp Kuralları/1994 Değişiklikleri, MÜHF Hukuk Araştırmaları, C:9, S.1-3, 1995, sh. 377.

¹⁰ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 3.

¹¹ **İZVEREN, A./FRANKO, N./ÇALIK, A.**: Deniz Ticaret Hukuku, Ankara 1994, sh. 345.

¹² **İZVEREN/FRANKO/ÇALIK**, sh. 346.

¹³ **LOWNDES/RUDOLF**: The Law of General Average and York-Antwerp Rules, 12. ed., (by D.J. Wilson/J.H.S. Cooke), London 1987, sh. 4' den naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 3.

¹⁴ **ÜNAN, M.**: Lex Rhodia De Jactu ve Roma' da Müşterek Avarya Kanunu (yayınlanmamış yüksek lisans tezi) İstanbul 1991, (kis. ÜNAN, Roma) sh. 43' den naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 3.

denize yük atma müşterek avaryasında tacirler arasında paylaşımı gösteren 35. maddedir¹⁵. Bu kurallarda, tehlike karşısında, seferde beraber bulunan yük sahibinin onayı ile kaptanın müşterek avarya girişimi yapabileceği gibi; zorlayıcı hallerde kaptanın kendi başına hareketi de kabul edilmiştir¹⁶.

1270' li yıllarda Norveç Kralı Magrus Haakonson yetkisi altında kabul edilen Norse Deniz Kanunu Kodlaması "Farmannalog" da, İtalyan Deniz Cumhuriyetleri' ne ait çeşitli kanunnamelerde ve Kuzey Avrupa' da hakim olan "Wisby Yüksek Deniz Hukuku" nda, İzlanda' da "Garagas Hukuk Kitabı" nda müşterek avaryaya ait hükümlere yer verilmiştir¹⁷.

16. yüzyıldan itibaren deniz hukukunda kodifikasyon çalışmaları ile birlikte, özel bir rehber hukuk kitabı niteliğinde olan "Deniz Rehberi" "Guadion de La Mer" da müşterek avaryanın tanımına yer verilmiştir. 1681 tarihli Fransız "Ordonnance de la Marine" nin 7/2. maddesinde müşterek avaryanın bugünkü tanımı yapılmıştır. Bu düzenleme ile birlikte Avrupa ülkelerinde müşterek avaryaya ilişkin hükümler içeren deniz hukukuna ilişkin kanunları yayınlanmaya başlamıştır. İngiltere ve Amerika' da ise Kara Avrupa hukukundan farklı olarak müşterek avaryayı düzenleyen bir kanun hükmüne yer verilmemiştir. İlk zamanlardan itibaren İngiliz hukuku uygulama ile birlikte gelişme gösterdiğinden, halen uygulamada Avarya Dispeççiler Birliği Uygulama Kuralları nazara alınır. Bunula birlikte, Marine Insurance Act (MIA) ın 66. maddesinde müşterek avaryanın tanımı yapılmıştır¹⁸.

Müşterek avarya kurumu, ana ilkeleriyle birçok ülkenin mevzuatında yer almakla beraber ayrıntıya ait bazı noktalarda, özellikle zararın paylaşılması konusunda, devletlerin milli kanunlarında değişik düzenlemeler bulunmaktadır. Bundan kaynaklanan farklılıkların kaldırılması amacıyla 1860

¹⁵ **LOWNDES/RUDOLF**, sh. 4' den naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 3; **OKAY, S.:** "Müşterek Avarya Hukukunun Kısa Bir Tarihçesi", İHFM, C.XXIV, 1959, S.1-4, sh. 291.

¹⁶ **YAVAŞÇA**, sh. 63.

¹⁷ **LOWNDES/RUDOLF**, sh. 5' den naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 4; **ARSEVEN**, sh. 6; **TEKİL, F.:** Türk Hukukunda Müşterek Avarya, Deniz Nakliyatı ve Sigorta Hukuku İhtilafları, İstanbul 1965, (kıs. TEKİL, Müşterek Avarya), sh. 22.

¹⁸ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 4-5.

yılından itibaren müşterek avarya hukukunun birleştirilmesi yolunda girişimlere geçilmiştir¹⁹.

C. Modern Müşterek Avarya Kurumunun Gelişimi

1. Glasgow Kararları 1860

Müşterek avaryanın örf ve adetler halinde doğup, gelişmesi denizci ülkelerde, birlik ve beraberlik gösterirken; kurallar milli kanunlara geçirildikten sonra, zamanla uygulamada farklar ve ayrılıklar ortaya çıkmış ve milletlerarası ilişkilerde kanunların çatışmasına ve ihtilaflara rastlanmıştır. Müşterek avarya konusunda, milli kanunlarda sistem ayrılıkları, hatta aynı sistemi kabul edenler arasında bile bir olayla ilgili, bazı zarar ve masrafların müşterek avarya sayılması ve ilgililer arasında paylaştırılması gibi konularda farklar meydana gelmiştir. Ayrıca, gemi, yük ve navlun sahiplerinin başka devletlerin vatandaşları olmaları durumu da sorunun çözülmesini güçleştirici nedenlerden biri olmuştur²⁰.

Bu karmaşıklık ve ihtiyaçların giderilmesi için charter partilere ve konşimentolara şartlar konularak, sözleşmeye dayalı bir "müşterek avarya" hukuku oluşturularak, birlik sağlamaya çalışılmışsa da; ayrıntılı hükümlerin sözleşmeye konulması güçlükler doğurduğundan, milletlerarası bir düzen ve kurallar bütünü kurulması fikri benimsenmiştir.

Müşterek avarya kurallarının birleştirilmesi, 1860 yılından itibaren "Sosyal İlimleri Geliştirme Cemiyeti" (National Association for the Promotion of Social Science), Liverpool Sigortacılar Birliği ve ticaret odalarının çalışmaları ile başlamıştır. Sosyal İlimleri Geliştirme Cemiyeti, 3 Mayıs 1860 tarihinde müşterek avarya kurallarının birleştirilmesi konusunda on bir kural örneği kararlaştırılarak bu metni, Avrupa' daki denizci ülkelere ve Amerika Birleşik Devletlerine gönderilmiştir²¹.

¹⁹ İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, sh. 346.

²⁰ KENDER/ÇETİNGİL, sh. 169.

²¹ LOWNDES/RUDOLF, sh. 39' dan naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 5.

25 Eylül 1860 yılında Glasgow’ da Lord Brougham başkanlığında toplanan ve üç gün süren konferansta tüm metin incelenerek değerlendirilmiş ve müşterek avarya konusunda tespit edilen 11 kural, “Glasgow Kararları 1860 ” olarak adlandırılmıştır²².

2. York-Anvers Kuralları

a. Tarihsel Gelişimi

Glasgow Konferansı’ nda, Kurallar’ ın ihtiyari olarak yapılan sözleşmelere uygulanması yerine bu Kurallar’ ın ülkelerin milli kanunlarında yer alması asıl amaç olarak tespit edilmiştir. Bu nedenle Sosyal İlimleri Geliştirme Cemiyeti tarafından oluşturulan bir komisyon çalışmalara başlamıştır. 1862 yılında Londra’ da yapılan konferansta komisyonun “Müşterek Avarya Fedakarlık ve Müşterek Avarya Katılım Değerlerine İlişkin Kuralların Değiştirilmesi İle İlgili Kanun” tasarısı devletler arasında görüşülmüş, ancak farklı görüşlerin ortaya çıkmasıyla kanunlaştırma yoluna gidilememiştir²³. Konferans sonucunda, Glasgow Kararları 1860’ ın düzene konulması için “Milletlerarası Müşterek Avarya Komitesi” kurulup, görevlendirilmiştir. Bu komitenin hazırladığı taslağın görüşüldüğü 1864 yılındaki konferansta yapılan çalışmalar sonunda “York Kuralları 1864” adı verilen on bir kuralın saptanmasıyla çalışmalar noktalanmıştır²⁴.

Milletlerarası Hukuk Derneği’ nce 1877’ de, Anvers şehrinde yapılan toplantıda Lloyd’s Kurumu’ nun müşterek avaryanın tamamen kaldırılması isteği red edilmiş ve 1864 yılında York şehrinde benimsenen ilkeler esas alınarak “York-Anvers Kuralları 1877” olarak anılan maddelerin ilk biçimi düzeltilerek kabul edilmiş ve sayıları on ikiye çıkartılmıştır²⁵.

²² **LOWNDES/RUDOLF**, sh. 42’ den naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 5.

²³ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 7.

²⁴ **YAVAŞÇA**, sh. 63; **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 7; **İZVEREN/FRANKO/ÇALIK**, sh. 346.

²⁵ **TEKİL**, Müşterek Avarya, sh. 23; **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 10.

Aynı derneğin girişimi ile, 1890 yılında Liverpool’ da toplanan konferansta, uygulamada ortaya çıkan ihtiyaçların gerektirdiği değişiklik ve ekler yapılarak, madde sayısı on sekize çıkartılmış olup, bu kurallara “York-Anvers Kuralları 1890” denilmiştir²⁶.

8 Eylül 1924 tarihinde, Milletlerarası Hukuk Derneği’ nin 33. Konferansı’ nda 1890 York-Anvers Kuralları’ na altı yeni kural eklenmesine, genel hükümler serisi halindeki Harfli Kurallar’ ın A-G şeklinde düzenlenmesine ve Kurallar’ ın “York-Anvers Kuralları 1924” olarak adlandırılmasına karar verilmiştir²⁷.

York-Anvers Kuralları 1924’ ün özellikle müşterek avarya zararları için faiz uygulamasına ilişkin XXII. Kuralı’ nın yeniden revizyonuna ilişkin talepler 1947 yılında Uluslararası Denizcilik Komitesi’ nin (Comité Maritime International- CMI) Anvers Konferansı’ nda gündeme getirilmiştir. Eylül 1949’ da CMI’ in Amsterdam Konferansı’ nda revizyon çalışmaları değerlendirilerek, York-Anvers Kuralları 1924’ e getirilen ilave ve değişikliklerle “York-Anvers Kuralları 1950” kabul edilmiştir²⁸.

York-Anvers Kuralları 1950’ nin revizyonu hakkında çalışmalar ilk defa 1967 yılında Milletlerarası Avrupa Dispeççiler Derneği’ nin (Association International des Dispatcheurs Europeens- AIDE) oluşturduğu bir komisyon ve aynı şekilde Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliği (International Union of Marine Insurers- IUMI) Müşterek Avarya Komitesi tarafından başlatılmıştır²⁹. IUMI ile AIDE’ nin çalışmaları doğrultusunda hazırlanan metin, CMI’ in 1974 yılında gerçekleşen XXX. Konferansı’ nda kabul edilmiştir. Yeni düzenlemeler “York-Anvers Kuralları 1974” olarak isimlendirilmiştir³⁰.

²⁶ **LOWNDES/RUDOLF**, sh. 49’ den naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 12.

²⁷ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 12; **ÇETİNGİL, E.:** “Kurtarma Müşterek Avaryası”, Prof. Dr. Tahir Çağa’ nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, sh. 139.

²⁸ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 27.

²⁹ **LOWNDES/RUDOLF**, sh. 56’ dan naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 36; **ÇETİNGİL, E.:** “Müşterek Avaryada Yeni Düzenleme 1974 York-Anvers Kuralları”, Batider, C. XI, S. 4, Aralık 1982 (kis. ÇETİNGİL, YAK 1974), sh. 37.

³⁰ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 37; **ÇETİNGİL, YAK 1974**, sh. 36; **İZVEREN/FRANKO/ÇALIK**, sh. 347.

CMI' ın 1990 Paris Konferansı' nda York-Anvers Kuralları 1974' ün kurtarma ücretine ilişkin Kural VI.' da değişiklikler yapılarak kurtarma müşterek avaryası yeniden düzenlenmiş ve bu değişiklikler "York-Anvers Kuralları 1990 Değişiklikleri" olarak adlandırılmıştır³¹.

1990 yılında gerçekleşen Paris Konferansı' nda York-Anvers Kuralları Kural VI' da yapılan değişiklikler sırasında, delegeler tarafından müşterek avarya kurallarının genel olarak yeniden gözden geçirilmesi ve muhtemel revizyonu ile ilgili görüşler sunulmuştur. Bunun üzerine Müşterek Avarya Dispeççiler Birliği (Association of Average Adjusters) konuyu incelemek üzere bir çalışma grubu oluşturmuştur. CMI' ın 3-7 Ekim 1994 tarihleri arasında Sidney' de gerçekleşen Konferansı' nda gündemde olan en önemli konulardan biri müşterek avarya olmuştur. Sidney Konferansı' nda müşterek avarya kurallarının basitleştirilmesi amaçlanmakla beraber, 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 verilmiştir³².

"York-Anvers Kuralları 1994" ile çevre zararlarının kapsamında değişiklik yapılmasının yanında ayrıca bazı diğer Kurallar' da da yeni düzenlemeler yapılmıştır. Harfli ve numaralı Kurallar arasındaki ilişkiyi düzenleyen Yorum Kuralına ekleme yapılması, dispeçin hazırlanma süresini azaltacak yeni düzenlemelerin getirilmesi ve dispeç işleminin yapılmasından sonra, müşterek avaryadaki harcama, fedakarlık ve katılımlara yürütülecek olan faizin üç ay sonraya kadar uzatılması yapılan değişikliklere örnek olarak verilebilir³³.

York-Anvers Kuralları' nın 1994 metni, özellikle 1996 yılından itibaren yük sigortacılarının müşterek avarya masraflarının paylaşımında

³¹ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 45.

³² **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 49; **CANER, O.:** "York Anvers Kurallarında Çevre Kirlenmesi ve 1994 Yılında Bu konuda Yapılan Değişiklikler", Prof. Dr. Fahman Tekil' in Anısına Armağan, İstanbul 2003, sh. 93; **KENDER/ÇETİNGİL**, sh. 170.

³³ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 50-51.

oransızlık olduğuna ilişkin itirazlarına maruz kalmıştır³⁴. Özellikle bu itirazların temeli, müşterek avarya ilgililerinin tamir masraflarına katılımında ortaya çıkan sorunlardan doğmuştur. Yük ilgililerinin yoğunlaşan itirazlarının etkisiyle, CMI 2001 yılında bir Çalışma Grubu oluşturulmasına karar vermiştir. Çalışma Grubu' nun York-Anvers Kuralları 1994 üzerinde yaptığı revizyonel çalışmalar sonucunda ortaya çıkan nihai metin, CMI 2004 Haziran ayında Vancouver' da toplanan 38. Konferansı' nda konferansa katılan delegeler tarafından ele alınarak değerlendirilmiş ve York-Anvers Kuralları 2004³⁵ yeni metin olarak kabul edilmiştir³⁶.

2004 yılında yapılan düzenlemeler York-Anvers Kuralları' ndaki en son değişikliklerdir.

b. Hukuki Niteliği

York-Anvers Kuralları, milletlerarası bir sözleşme niteliğinde olmayıp, ilgililerin arzuları ile navlun sözleşmeleri ve konşimentolara bir klotz olarak alınmaları tavsiye edilen kurallar topluluğudur. Bir başka ifade ile taraflar müşterek avarya konusundaki anlaşmazlıklarını York-Anvers Kuralları gereğince çözüp çözmemekte serbesttirler. Bu serbesti ile beraber bugün, dünyanın birçok ülkesinde charter parti ve konşimentolara konulan klotz ile York-Anvers Kuralları' nın uygulandığı görülmektedir³⁷.

Yukarıda belirtildiği gibi York-Anvers Kuralları, tarafların sözleşmelerine koydukları klotzla uygulama alanı bulmaktadır. Bu nedenle, milli kanunların emredici hükümleri ile York-Anvers Kuralları arasındaki ilişkiyi belirlemek gerekmektedir. Bu konuda örnek olarak zamanaşımı kurumunu ele alalım.

³⁴ **MCCORMACK, H.:** "The Impetus For Change In the 1994 York Antwerp Rules- Real or Fanciful", Average Adjusters Paper, 2002, sh. 14, www.jssusa.ga.htm, 1.1.2005' den naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 61.

³⁵ 2004 York-Anvers Kuralları' nın İngilizce metinleri için bkz. The Association of Average Adjusters of the United States, The York-Antwerp Rules 2004, <http://www.usaverageadjusters.org/YAR04.pdf> (13.04.2006).

³⁶ **ALGANTÜRK LIGHT, S. D.:** " "York Anvers Kuralları 2004" Hakkında Genel Bir İnceleme", AÜEHFD, C.VIII, S.3-4, Aralık 2004, (kıs. ALGANTÜRK LIGHT, YAK 2004 İnceleme) sh. 422-424.

³⁷ **ALGANTÜRK LIGHT**, YAK 2004 İnceleme, sh. 420; **ÇAĞA, T./KENDER, R.:** Deniz Ticareti Hukuku I Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, İstanbul 2000, sh. 15.

Müşterek avarya paylaşımından doğan taleplere ilişkin zamanaşımı süreleri milli hukuklarda farklı şekilde düzenlenmektedir. Bu nedenle York-Anvers Kuralları 2004 düzenlemesine uygulamada bir birlik sağlanması amacıyla Kural XXIII eklenmiştir. Ancak Kural'ın uygulanabilmesi için müşterek avarya paylaşımında uygulanacak milli hukukta zamanaşımı süreleri konusunda herhangi bir düzenleme bulunmaması veya bulunsa dahi bu düzenlemenin emredici nitelikte olmaması gerekmektedir. Kural XXIII'ün başlangıç kısmında yer alan "uygulanacak hukukun zaman sınırlamasına ait emredici herhangi bir hükmüne her zaman tabi olmak şartıyla" ifadesi bunu açıkça belirtmektedir³⁸. Bu açıklamalardan anlaşıldığı üzere zamanaşımı konusunda eğer milli kanunlarda emredici bir düzenleme varsa her zaman bu düzenleme uygulanacaktır.

09.11.2005 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM)'ne sevk edilen "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı"nın 1273. maddesi müşterek avarya paylaştırılmasında uygulanacak kuralları aşağıdaki gibi düzenlemektedir:

"(1) Taraflar başka bir husus kararlaştırmamış olduğu takdirde, müşterek avarya paylaştırılması, Milletlerarası Denizcilik Komitesi (Comité Maritime International) tarafında hazırlanarak aşağıdaki hükümlere göre Türkçe'ye çevrilip yayınlanmış olan en son tarihli York-Anvers Kurallarına tabidir."

Doktrinde, tasarının birinci fıkrasında yer alan, müşterek avarya paylaştırması hususunda York-Anvers Kuralları'na yapılan atfın sadece paylaştırmaya yönelik olması nedeniyle isabetsiz bulunmuştur. Ayrıca doktrinde York-Anvers Kuralları'nın orjinal metninin değil çeviri metninin esas alınması, çeviride hata yapılabilmesi ihtimaliyle uygun bulunmamıştır³⁹.

York-Anvers Kuralları genel olarak iki bölümü içermektedir. Harf kodlaması yapılan A' dan G' ye kadar olan bölüm genel prensipleri düzenlerken, bunu takip eden bölümde yirmi üç adet sayı kodlaması

³⁸ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 283.

³⁹ **ÇETİNGİL, E./KENDER, R./ÜNAN, S./YAZICIOĞLU, E.:** "TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında", Deniz Hukuku Dergisi, Ocak 2006, Özel Sayı, sh. 220-221.

yapılmakta ve burada müşterek avarya türleri ve paylaşırma dahil olmak üzere çeşitli özel haller bulunmaktadır⁴⁰. Her iki bölüm arasındaki ilişki, Yorum Kuralı ile belirlenmektedir.

York-Anvers Kuralları'nda numaralı ve harfli Kurallar arasındaki ilişki ilk olarak York-Anvers Kuralları 1950 Yorum Kuralı'nın 2. paragrafında yer almıştır. Böyle bir düzenleme 1928 yılındaki "Vlasopoulos v. British & Foreign Marine Insurance Co.Ltd." ismi ile anılan davada harfli Kurallar ile numaralı Kurallar arasındaki ilişkinin kurulamaması nedeniyle yapılmıştır. Bu davada mahkeme harfli Kurallar'ın müşterek avarya kurallarını düzenlediklerini ve numaralı Kuralları'nda belirli örnek müşterek avarya halleri olarak kabul edilmesi gerektiğine karar vermiştir. Bu kararın etkisi ve uygulamada benzer olayların ortaya çıkması nedeniyle 1929 yılında "Makis Anlaşması" adı verilen düzenlemenin taraflar arasındaki anlaşma metinlerine ilave edilmeye başlandığı görülmüş ve böylece Yorum Kuralı York-Anvers Kuralları 1950 metninde yer almıştır⁴¹.

York-Anvers Kuralları 2004' te Yorum Kuralı şu şekilde düzenlenmiştir⁴²:

"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."

Yorum Kuralı gereğince, belirli bir olayda, numaralı Kural ile harfli Kurallar arasında bir uyumsuzluk olursa, numaralı Kurallar, Harfli kurallardan önce uygulanacaktır⁴³. Nitekim bu sonuca, numaralı Kuralların, milli hukuk ve uygulamadaki farklılıklardan etkilenmeksizin uygulamada bir birlik

⁴⁰ **ALGANTÜRK LIGHT**, YAK 2004 İnceleme, sh. 420; **KENDER/ÇETİNGİL**, sh. 170.

⁴¹ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 86-87.

⁴² **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 85.

⁴³ **ÜLGNER, F.:** Çarter Sözleşmeleri, I- Genel Hükümler Sefer Çarteri Sözleşmesi, İstanbul 2000, (kıs. **ÜLGNER**, Çarter Sözleşmeleri) sh. 529; **LOWNDES/RUDOLF**, sh. 65' den naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 87.

sağlamak amacıyla müşterek avarya prensiplerinin belirli özel olaylar hakkında uygulanmasından varılabilir.

Üstün Kural hakkında 1994 yılında yapılan değişiklikle York-Anvers Kuralları' nın uygulanması bakımından oluşan sıralama⁴⁴:

1. Yorum Kuralı – Üstün Kural
2. Numaralı Kurallar
3. Harfli Kurallar şeklindedir.

Birçok milli kanunlar, dünyada geniş bir uygulama alanı olan York-Anvers Kuralları ile uyum sağlama yolunu benimsemişlerdir. Yürürlükteki Türk Ticaret Kanunu düzenlenirken de, 1950 York-Anvers Kuralları' nın, ispat yükümüne ait E Kuralı, müşterek avaryanın faizlerine ilişkin XXI. ve para depozitoları hakkındaki XXII. Kuralları dışındaki bütün hükümleri alınmıştır.

Doktrinde, Türk Ticaret Kanununa kabul edilmeyen York-Anvers Kuralları' ndan bir zarar veya masrafın müşterek avaryadan olduğunu ileri sürenin, bunu ispatla yükümlü olacağına ilişkin E Kuralı hükmü, Türk Medeni Kanununun (TMK.) her iddiacının, iddiasını ispatla yükümlülüğünü bildiren ana prensibi⁴⁵ çerçevesi kapsamına girdiğinden, bu kuralın alınmasını eksiklik olarak nitelendirilmemiştir. Diğer taraftan, müşterek avaryanın faizleri hakkındaki XXI. ve para depozitolarına ait XXII. Kurallarının alınmaması doktrinde büyük bir eksiklik olarak kabul edilmiştir⁴⁶.

Taşıma sözleşmelerinde, müşterek avarya konusunda York-Anvers Kuralları hakkında kloz bulunmadığı takdirde, hangi kanunun uygulanacağı sorunu ortaya çıkar. Bu durumda, bir sefer, milli limanlar arasında

⁴⁴ **HUDSON, G. N.:** The York Antwerp Rules, 2. ed. London 1996, sh. 2' den naklen **ALGANTÜRK LIGHT,** York Anvers Kuralları 2004, sh. 86-87.

⁴⁵ TMK. 6. md.: "Kanunda aksine bir hüküm bulunmadıkça, taraflardan her biri, hakkını dayandığı olguların varlığını ispatla yükümlüdür.", **BAŞÖZ, L./ÇAKMAKCI, R.:** Türk Medeni Kanunu, İstanbul 2001, sh. 46.

⁴⁶ **YAVAŞÇA,** sh. 65.

yapılmışsa, milli kanunun uygulanması gerekir. Gemi, yük ve navlunun sahipleri başka devletlerin uyruğunda iseler, bu durumda;

1. geminin
2. işe el koyan mahkemenin
3. varma limanının veya
4. dispeç yapılan yerin

kanunlarının uygulanması yolunda görüşler⁴⁷ ileri sürülmektedir.

Türk Ticaret Kanununun 1207. maddesinde dispeçin yapılacağı yer olarak varma limanında eğer buraya varılmazsa yolculuğun bittiği limanda yapılacağı esasını kabul edilmiştir⁴⁸. Ancak bu kuralın emredici kural olmaması nedeni ile konşimentolara konulacak koşullarla dispeçin istenilen bir limanda yapılması öngörülebilir⁴⁹.

D. Tanımı

Müşterek avaryanın tarifi konusunda çeşitli kaynaklar bulunmaktadır. Yürürlükteki Türk Ticaret Kanununun 1179. maddesinin 1. fıkrasında müşterek avarya kavramı aşağıdaki gibi tanımlanmaktadır:

"Müşterek bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi ve yükü tehdit eden bir tehlikeden onları korumak maksadiyle ve makul bir hareket tarzı teşkil edecek şekilde ve bile bile, fevkalade bir 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."

⁴⁷ YAVAŞÇA, sh. 66.

⁴⁸ YAVAŞÇA, sh. 67-68.

⁴⁹ ERİŞ, G.: Açıklamalı-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta, Ankara 1990, C:3, sh. 788-789; MOROĞLU, E.: Notlu-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat, İstanbul 2001, sh. 839-840.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı' nın 1272. maddesi müşterek avarya kurumunu aşağıdaki gibi tanımlamaktadır:

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

Metinden anlaşıldığı üzere müşterek avarya kurumunun tanımı hususunda yürürlükteki Ticaret Kanunu ve Tasarısı' nda büyük bir fark bulunmamaktadır. Ancak doktrin metinde yer alan "diğer eşya" ifadesi ile neyin kastedildiğinin ve bu ifadeye yer verilmekle neyin amaçlandığının belirsizliği nedeniyle bu ifadenin metinden çıkartılması görüşündedir. Ayrıca tasarı metninde yer alan "sergüzeşt" sözcüğünün oldukça eski ve başarısız olması, hukuk dilinden çok Roman dilini çağrıştırması nedeniyle, "birlikte sefere çıkmış gemi ve yük" deyiminin kullanılmasının daha uygun olduğu görüşü bulunmaktadır⁵⁰.

York-Anvers Kuralları 1994 ve 2004 yılında yapılan revizyonlarda müşterek avarya kavramını açıklayan Kural A' da önceki düzenlemelere büyük ölçüde sadık kalınarak aşağıdaki hükümlere yer verilmiştir⁵¹:

"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.

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

⁵⁰ ÇETİNGİL, E./KENDER, R./ÜNAN, S./YAZICIOĞLU, E.: "TTK Tasarısı' nın Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında", Deniz Hukuku Dergisi, Ocak 2006, Özel Sayı, sh. 220-221.

⁵¹ ALGANTÜRK LIGHT, York Anvers Kuralları 2004, sh. 51, 90.

paylaştırılacaktır.”.

Yukarıdaki metinden anlaşıldığı üzere York-Anvers Kuralları 1994 ve 2004 yılında yapılan düzenlemelerle Kural A’ ya ikinci bir fıkra eklenmiştir. Bu ek fıkra ile, müşterek avarya fedakarlıkları ve harcamalarının York-Anvers Kuralları’ nda yer alan hükümler doğrultusunda ilgililer arasında paylaştırılacağı hükmü düzenlenmiştir.

İngiltere Deniz Sigortası Kanunu⁵² olan MIA’ ta ise müşterek avarya kurumu hakkında farklı bir düzenleme mevcuttur. MIA müşterek avaryayı şu şekilde tanımlamaktadır⁵³:

"Bir müşterek avarya zararı, müşterek avarya olarak değerlendirilen davranış tarzından kaynaklanan ya da bunun sonucu olarak meydana gelen zarardır. Bu zarar kavramına müşterek avarya masrafları yanında müşterek avarya kapsamındaki fedakarlıklar da dahildir.

Müşterek maceraya atılmış bulunan mamelekin selametini sağlamak amacıyla bunların riziko ile karşılaştıkları sırada yapılan her türlü bilinçli ve makul olağanüstü fedakarlık ya da harcama müşterek avarya tedbiri olarak kabul edilir.”.

Yukarıdaki tarifler paralelinde müşterek avarya ile, yolculuk sırasında gemi ve yükü müştereken tehdit eden bir tehlikenin bertaraf edilmesi amacıyla yapılan fevkalade bir masraf ya da bir fedakarlığın, sonradan taraflar arasında gemi ve yükün değeri göz önüne alınmak suretiyle paylaştırılması amacı güdülmektedir. Bunun sonucunda da söz konusu tedbir ve masraflar, müşterek avaryanın doğrudan doğruya sonucu

⁵² İngiltere Deniz Sigortası Kanununun (English Marine Insurance Act 1906, An Act to codify the Law relating to Marine Insurance- 21st December of 1906) İngilizce metni için bkz. <http://www.jus.uio.no/lm/england.marine.insurance.act.1906/doc.html#1> (13.04.2006)

⁵³ **ÜLGENER**, Çarter Sözleşmesi, sh. 530.

oldukları tespit edildiği oranda taraflar arasında dağıtılmaktadır⁵⁴. Bu da müşterek avaryanın sınırını teşkil etmektedir.

York-Anvers Kuralları 2004 C Kuralı müşterek avarya kapsamında olan zarar, hasar ve masrafların neler olduğunu düzenlemektedir. 2004 York-Anvers Kuralları' nın C Kuralı bu hususu şu şekilde ifade etmiştir⁵⁵:

"1. Müşterek avarya hareketinin ancak doğrudan sonucu olan zarar, hasar ve masraflar müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

2. Çevre zararı veya müşterek deniz sergüzeştine katılmış malvarlığından kirlletici maddelerin 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."

Kural C gereğince, müşterek avarya hareketinin ancak ve doğrudan sonucu olan zarar, hasar ve masraflar müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Meğer ki, Kural' ın 2. ve 3. paragrafları ile numaralı Kurallar' da, istisnai bir düzenleme gelmemiş olsun⁵⁶.

Kural' ın ilk paragrafında yer alan "doğrudan zararlar" ifadesinin İngiliz hukukuna özgü "causa proxima" "etkin şart" teorisinin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır⁵⁷. Deniz Sigortalarında uygulanmakta olan etkin şart teorisi uyarınca, "causa proxima" olarak kabul edilecek olay zararlı sonuç ile doğrudan doğruya bağlantısı bulunan, hakim in sağduyu, tarafların iradeleri ve İyiniyet-Hakkaniyet Kuralları çerçevesinde yapacağı incelemenin

⁵⁴ Bundan dolayı müşterek avaryanın dolaylı sonuçları paylaşımına dahil edilmezler. Dolaylı sonuçlara örnek olarak müşterek avarya halinin devamı sırasında gecikmeden dolayı meydana gelen kar mahrumiyeti verilebilir. York-Anvers 1994 ve 2004 Kuralları' nda çevre kirliliği zararlarının yanında sefer sırasında ve sonrasında ortaya çıkan sürastarya ücreti ve gecikmeden kaynaklanan zararlarda müşterek avarya harici tutulmuştur.

⁵⁵ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 103.

⁵⁶ **LOWNDES/RUDOLF**, sh. 143' den naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 105.

⁵⁷ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 103.

sonucunda tespit edeceği ve somut şartlara göre sebep olarak değerlendirilebilecek olayların arasından diğerlerinin bağlantılarını kesecek yoğunluğa sahip olaylardır⁵⁸.

Deniz sigortalarında bir olayın diğerlerine oranla daha etkili olduğunu belirlerken dikkat edilmesi gereken ilk husus İyiniyet Kuralıdır. Bu kural sigorta mukavelesindeki belirsiz noktaların bertaraf edilmesini sağlar. Buna göre hakim yaptığı incelemede gerek tarafların iradeleri, gerek bunun dışında mukaveleyi etkileyen hususlar bakımından anlaşılamayan bazı hususlarla karşılaşırsa, sonuca varmak ve dolayısıyla causa proximayı belirlemek için İyiniyet Kuralından yararlanacaktır⁵⁹.

Causa proximada diğer önemli unsur da Hakkaniyet Kuralıdır. Bu kural, bir bakıma hakimın takdir yetkisini sınırlamaktadır. Çünkü hakkaniyet kuralı hem olayda tarafların arasındaki dengeyi bozmamak için hangi hükümlerin uygulanması gerektiğini, hem de verilecek olan kararın etkileri bakımından hakimın kanaat ve izleyeceği yolu olması gereken yönde etkilemektedir⁶⁰.

Günümüzde Türk ve İsviçre ile Alman Medeni Hukuklarında ise kabul edilmekte olan prensip "Uygun İlliyet Teorisi" dir. Söz konusu teori uyarınca bir fiil özelliği itibariyle olayın normal seyrine ve normal hayat tecrübelerine göre meydana gelmiş olan zarar türünden bir sonucu doğurmaya elverişli ise, fiil ile zarar arasında nedensellik bağının varlığı kabul edilmektedir⁶¹.

Yukarıdaki açıklamalardan anlaşıldığı üzere, deniz sigortalarında kabul edilen yakın sebep ilkesi, Alman ve İsviçre medeni hukuklarında benimsenmiş "uygun illiyet" ilkesinden daha dar bir anlam ve kapsama haizdir. Yakın sebep ilkesine göre, illiyet bağı olarak sadece yakın sebep ile

⁵⁸ **ÜLGENER, F.:** Deniz Sigortalarında Nedensellik ve Causa Proxima Kuralı, İstanbul 1994, (kis. ÜLGENER, Causa Proxima), sh. 78.

⁵⁹ **ÜLGENER,** Causa Proxima, sh. 78.

⁶⁰ **ÜLGENER,** Causa Proxima, sh. 79.

⁶¹ **ÜLGENER,** Causa Proxima, sh. 39.

yetinilir ve diğer sebepler hiçbir şekilde dikkate alınmazlar⁶².

E. Müşterek Avaryanın Unsurları

Yukarıdaki tarifler paralelinde bir olayda müşterek avarya kurumunun oluşabilmesi için aşağıda açıklanan müşterek avaryanın zorunlu unsurlarının gerçekleşmesi gerekmektedir. Bu unsurlar özellikle York-Anvers Kuralları Kural A' da yer almaktadırlar. Bu Kural A' ya göre gerçekleşmesi zorunlu olan unsurlar şu şekilde sıralanabilir;

1. Deniz Sergüzeştine Atılma

Farsça kökenli bir kelime olan "sergüzeşt" in gerçek anlamı, "baştan geçen" demektir⁶³. Sergüzeştin, Arapça karşılığı ise "macera" olup dilimizde, "serüven" ve "macera" anlamlarında kullanılmaktadır⁶⁴.

Müşterek avarya kavramı tanımlanırken sergüzeşt kelimesi mecazi olarak yani "baştan geçeceği belli olmayan olaylar" anlamında kullanılmıştır.

Müşterek sergüzeşt ya da ortak macera olarak isimlendirilen bu ilk unsura göre; müşterek avarya halinin söz konusu olabilmesi için geminin tamamen veya kısmen yüklü olarak⁶⁵ ya da diğer bir deyişle, geminin içinde yüklerle birlikte deniz tehlikelerine uğrayacak biçimde yola çıkmış olması ya da çıkmaya hazırlanmış durumda bulunması –hafifletme ve barınma müşterek avaryalarındaki istisnalar bir yana- zorunluluğudur⁶⁶.

Müşterek avaryanın var olabilmesi için öncelikli unsur yukarıda açıklandığı üzere, geminin yüklerle birlikte yola çıkması ya da yola çıkmaya hazır durumda bulunması zorunluluğu kuralının istisnaları ise mevcuttur. Şöyle ki; uygulamada yüksüz ve bir navlun sözleşmesine bağlı olmaksızın yolculuğa çıkan geminin tehlikeden kurtulması amacıyla yapılan fedakarlık

⁶² **TEKİL, F.:** Deniz Hukuku, İstanbul 1998, (kis. **TEKİL**, Deniz Hukuku) sh. 364.

⁶³ **YAVAŞÇA**, sh. 67.

⁶⁴ Sergüzeşt kelimesinin Türkçe karşılığı için bkz. Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlük, İstanbul 1992, sh. 1283.

⁶⁵ **KENDER/ÇETİNGİL**, sh. 171.

⁶⁶ **BARLAS, N.:** "Yangın Söndürme Müşterek Avaryası", İHFM, S. 1-4, 1984, sh. 481.

ve masrafın sigorta poliçelerine konan kloczlarla, sigortacı ile sigortalı donatan arasında müşterek avarya hükümlerinin uygulanacağı kararlaştırılmaktadır. Amerikan mahkemelerinin uygulamada sigortalı geminin yüksüz olması halinde de müşterek avarya kurallarının uygulanabileceği ve paylaşım gemi ilgisinin tek başına katılacağına ilişkin kararları bulunmaktadır⁶⁷. Doktrinde, yükün geçici olarak gemiden ayrılması halinde ise, gemi ile yük arasında kader birliği sona ermiş olduğu ve bu nedenle müşterek avaryadan bahsedilebilmesi imkanı ortadan kalktığı görüşü bulunmaktadır⁶⁸. Ancak hafifletme ya da barınma müşterek avaryası bu kuralın istisnasını teşkil etmektedir.

Müşterek avarya kurumunun varlığı bakımından ayrıca geminin denize ve yola elverişli bir gemi olması gerekmektedir⁶⁹. Ticaret Kanununun 817. maddesinde denize ve yola elverişlilik kavramları⁷⁰ şu şekilde tanımlanmıştır:

"Tekne, umumi donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından yapacağı yolculuğun (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olan bir gemi "Denize elverişli" sayılır.

Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımlarından yapacağı yolculuğun (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli vasıfları haiz bulunduğu takdirde "Yola elverişli" sayılır.

Denizde Can ve Mal Koruma hakkındaki Kanunun hükümleri mahfuzdur."

Uygulamada, Yargıtay tarafından verilen kararlarla denize ve yüke elverişlilik kavramları daha açık bir hale gelmiştir. Yargıtay 11. Hukuk

⁶⁷ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 94-95, dipnot No. 145.

⁶⁸ **YAVAŞÇA**, sh. 68-69; **ÇETİNGİL**, "Kurtarma Müşterek Avaryası", sh. 142.

⁶⁹ **ÜLGENER, F.:** Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul 1991, sh. 53.

⁷⁰ **AKAN, P.:** Deniz Hukukunda Geminin Enkaz haline Gelmesinin Hukuki Niteliği ve Sonuçları, İstanbul 2005, sh. 7.

Dairesi' nin 19.10.2001 tarih, E. 2001/4962 ve K. 2001/8051 sayılı kararı⁷¹ bu hususa ilişkindir. Karara konu olan olayda, davacı şirkete ait yat sefere başladıktan yaklaşık bir süre sonra su almaya başlamış, ancak suyun boşaltılamaması nedeni ile batmıştır. Davalı sigorta vekili, yatın denize elverişli belgesi olmasına rağmen yola elverişli belgesinin olmaması ve yeteri kadar gemi adamının sefer esnasında bulunmaması nedeniyle davacının tazminat talebinin reddini istemiş, yerel mahkeme de itirazı haklı bularak davayı red etmiştir. Davacının temyiz talebi üzerine, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi dosyayı incelemiş ve yerel mahkemenin kararını yerinde bulmuştur. Yargıtay bu hususu şu şekilde açıklamıştır;

"TTK' nun 817. maddesinin 2. fıkrasında sayılan hususlarla birlikte; gemi adamlarının yeterliliği ve sayısının da geminin yola elverişli sayılması için gereken bir koşul olarak kabul edilmiş bulunmasına göre, yeterli sayı ve nitelikte gemi adamı bulunmuyorsa gemi yola elverişli sayılmaz."

Yargıtay' ın bu kararında, geminin yeterli sayı ve nitelikte gemi adamı bulundurmasının, geminin yola elverişli sayılması için zorunlu bir unsur olduğu açıkça belirtilmiştir.

Geminin "yola ve denize elverişli" olmasının yanında "yola hazır" olması da önemli bir unsurdur. Çünkü, geminin yola çıkmamış ancak yola hazır durumda olması hali, diğer unsurların da varlığı durumunda, müşterek avaryanın gerçekleşmesi için yeterli sayılmıştır. Bu nedenle, bu kavramın da açıklığa kavuşturulması gerekmektedir.

Yargıtay 12. Hukuk Dairesi' nin 26.02.2002 tarih, E. 2002/3174 ve K. 2002/3971 sayılı kararında⁷² "yola hazır gemi" kavramının unsurları belirlenmiştir. Yargıtay 12. Hukuk Dairesi;

⁷¹ T.C. Yargıtay Başkanlığı, Yargıtay Emsal Kararları, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi' nin 19.10.2001 tarih, E. 2001/4962 ve K. 2001/8051 sayılı kararı için bkz. <http://www.yargitay.gov.tr/> (13.04.2006).

⁷² T.C. Yargıtay Başkanlığı, Yargıtay Emsal Kararları, Yargıtay 12. Hukuk Dairesi' nin 26.02.2002 tarih, E. 2002/3174 ve K. 2002/3971 sayılı kararı için bkz. <http://www.yargitay.gov.tr/> (13.04.2006).

"Yasalarımızda "yola hazır gemi" yi açıklayan bir hüküm yoktur. Yola hazır gemi; bu gemiyi kiralayan, kaptanı ve gemi adamları tarafından bir deniz yolculuğuna çıkmaya fiilen ve hukuken hazırlanmış olan gemidir. Yükün tamamen yüklenmesinden sonra gümrük ve limana ilişkin işlemlerin yapılması ve belgelerinin kaptan tarafından alınması gereklidir. Bu nedenlerle, geminin denize ve yola elverişli olmasının yanında, ayrıca liman ve gümrüklerle ilgili belgeler tamamlanmış bulunmasında geminin yola hazır sayılması için zorunlu bir unsur olduğunu belirtmiş bulunmaktayız."

şeklinde karara varmıştır.

Müşterek avarya hali doğrudan doğruya gemi ve içindeki yüklerle sınırlıdır. Bu sebeple yüklü bir gemi diğer yüklü bir gemi ile çatmayı önlemek amacı ile iradi olarak karaya oturtulursa, söz konusu olacak müşterek avarya hali sadece karaya oturan gemi ve içindeki yük bakımındandır. Bu nedenle, çatma zararından kurtulmuş olsalar bile diğer gemi ve yükün borçlu olarak müşterek avaryaya iştirakleri söz konusu değildir. Ancak geminin karaya oturmasında diğer geminin kusuru varsa çatma hükümlerine dayanılarak donatılana karşı talepte bulunulabilir⁷³.

2. Tehlike Altında Olma

Müşterek avaryanın gerçekleşmesi için varlığı zorunlu olan unsurlardan bir tanesi de tehlike ögesidir⁷⁴. Müşterek avaryada tehlike, olağanüstü bir fedakarlık veya masraf yapılmadığı veya sonucu buna varan tedbirler alınmadığı takdirde, gemi ve yükü, yahut bunlardan birini daha büyük kayıp ve hasara uğratmasından korkulan olaydır⁷⁵.

Deniz sergüzeştine atılmış bir gemi ve yükün sefer sırasında tehlike ile karşı karşıya kalma ihtimali yüksektir. Fırtına, yangın, yük kayması, karaya oturma, çatışma ve benzeri durumlar gemi ve yük için tehlikeli

⁷³ **ÜLGENER**, Çarter Sözleşmesi, sh. 532.

⁷⁴ **KENDER/ÇETİNGİL**, sh. 171.

⁷⁵ **YAVAŞÇA**, sh. 70.

sonuçlar doğurabilecek olaylardır. Bu nedenle, müşterek avaya bakımından tehlike unsurunun sınırlarının belirtilmesi gerekmektedir.

Tehlikenin kaynağı ve niteliği önemli değildir; tabii olabilir, çeşitli hava ve deniz etkileri, fırtınalar, yükün yapısı gibi; teknik olabilir, gemi arızaları, yetersizlik, elverişsizlikler, çatma gibi; kamu tasarrufları olabilir, abluka, ambargo, elkoyma, tutuklama gibi; zor kullanma olabilir, korsan ve deniz haydutlarının eylemleri gibi⁷⁶. Bu nedenle, müşterek avaryanın varlığı bakımından tehlikenin denize has bir tehlike olması şart değildir⁷⁷.

Bir tehlikenin müşterek avaryanın bir ögesi olabilmesi için aşağıdaki iki şartın gerçekleşmesi gerekmektedir:

a. Tehlikenin Ciddi Olması

Bir olayda müşterek avaryanın gerçekleşebilmesi için her şeyden önce tehlikenin ciddi olması gerekmektedir. Ciddilik, korunma tedbirlerinin alınmasını zorlayan durum demektir.

Müşterek avarya kurumu dahilindeki tehlikenin hemen etkisini gösterecek veya gemi ve yükün tam zıyına sebep olacak şiddette bulunması gerekmektedir. Tehlikenin aktüel olması bir başka ifade ile tehlikenin gemi ve yükü ciddi surette tehdit etmesi yeterlidir⁷⁸.

Karaya oturmuş ve kendi imkanlarıyla kurtulamayan bir geminin, içinde bulunduğu tehlikenin ciddiliği yine muhakkaktır. Fakat, gemi güvenli bir durumda olup bir müddet sonra yükselecek olan sularla kendi imkanları ile bu durumdan kurtulabilecek olması halinde ise, gemi ve yük için var olan tehlike ciddi sayılmayacaktır⁷⁹.

⁷⁶ **YAVAŞÇA**, sh. 70.

⁷⁷ **ALGANTÜRK LIGHT, S. D.:** Deniz Hukuku Ders Notları, İstanbul 2002, sh. 86.

⁷⁸ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 93, dipnot No. 137; **LAMBETH, R. J.:** Templeman on Marine Insurance Its Principles and Practice, Great Britain 1986, sh. 288.

⁷⁹ **YAVAŞÇA**, sh. 73.

Geminin ve yükün müştereken tehdit altında olmaları unsurunun oluşması için yukarıda belirtilen unsurların gerçekleşmeleri zorunludur. Ancak, özel bir müşterek avarya çeşidi olan barınma müşterek avaryası bakımından bir istisna hali mevcuttur. Barınma müşterek avaryası için tehlikenin muhtemel olması yeterlidir. Bununla birlikte, her çeşit müşterek avarya hali için tehlike unsurunun varlığı her somut olayın şartlarına göre değerlendirilir. Örneğin; açık denizde makine arızası sebebiyle hareketsiz kalan bir gemide yük gerçekten tehlike altındadır, buna karşılık makine arızası sadece hız kaybına neden olmakta ise yük veyahut gemi için tehlikenin varlığından söz edilemez⁸⁰.

Tehlikenin var olmadığı halde, kaptana varlığı hakkında makul bir kanı uyandırır tarzda olması halinde de tehlikenin varlığı kabul edilir⁸¹. Ancak, ortada hiçbir belirti yok iken kaptanın, kuruntu ile bir takım ihtimaller düşünerek zarar ve masraflara girişmesi halinde müşterek avarya gerçekleşmeyecektir. Tehlikenin derecesinin takdirinde, kaptanın şahsi durumu değil, tarafsız, iyi tedbirli ve basiretli bir kaptanın takdir ölçüsü olarak Türk Ticaret Kanununun 972. maddesinin 1. cümlesi hükmü esas alınacaktır⁸².

b. Tehlikenin Genel Olması

Tehlikenin ciddi olması şartının yanında, tehlikenin genel olması yani hem gemiyi hem de yükü birlikte tehdit etmesi gerekmektedir. Yalnız gemiyi veya yalnız yükü tehdit eden bir tehlike, derecesi ne olursa olsun, müşterek avaryaya temel teşkil etmez⁸³. Bu durumda yapılacak zarar ve masraflar, bundan selameti sağlayana ait olur.

Bu nedenle, uğradığı bir kaza sonucu, sefer yapamaz duruma düşen geminin tamir masrafı donatana ait olacaktır. Gemide veya yükte çıkan yangının söndürülmesi sırasında, gemi veya yükün gördüğü zarar, gemi

⁸⁰ **AYBAY, A./AYBAY, A./AYBAY, G./AYBAY, R.:** Deniz Hukuku, İstanbul 1998, sh. 753.

⁸¹ **ALGANTÜRK LIGHT,** York Anvers Kuralları 2004, sh. 93.

⁸² **YAVAŞÇA,** sh. 73.

⁸³ **ALGANTÜRK LIGHT,** York Anvers Kuralları 2004, sh. 94.

veya yük sahibine ait olur. Başka bir ifade ile; herkes kendi malvarlığına gelen zarara katlanır. Çünkü genellik, yani sadece gemi veya sadece yük için olan tehlike durumunda diğeri için tehlike söz konusu değildir. Fakat, yangın genelleşip, hem gemiyi hem de yükü tehdit ederse, o andan itibaren tehlike, müşterek nitelik kazanacağından yapılacak fedakarlık ve söndürme zarar ve masrafları müşterek avaryadan olur⁸⁴.

Gemi için yükten, yük için gemiden fedakarlık yapılması durumunda ise, tehlike de genellik niteliği bulunmadığından yapılan masraf ve fedakarlıklar müşterek avarya hareketini meydana getirmez⁸⁵. Mesela, geminin selametini tehdit eden bir arızanın tamiri için para gerekir ve kaptan yeterli parayı bulamaz ise, tamir masraflarının karşılanması için gemideki yüklerin satılması sonucunda ya da çıkan yangını söndürmek için yükün kullanılması nedeni ile doğan zararın donatan tarafından yük sahibine ödenmesi gerekir. Ticaret Kanununun 1001. maddesine göre bu işlem donatan hesabına yapılmış bir kredi girişimi sayılır.

Bunun gibi, yüke ait bir tehlikeyi önlemek için gemiye zarar vermek veya bir masraf yapmak hallerinde de, yük sahibi bunu ödemek zorundadır.

Yalnız gemiyi ve yalnız yükü tehdit eden tehlikelere karşı gemiyi ve yükü korumak, Ticaret Kanununun 987. ve 995. maddelerindeki düzenlemeler doğrultusunda kaptanın görevlerindendir. Ticaret Kanununda kaptanın, bu görevlerindeki ihmalden dolayı doğacak zararlardan sorumluluğunu 972. ve 973. maddelerinde düzenlemiş bulunmaktadır⁸⁶.

Tehlikenin, gemi malikinin veya adamlarının, yük sahibinin veya adamlarının ve üçüncü şahısların kusurlarından doğması hallerinde, müşterek avarya olup, olamayacağı konusunda başlıca iki sistem bulunmaktadır.

⁸⁴ **YAVAŞÇA**, sh. 73.

⁸⁵ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 94.

⁸⁶ **YAVAŞÇA**, sh. 74.

Bu sistemlerden ilki "Latin Sistemi" dir. Latin sistemini kabul eden kanunlar, gemi maliki ve yük sahibi ile çalışanlarının kusurlarından doğan tehlikelerin müşterek avaryaya esas olmayacağını kabul etmişlerdir. Bu hallerde, kusurları ile zarar ve masraf yapılmasına sebep olanlar, zarar görenlere karşı sorumludurlar. Ayrıca bu kişiler, kendi zarar ve masraflarına da kendileri katlanırlar⁸⁷.

Üçüncü şahısların, kusurları ile sebep oldukları tehlikeler ise, müşterek avaryaya esas olur. Bu nedenle, üçüncü şahıslar zarar görenlere karşı şahsen sorumludurlar⁸⁸.

Latin sistemi, doktrinde, adalete aykırı görülüp tenkit edilmekte ve mahkeme içtihatlarıyla sistemin uygulama alanı dar tutulmaktadır. Örneğin; donatanın sözleşme ile kendini gemi adamlarının kusurlarından sorumsuz kılması halinde, gemi adamları üçüncü şahıs sayılarak, gemi adamlarının kusuru neticesinde ortaya çıkan zarar ve masraflar için müşterek avaryaya imkanı sağlanmaktadır⁸⁹.

İkinci sistem ise "Germen Sistemi" dir. Bu sistemi kabul eden kanunlar, tehlikenin doğumunda, seferle ilgili olan kişilerin, yani donatan, yük sahibi ve çalışanlarının kusurları olsa bile, müşterek avaryaya olabileceğini, ayrıca görülen zararlara ve yapılan masraflara sebep olan şahıs ile hizmetlinin mali sorumlusu hakkında tazminat davası açılabilceğini de kabul etmişlerdir⁹⁰.

Türk Ticaret Kanununda da Germen sistemi benimsenmiştir. Kanununun 1181. maddesinde yer alan düzenleme şu şekildedir;

"Tehlikenin üçüncü bir şahsın veya ilgililerden birinin kusurundan doğmuş olması, müşterek avaryaya hükümlerinin tatbikine mani olmaz. Şu kadar ki; böyle bir kusuru olan ilgili sadece kendi uğradığı zarar için herhangi bir tazminat

⁸⁷ YAVAŞÇA, sh. 71.

⁸⁸ KENDER/ÇETİNGİL, sh. 172.

⁸⁹ YAVAŞÇA, sh. 71.

⁹⁰ YAVAŞÇA, sh. 71.

isteyemeyeceği gibi sebep olduğu avarya garamesine iştirak edenlerin bu yüzden uğradıkları zararlardan da onlara karşı mesul olur.

Tehlikeye gemi adamlarından birinin kusuru sebep olmuşsa, bundan donatan da 1947 ve 1948 inci maddelere göre mesul olur.”.

Ticaret Kanununun 1181. maddesinde yer alan düzenleme ile donatanın kendi şahsi kusuru olmadıkça gemi adamlarının kusurundan sınırlı surette mesul olacağı açıkça düzenlenmiştir. York-Anvers Kuralları 2004 D Kuralı da aynı esası benimsemiştir⁹¹. York-Anvers Kuralları 2004 D Kuralındaki düzenleme⁹²;

"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 talep veya savunma haklarını veyahut kusurlu tarafın talep veya savunma haklarını etkilemeyecektir."

şeklindedir. Kural D' nin düzenleniş amacı kusur meselesi ile müşterek avaryadan doğan talepleri birbirinden ayrı olarak değerlendirmektir. Bu amaçla, Kural D iki ayrı kısımdan meydana gelir. Bunlardan ilki müşterek avarya hareketinin taraflardan birinin kusuru ile meydana gelmesi halinde dahi, müşterek avarya paylaşımının yapılmasının sağlanmasıdır. İkinci ise, müşterek avarya hareketinin meydana gelmesine sebep olan olayda kusurlu olmasına rağmen kusurlu tarafın müşterek avarya paylaşımında hukuken tüm talep ve savunma haklarına sahip olması ve ona karşı bu hakların ve savunmaların ileri sürülebilmesidir⁹³.

Doktrinde, gemi adamlarının teknik kusurlarının tehlikeye sebep olması halinde, donatanın meydana gelen zarardan sorumlu olacağının ve

⁹¹ **AYBAY/BİÇEN/ERGİNEL/GÜLER/KARTAL**, York-Anvers Kuralları, sh. 5.

⁹² **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 115.

⁹³ **TETLEY, W.:** "General Average Now and In the Future", tetley.law.mcgill.ca/maritime/genaverage.pdf, 01.01.2005, sh. 17' den naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 116.

Ticaret Kanununun 1181. maddesindeki hükmünün özel nitelikte olduğundan, donatanın gemi adamlarının kusurlarından dolayı sorumluluğunun şüphesiz olduğu görüşü bulunmaktadır⁹⁴.

Lahey/Wisby Kuralları sisteminde taşıyan, adamları ve gemi adamları ve gemi adamlarının geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ilişkin kusurundan ve şahsi kusurundan kaynaklanmayan yangından ileri gelen zararlardan sorumlu değildir. Hamburg Kuralları'nda, teknik kusurdan sorumsuzluk ilkesi terk edilmiş, yangından ileri gelen zararlardan sorumluluk ise farklı bir düzenleme yapılmıştır.

Hamburg Kuralları'na göre taşıyan, eşyanın ziya veya hasara uğramasından yahut gecikme ile teslimden ileri gelen zararlardan, olay ve sonuçlarını önlemek üzere makul surette beklenebilecek bütün tedbirlerin kendisi, müstahdem veya görevlileri tarafından alınmış olduğu ispat ederse sorumluluktan kurtulur. Buna karşılık, eşyanın ziya veya hasara uğramasına yahut gecikme ile teslim edilmesine sebebiyet veren olay yangın ise, bu halde, kusurun mevcudiyeti karine olarak kabul edilmemiş, ispat yükü taşıyan lehine tersine çevrilmiştir. Buna göre ziya, hasar veya geç teslimin, taşıyan, adamları veya görevlilerin yangını söndürmek ve sonuçlarını önlemek veya hafifletmek için alınması makul surette beklenebilecek tedbirleri almaktaki kusurundan ileri geldiğini ispat ile yükümlüdür⁹⁵.

Amerikan hukukunda, uygulamada, donatanın, charter parti ve konşimentolara sorumsuzluk kayıtları gereğince yaptığı müşterek avarya talebi red edilmiştir. "Strathdon" ile anılan davada gemi adamlarının kusuru ile doğan yangın söndürme müşterek avaryasında, donatanın sorumlu olmadığını ve her iki tarafın zararı bulunduğundan donatanın sadece yük sahiplerine ödeyeceği miktardan kendi zararını mahsup etme hakkının bulunduğuna karar verilmiştir. Bunun üzerine, uygulamada "negligence

⁹⁴ **YAVAŞÇA**, sh. 71.

⁹⁵ **YAZICIOĞLU, E.:** Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak, İstanbul 2000, sh. 102-103.

general average clause (müşterek avarya ihmal klozu)" ⁹⁶ kullanılmaya başlanmıştır.

Müşterek avarya ihmal kloxunun hükümsüz kabul edilmesinden sonra temyiz mahkemesinin "The Jason" davasında vermiş olduğu karar ile, uygulamada, müşterek avarya paylaşımının Amerika Birleşik Devletleri' nde yapılması öngörülmesi halinde konşimentolara ve çarter partilere "Jason Klozu" adı verilen bir kloz konulmaya başlanmıştır. Bu kloza göre, yolculuğun başlamasından önce ya da başlamasından sonra kusur dahil olmak üzere hangi sebepten kaynaklanmış olursa olsun bir kaza, tehlike, hasar ya da felaketin meydana gelmesi halinde yükleten, gönderilen ya da yükün maliki, yapılacak olan ya da yapılan müşterek avarya mahiyetindeki tüm fedakarlık, kayıp ve masrafları taşıyanla birlikte paylaşacak ve yükün payına düşen kurtarma yardım ücreti ile özel masrafları ödeyecektir. Talep edilirse, yüke düşecek olan takribi katılım payı, kurtarma yardım ücreti ve özel masraflar bakımından taşıyan ya da acentesinin yeterli gördüğü miktarda teminat yük, yükleten, gönderilen veya yükün maliki tarafından teslimden önce sağlanacaktır⁹⁷.

İlgililerin kusurlarına örnek olarak; donatanın; gemiyi, denize, yola ve yüke elverişsiz göndermesi, çeşitli arıza ve sakatlıklar, yakıt eksikliği, taşıyan ve adamlarının; aşırı yükleme, yüklerin kötü istifi, özensizlik, bakımsızlık, tedbirsizlik ve dikkatsizlik sonucu gemide yangın çıkması, geminin alabora olup batması ya da batmaktan kurtulmak için karaya oturtulması, taşıtan ve adamlarının; malın niteliğini gizleme, yalan bildirim suretiyle yangın ve başka zararlara sebep olmaları, kaptan ve gemi adamlarının; seyir ve korunma kurallarına aykırılık sonucu çeşitli kazalara yer vermesi durumları verilebilir.

İlgililerin kusurlarının yanında, üçüncü şahıslar ve yolcuların da

⁹⁶ **TEKİL**, Deniz Hukuku, sh. 546; **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 120.

⁹⁷ **AKAN, P.:** "Müşterek Avarya ve New Jason Klozu", Prof. Dr. Ergun Önen' e Armağan, İstanbul 2003, sh. 123-135; **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 121; **ÜLGENER**, Çarter Sözleşmeleri, sh. 543;

kusurları söz konusu olabilir. Gemide bulunan resmi görevliler (polis, gümrük, sağlık ve liman memurları) üçüncü şahıslar kapsamına girer. Gerek üçüncü şahısların ve gerekse yolcuların, hatta denizden kurtarılmış kişilerin kusurları ile müşterek avarya durumu gerçekleşebilir⁹⁸.

3. Fevkalade Bir Fedakarlık ya da Masrafın Yapılması

Bir fedakarlık ya da harcamanın yani masrafın müşterek avarya sayılabilmesi için, fedakarlık ya da harcamanın deniz seferinin normal giderlerinden olmayıp, fevkalade bir nitelikte olması gerekmektedir. Bu bakımdan deniz yolculuğunun normal manevra ve masrafları ya da yolculuk sırasında geminin ya da yükün uğrayabileceği zararlar ya da olağan masraflar müşterek avaryanın meydana gelmesini sağlamazlar⁹⁹. Müşterek avarya fedakarlığı sigorta mevzuunun ziya veya hasarı yahut yapılmış bir fevkalade masraftan ibarettir¹⁰⁰.

Masraf; alınan tedbir ve yapılan işler karşılığı harcanan para olarak nitelendirilir. Örneğin; gemiyi hafifletme ve denge sağlamak için denize yük, yakıt, gemi aksamı atmak, direk kesmek, batma tehlikesini önlemek amacı ile zinciri kestirmek, demir bırakmak; gemiyi oturtmak, yüzdürme için makine ve yelken zorlamak, römorkör, kılavuz, dalgıç, kurtarıcı tutmak, açık denizde zaruri tamir (kalafat¹⁰¹) yapmak ve yangın söndürmek için, kaptanın rızası ile yapılmış, gemi ve yükün aynı zamanda kurtarılmasını amaçlayan kurtarma ve yardım masraflarıdır¹⁰².

Türk Ticaret Kanununda fevkalade masraflar iki ayrı maddede yer almaktadır.

⁹⁸ **YAVAŞÇA**, sh. 72.

⁹⁹ **YAVAŞÇA**, sh. 76.

¹⁰⁰ **SMET, R. (Çev. TEKİL, F.):** Deniz Sigortaları İngiliz Hukuku, İstanbul 1971, sh. 158.

¹⁰¹ Kalafat kelimesi İtalyanca kökenli olup, anlamı; "Geminin kaplama tahtalarının arasını üstüğü ile doldurup ziftleyerek su geçirmez duruma getirme işi" dir. Mecazi anlamı ise; "onarma, tamir etmedir." bkz. Türk Dil Kurumu, Güncel Türkçe Sözlük, <http://tdk.org.tr/tdksozluk/> (25.04.2006); **AKDOĞAN, R.:** Türkçe-İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü, İstanbul 1975, sh. 167.

¹⁰² **GÖKNİL, M. N.:** Deniz Ticaret Hukuku, İstanbul 1946, sh. 257.

Kanundaki ilk düzenleme, Ticaret Kanununun 1075. maddesinde yer alan "fevkalade masraflar", ikinci düzenleme ise 1179. maddede müşterek avaryanın tanımında yer alan "fevkalade masraflar" dır. Her iki düzenleme de farklı anlamlar içermektedir. Ticaret Kanununun 1075. maddesinin 2. ve 3. fıkrasında denizciliğin adi ve fevkalade masraflarından söz edilmektedir. Bu madde hükmü;

"Aksi kararlaştırılmış olmadıkça gemiciliğin adi ve fevkalade masrafları ve hususiyle kılavuz, liman, fener, römorkaj, karantina, buz kırdırma ve bunlara benzeyen hususlara mütallik resim ve ücretler zikri geçen masrafları doğuran tedbirleri almakla navlun mukavelesi hükümlerine göre mükellef olmasa bile taşıyana düşer.

Müşterek avarya halleriyle yükün muhafazası, emniyet altına alınması ve kurtarılması için yapılan masraflar hakkında ikinci fıkra hükmü tatbik olunmaz."

şeklinde düzenleme getirmiştir. Kanununun bu hükmü nedeni ile, römorkör alınması, buzkıran hizmeti istenmesi navlun sözleşmesi yapılırken öngörülmemiş olsa bile bu tür giderler olağan yahut olağanüstü olsa da müşterek avarya paylaştırılmasına dahil olmayacaktır. Bu nedenle, bir gemi fırtınadan kurtulmak için bir koya girip demirlemiş ve burada üç gün beklemiş ise, bu üç günlük bekleme dolayısıyla hasıl olan zarar müşterek avarya sayılmayacaktır.

Oysa, müşterek avarya ögesi olarak kabul edilebilecek fevkalade masraf ya da fedakarlık, fırtınanın doğurduğu tehlikeyi savuşturmak üzere bir kısım yükün denize atılması, bir kurtarma-yardım hizmeti istenmesi gibi önlemlerdir. Geminin, rüzgara kapalı bir koya demirleyerek fırtınanın yatışmasını beklemesi değil, fakat fırtınadan taşıdığı yükün istifi bozulmuş bir geminin, güvenle yolculuğunu sürdürmesini sağlamak üzere bir barınma limanına girip yükü yeniden düzenleyerek yerleştirmeleri müşterek avarya önlemi anlamına gelen bir fevkalade masraftır.

Bu açıklamadan sonra, bir fedakarlığın müşterek avarya

sayılabilmesi için özetle, bu fedakarlığın, fevkalade nitelikte olması gerektiğini ve bunun "gemiciliğin gerektirdiği olağandışı masraf" niteliğini aşan bir olağanüstülük olduğunu belirtilebilir¹⁰³.

4. Masrafın İradi Olması

Müşterek avaryadan söz edebilmek için, gemi ve yükü mevcut tehlikeden kurtarma amacıyla, makul bir hareket tarzı teşkil edecek şekilde kaptan tarafından bilerek, olağanüstü bir masraf veya zararın yapılması gerekmektedir¹⁰⁴.

Bir fedakarlık ya da harcamanın yani masrafın müşterek avarya sayılabilmesi için, fedakarlık ya da harcamanın yapılacağı hususunda bir karar verilmelidir. Başka bir deyişle, yapılan fedakarlık ya da masrafın iradi olması şartı bulunmaktadır. Ayrıca, yapılan fedakarlığın maddi yani para ile ölçülebilir değerinin olması da gerekir. Bu nedenle, gemi ve yükü var olan bir tehlikeden korumak üzere kaptan, maddi değere haiz iradi bir fedakarlık yapılmasına karar verir ve bu karar uygulanırsa müşterek avarya hali diğer unsurların da varlığı halinde gerçekleşecektir¹⁰⁵.

Her ne kadar tedbir ya da masrafın yapılmasına genellikle kaptan karar vermekte ise de, kaptan dışındaki şahısların kararları da incelenen kapsamda değerlendirilmektedir. Bu bakımdan fevkalade fedakarlık ya da fevkalade masrafın yapılmasına kim tarafından karar verileceği hususunda Ticaret Kanunu sessiz kalmaktadır. Türk Ticaret Kanununda müşterek avaryaya ilişkin hükümlerde hareketin ya da masrafın kaptan tarafından yapılacağı belirtilmemiştir. Buna karşılık uygulamada bir tehlike söz konusu olduğu durumlarda geminin ve yükün selameti için en doğru kararın da kaptan tarafından verilebileceği hususu da şüphesizdir¹⁰⁶.

İradi olmayan hareketler sonucunda meydana gelen zararlar müşterek avarya kapsamında değerlendirilmezler ve fevkalade bir masraf ya

¹⁰³ **AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY**, Deniz Hukuku, sh. 754.

¹⁰⁴ **BARLAS**, sh. 482.

¹⁰⁵ **YAVAŞÇA**, sh. 75-76.

¹⁰⁶ **ÜLGENER**, Çarter Sözleşmeleri, sh. 534.

da fedakarlığın yapılması halinde meydana gelecek olan müşterek avaryanın paylaştırılmasında alacaklı masaya kayıt olunmazlar. Hatta, gemi ve yük iradi olmayan bir hareket sonucunda tehlikeden kurtulmuş olsa dahi bu olay neticesinde meydana gelen zararın müşterek avarya kapsamında kabul edilmesi mümkün olmayacaktır. Mesela; bir geminin makinasının arıza yapması, kazanın patlaması, şaft¹⁰⁷, dümen ve pervanenin kırılması irade dışı olduğundan, müşterek avarya paylaştırılmasına dahil değildir.

Bu nedenlerle, gemi makineleri bozuk olduğundan sürüklenerek karaya oturmuş ve bu şekilde daha ileride bulunan kayalara çarparak batmaktan ve yük de zayi olmaktan kurtulmuş olsa dahi, geminin karaya oturması iradi olmadığından müşterek avaryadan bahsetmek değildir¹⁰⁸. Ancak yeni durum müşterek tehlike yaratıyorsa, müşterek selamet uğruna girişilen tedbirler ve yapılacak masraflar müşterek avarya niteliğini kazanır¹⁰⁹.

Ayrıca, iradi davranış ile olağanüstü zarar veya masraf arasında illiyet bağı kurulabilmelidir. Yani zarar ve masraf iradi tedbirin sonucu olmalıdır. İletti, iradi tedbir olmayan zarar ve masraflar müşterek avarya paylaşımına dahil olmazlar¹¹⁰.

Karaya oturması kaçınılmaz durumdaki bir geminin, bir an önce kırılıp dökülen direk ve gemi kısımlarının kırık ve döküntülerinin kesilmesinden doğan zararlar, sonradan iradi tedbir ve fiil karışmasına rağmen, aslında dış illetlerin normal sonuçları olduklarından, Ticaret Kanununun 1184. maddesi uyarınca bu zarar ve masraflar müşterek avarya paylaştırmaya dahil olmaz¹¹¹.

¹⁰⁷ Şaft kelimesi İngilizce kökenli olup, anlamı; "Bir makinenin dönme hareketini öteki parçalara aktaran ve ucuna dişli çarklar, tekerlekler veya pervane bağlanan demir mil" dir. bkz. Türk Dil Kurumu, Güncel Türkçe Sözlük, <http://tdk.org.tr/tdksozluk/> (27.04.2006)

¹⁰⁸ **ÜLGNER**, Çarter Sözleşmeleri, sh. 534; **YAVAŞÇA**, sh. 75.

¹⁰⁹ **YAVAŞÇA**, sh. 76.

¹¹⁰ **YAVAŞÇA**, sh. 75.

¹¹¹ **KENDER/ÇETİNGİL**, sh. 171.

5. Fedakarlık ya da Masrafın Makul Olması

Müşterek avaryanın gerçekleşmesi için gerekli unsurlardan birisi de yapılan masraf ya da fedakarlığın makul olmasıdır. Bu nedenle, yapılan her masraf ya da fedakarlığın makul olup olmadığı her olayın kendi şartları içinde incelenip değerlendirilmelidir¹¹². Örneğin; bir yük kompartımanında yangın çıktığı haberini alan kaptan, geminin yangın söndürme tertibatını çalıştırarak yangını gazla söndürmek girişimi varken, yangın çıkan kompartımana deniz suyu sıkarsa, bu önlem makul olmadığı için söndürme faaliyetlerinden doğan zararlardan dolayı müşterek avaryanın varlığı kabul edilemez.

Müşterek avarya kurumunda bu unsurun önemi sebebi ile yapılan fedakarlık ve masrafın makul olması gereğinden sadece York-Anvers Kuralları'ndan Kural A' da bahsedilmesi yeterli görülmediğinden, 1994 yılındaki değişiklikle makul ölçünün yer aldığı "Üstün Kural" kabul edilmiştir¹¹³.

York-Anvers Kuralları 2004' te Üstün Kural¹¹⁴; "Makul surette yapılmayan veya katlanılmayan bir fedakarlık ve masraf için hiç bir halde paylaşırma yapılmayacaktır." şeklinde düzenlenmiştir.

Bu Kural ile müşterek avaryaya dahil olmayı talep eden ilgili, öncelikle fedakarlık ve masrafın makul olarak yapılmış veya ortaya çıkmış olduğunu diğer Kurallar' da özellikle ifade edilmiş olmasa dahi ispatlamak zorundadır. Üstün Kural' da yer alan makul olma koşulu, müşterek avaryanın York-Anvers Kuralları ile düzenlenmeden önceki tarihlerde dahi Common Law' da yer almış bir genel prensiptir¹¹⁵.

Üstün Kural, Türk Ticaret Kanununda ayrı bir madde olarak yer almamaktadır. Müşterek avaryanın tanımını veren Türk Ticaret Kanununun 1179. maddesinin 1. fıkrası müşterek avarya hareketinin makul bir hareket

¹¹² KENDER/ÇETİNGİL, sh. 172.

¹¹³ KENDER/ÇETİNGİL, sh. 172.

¹¹⁴ ALGANTÜRK LIGHT, York Anvers Kuralları 2004, sh. 88.

¹¹⁵ ALGANTÜRK LIGHT, York Anvers Kuralları 2004, sh. 89.

tarzı şeklinde yapılmasını öngörmektedir¹¹⁶.

Ortak tehlikeyi bertaraf etmek amacıyla yapılan fedakarlık ya da masrafın makul olmaması halinde ise, duruma göre masraf ya da fedakarlığın makul olan kısmı üzerinde kalan bölümü ya da tamamı müşterek avarya dışında bırakılması söz konusu olabilecektir.

6. Faydalı Bir Neticenin Ortaya Çıkması

Bir fedakarlık ya da harcamanın müşterek avarya paylaştırılmasına dahil olabilmesi için, yapılan fedakarlık ya da harcama sonucunda faydalı bir sonucun meydana gelmesi gerekmektedir. Bu nedenle, alınan makul önlemler sonucunda gemi ya da yükten kurtarılabilen değerler olmalıdır ki bir müşterek avaryadan söz edilebilsin. Dolayısıyla gemi ya da yükü tehdit eden tehlikenin bertaraf edilmesi ile gemi ve yük ya da gemi veya yük hatta bunların sadece bir kısmı kurtulmuş olsa dahi müşterek avarya hali ortaya çıkacaktır.

Bütün bunların yanında faydalı sonuç ile tedbir ya da masrafın arasında nedensellik bağının mevcut olması şartı aranmamaktadır. Bunun bir sonucu olarak, tehlikeyi bertaraf etmek amacıyla yapılmış ancak sonunda faydalı sonuç elde edilememiş olan tedbir ve masraflar dahi, diğer bir tedbir ve masraf ile faydalı sonuca ulaşılmış olduğu takdirde, müşterek avarya paylaşımına dahil olurlar. Ancak bu masrafların paylaşımına dahil edilebilmeleri için elbetteki makul olarak değerlendirilebilmeleri gerekmektedir¹¹⁷.

Faydalı netice konusunda, Fransız Hukukunda yapılan düzenlemede ise, fedakarlık ve elde edilen netice arasında illiyet münasebeti aranmaktadır. Bu düzenlemenin sonucu olarak, geminin ve yükün kurtarılması, müşterek avarya fedakarlığı sayesinde olmamış başka nedenlerle oluşmuş ise, meydana gelen zarar Fransız Hukukunda müşterek

¹¹⁶ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 90

¹¹⁷ **ÜLGENER**, Çarter Sözleşmeleri, sh. 535.

avarya paylaştırılmasına dahil olmamaktadır¹¹⁸.

İngiliz ve Alman Hukukunda ise fedakarlık ve elde edilen netice arasında illiyet bağı aranmamaktadır. Mesela, gemide çıkan bir yangının söndürülmesi sırasında, başlayan sağnak halindeki yağmurun yangını söndürmesi, şiddetli bir fırtınada batmaktan kurtulmak için denize yük atılmakta iken, fırtınanın durması; makinesi arızalanmış bir geminin çektirilmesi sırasında, onarılan makinenin çalışması hallerinde illiyet bağları kesilmiş olmasına rağmen, önceden doğan müşterek avarya ilişkisi devam eder¹¹⁹.

Türk Ticaret Kanununun ve York-Anvers Kuralları' nın benimsediği sistem fedakarlık ve elde edilen netice arasında illiyet bağının kurulmasıdır. Aksi takdirde, müşterek avarya ilişkisi doğmaz ve her ilgili kendi zarar ve masrafına katlanır¹²⁰.

F. Başlıca Müşterek Avarya Halleri

Özel olarak düzenlenmiş müşterek avarya hallerini tek tek incelemeden önce bir hususu belirtmekte yarar bulunmaktadır. Genel olarak müşterek avaryanın tanımı ve unsurları yukarıda belirtmiştir. Bu tanıma giren bütün durumlar özel olarak Ticaret Kanunumuzca düzenlenmemiş olsa bile müşterek avarya sonucunu doğurur. Ancak, gerek Türk Ticaret Kanununda, gerek York-Anvers Kuralları' nda müşterek avarya sayılacak bazı durumlar ayrıca gösterilmiştir.

York-Anvers Kuralları 1924 revizyonuna kadar sadece sayıca belli olan olaylar müşterek avarya olarak kabul edildiği halde, 1924 yılında konulan harfli kurallardan Kural A ve C ana unsurların gerçekleşeceği her olayın müşterek avarya sayılacağını ifade etmiştir¹²¹. Ancak, York-Anvers Kuralları 1924 bu düzenlemeye rağmen eskiden beri olan bazı müşterek avarya hallerini de sıralamıştır. Türk Ticaret Kanununun sistemi de müşterek

¹¹⁸ **GÖKNİL**, sh. 258.

¹¹⁹ **YAVAŞÇA**, sh. 82-83.

¹²⁰ **YAVAŞÇA**, sh. 83.

¹²¹ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 19; **YAVAŞÇA**, sh. 83.

avarya kurumunun genel prensiplerinin verilmesinin yanında, ayrıca bazı özel müşterek avarya hallerinin sıralanması yolundadır.

Bu konuda önemli bir husus, sözü geçen müşterek avarya olaylarında, yukarıda incelenen ana unsurların aranıp aranmayacağıdır.

Gerek Türk Ticaret Kanununun 1179. maddesinin 2. fıkrası ve gerekse York-Anvers Kuralları 2004 Kural A, getirmiş olduğu hükümlerle özel olarak düzenlenen hallerde tersine açıklık olmadıkça, olayda, müşterek avaryanın ana unsurlarının bulunmasını şart kılmıştır. Bu nedenle kanımızca, bir olayda müşterek avaryanın gerçekleşip gerçekleşmediğinin tespitinde önce özel olarak düzenlenmiş müşterek avarya halleri ve bunların özel şartlarına bakılmalıdır. Eğer olayın özellikleri özel olarak sayılmış müşterek avarya koşullarını sağlıyor ise bu durumda müşterek avaryanın varlığı kabul edilmelidir. Aksi halde müşterek avaryanın tanımını yapan genel hükümler uyarınca müşterek avaryanın var olup olmadığının tespiti gerekmektedir.

Bir kısmı Alman Ticaret Kanunu' nun 706. maddesinden, bir kısmı da 1950 York-Anvers Kuralları' ndan yürürlükteki Ticaret Kanunumuza alınan önemli müşterek avarya halleri şunlardır¹²²:

1. Yükün Denize Atılması Müşterek Avaryası

Müşterek selamet uğruna, güvertede taşınan yükün denize atılması müşterek avaryası, müşterek avaryanın en eski hallerinden biridir¹²³. Bu müşterek avarya türü Roma' da Lex Rhodia de Jactu' da¹²⁴ ve diğer hukuklarda dahi düzenlenmiştir. Denize yük atma müşterek avaryası, uluslararası uygulamada birlik sağlanması amacıyla ilk defa 1864 York Konferansı' nda Kural I gereğince "Güverte Yükünün Denize Atılması" başlığı altında düzenlenmiş ve ticari teamüllere uygun biçimde geminin güvertesinde taşınan kütük, kereste veya ağaç şeklinde herhangi bir yükün

¹²² KENDER/ÇETİNGİL, sh. 174.

¹²³ ARSEVEN, sh. 82.

¹²⁴ ÜNAN, Roma, sh.36 vd.' dan naklen ALGANTÜRK LIGHT, York Anvers Kuralları 2004, sh. 150.

denize atılması müşterek avarya olarak kabul edilmiştir¹²⁵.

İngiltere’ de kereste yükünün sözleşmelere konan klotlarla güvertede taşınması karşısında, Kural I’ in revizyonu kaçınılmaz hale gelmiştir. Bu gelişmeler karşısında, 1924 yılında Kural I yeniden revize edilerek, Kural “ticari teamüllere uygun şekilde taşınmayan denize atılan yükün müşterek avarya olarak kabul edilmeyeceği” şeklinde düzenlenmiştir¹²⁶.

York-Anvers Kuralları 2004 düzenlemesinde yükün denize atılması müşterek avaryası; “Ticari geleneklere uygun bir şekilde taşınmayan denize atılan yük müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.”¹²⁷ şeklinde düzenlenmiştir.

Türk Ticaret Kanununun 1184. maddesinde bu müşterek avarya tipi olarak “Denize yük ve sairinin atılması” başlığı altında düzenlenmiştir.

Denize yük atılması müşterek avaryasında gerçekleşmesi gereken özel şart; yükün ticari teamüllere uygun olarak taşınıyor olmasıdır. Ticari teamüle uygun taşıma deyiminde ifade edilmek istenen, ticari hayata ait devamlı bir iradenin ortaya koyduğu, aynı koşullar içinde ve belirli bir süre devamlı olarak yükün gemi içinde belirli bir yerde taşınmasının kabul edilmiş olmasıdır¹²⁸. Eğer yük, mutlak ticari teamüle uygun olarak taşınmıyorsa, bu durumda yükün denize atılması müşterek avaryası sonucu doğmayacaktır. York-Anvers Kuralları 1994 ve 2004 düzenlemelerinde bu husus; “ticari geleneklere uygun biçimde taşınmayan”¹²⁹ ifadesiyle belirtilmiştir.

Bu kuralın bir sonucu olarak, güvertede taşınmaması gereken bir yük güvertede taşınmış ise, usule uygun olarak taşınmayan yüklerin feda edilmesi halinde müşterek avarya paylaşması gerçekleşmeyecektir. Aynı

¹²⁵ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 150.

¹²⁶ **HUDSON**, sh. 100’ den naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 151.

¹²⁷ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 150.

¹²⁸ **LOWNDES/RUDOLF**, sh. 251’ den naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 151.

¹²⁹ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 53-150.

şekilde, ambarda taşınmaması gereken maddeler ambarda taşınmış ve bunların denize atılması lazım gelmiş ise bu durumda da müşterek avaryanın varlığından bahsedilemez¹³⁰. Örneğin; ambarda taşınması yasak patlayıcı maddeler, gemide yangın çıkması nedeni ile denize atılmışlarsa bunlar müşterek avaryadan paylaşmasına dahil olmazlar. Ancak, teamüllere uygun fakat kötü istif ile taşınan yükün denize atılması gerekmiş ise müşterek avaryanın var olduğu muhakkaktır.

Denize yük atılması müşterek avaryasındaki diğer bir önemli unsur ise; denize atılmak üzere feda edilecek varlıkların seçimidir. Denize atılacak bu varlıkların seçimi, müşterek avaryanın yetkilisi olan kaptana aittir. Kaptanın bu görevi objektif olarak yerine getirmesi gerekmektedir¹³¹.

Amaç hafifletme olan denize atmada, yükte ağır, değerinde düşük varlıklar tercih edilmelidir. Bu niteliğe haiz olan varlıklar var iken, hafif ve değerli şeylerin feda edilmesi, kusur sayılır ve donatanı sorumlu kılar. Ancak, kaptanın tutumunun, içinde bulunduğu hal ve şartlara göre değerlendirilmesi gerekmektedir¹³².

Denize atılan yükler feda edilmek üzere atılmaktadır. Eğer yük atma, bir kara parçasına veya kayalara bırakma suretiyle olacaksa ve bu yükün dalgalar tarafından sürüklenmesi veya üçüncü kişilerce çalınması ihtimali varsa bu durumda da yükün feda edilmesi unsuru vardır ve müşterek avaryanın varlığı kabul olunur. Fırtınaya tutulmuş olan ve yüzerliliğinin azlığı dolayısıyla yol alamayan gemideki güverte yükünün ya da gemi yedek demirinin denize atılması yukarıda belirtilen kurallara göre denize yük atılması müşterek avaryasını meydana getirmektedir.

Günümüzde denize yük atılması müşterek avaryası çok yaygın

¹³⁰ **YAVAŞÇA**, sh. 85; "Wright v. Marwood" ismiyle anılan davada, New York' tan İngiltere' ye gönderilen büyük baş hayvanların güvertede taşınmasına izin veren yük ilgisinin, geminin bu hayvanları güvertede taşıyacak özelliklere sahip bir gemi olmaması nedeniyle yük ilgisinin müşterek avarya katılım talebinde bulunmaya hakkı olmadığına karar vermiştir. **ARNOULD, J.:** Law of Marine Insurance and Average, (British Shipping Laws), Vol. 10, 15 ed., London 1961 (by Chorley Kendal, C.T. Baillache) sh. 927' den naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 152.

¹³¹ **YAVAŞÇA**, sh. 85.

¹³² **YAVAŞÇA**, sh. 85.

olarak uygulama alanı bulan bir müşterek avarya türü değildir. Eski zamanlarda gemilerin küçük olması ve yüklerin iyi yerleştirilememesi nedenleriyle gemi fırtınaya tutulunca ya da düşmanlar tarafından gemiye saldırıldığında gemiye sürat vermek amacıyla kaptan tarafından verilen emirle gemi parçaları ya da yükün bir kısmı denize atılmaktaydı. Bugün ise gemilerin tonajının artması, istiften doğan tehlikelerin azalması, fazla yüklenen gemilerin yola çıkmasına izin verilmemesi ve günümüzde gemi ambarlarının çok derin olması nedeniyle herhangi bir tehlike karşısında ambarlardan yük çıkarılması durumunun çok güç olmasından dolayı denize yük atılması müşterek avaryası çok istisnai bir durum haline gelmiştir¹³³.

2. Geminin Hafifletilmesi Müşterek Avaryası

Türk Ticaret Kanununun 1185. maddesi ve York-Anvers Kuralları 2004 Kural VIII geminin hafifletilmesi müşterek avaryasını düzenlemektedir. Kural VIII, ilk defa York-Anvers Kuralları 1890' da düzenlenmiştir. 1994 yılında yapılan revizyon ile metne "müşterek deniz sergüzeştine katılan malvarlığına gelen zarar ve hasar" ifadesi eklenmiştir. York-Anvers Kuralları 2004 Kural VIII' de bir değişiklik yapılmamıştır¹³⁴.

Kural VIII gereğince, karaya oturmuş geminin yük, yakıt ve kumanyası veya bunlardan biri boşaltılırsa ve içinde bulunan şartlara göre bu hareket müşterek avarya niteliğinde ise, hafifletmenin olağandışı masrafları, layterlerin kirası ve gerekirse yeniden yükleme masrafları ve bunlardan doğan hasar ve zarar müşterek deniz sergüzeştine katılan malvarlığı açısından müşterek avarya olarak kabul edilecektir¹³⁵.

Kaptan, bazen gemiyi müşterek bir tehlikeden kurtarmak için hafifletme ihtiyacı duyar. Ancak bu durumda yüklerin denize atılması halinde olduğu kadar yakın bir tehlike hali bulunmamaktadır. Yüklerin başka bir gemiye nakline yetecek elverişli zaman vardır. Bu takdirde yükler feda edilmez, ancak başka vasıtalarla boşaltılır. İşte bu durumda hafifletme

¹³³ ARSEVEN, sh. 83; **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 152.

¹³⁴ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 187.

¹³⁵ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 187.

müşterek avaryası gerçekleşmektedir¹³⁶.

Örneğin; bir gemi karaya oturmuşsa ve yüklü gemiyi çekmek mümkün de değilse, işte bu nedenle yükler boşaltılır gemi hafifler ve yüzer vaziyete gelir veya daha kolaylıkla yüzdürülebilir. Ancak, geminin kendi vasıtalarına, sandallarına yükünü boşaltılması sırasında meydana gelen hasar veya masrafın müşterek avarya paylaşmasına dahil olmaması gerekmektedir. Çünkü, bu durumda başka vasıtalarla yükün nakli söz konusu olmamaktadır.

Hafifletme müşterek avaryası bir hafifletme fiiline münhasır olabileceği gibi diğer müşterek avarya hareketlerinin bir parçası da olabilir. Bu nedenle, uygulamada hafifletme müşterek avaryası, kurtarma faaliyetinin ya da yüzdürme müşterek avaryasının bir parçası olarak ortaya çıkabilir¹³⁷.

Bir olayda, genel olarak müşterek avaryanın bütün türlerinde olduğu gibi, hafifletme müşterek avaryasından bahsedilebilmesi için Ticaret Kanununun 1179. maddesinde yer alan şartların gerçekleşmesi gerekmektedir. Eğer hafifletme fevkalade bir tedbir olarak değil de, seferin normal bir icabı olarak yerine getirilmiş ise, bu durumda hafifletme müşterek avaryasından bahsedilmez. Bu kuralın bir sonucu olarak, geminin kanaldan ya da sığ bir yerden geçmesi için yapılan hafifletme hallerinde müşterek avarya gerçekleşmeyecektir¹³⁸.

3. Bilerek Karaya Oturma Müşterek Avaryası

Bilerek karaya oturma müşterek avaryası, ilk defa 1860 Glaskow Konferansı'nda ele alınmış olup, geminin yolculuğu sırasında gemi bilerek karaya oturtulursa, genel kural olarak geminin, yükün, navlunun uğradığı zarar veya hasar müşterek avaryaya kabul edilmeyeceği ancak, istisnai durumlarda ve bunların ispatı halinde önyargısız olarak müşterek avaryaya

¹³⁶ YAVAŞÇA, sh. 87.

¹³⁷ KENDER/ÇETİNGİL, sh. 155.

¹³⁸ ARSEVEN, sh. 90.

kabul edileceği şekilde bir düzenleme getirilmesine karar verilmiştir¹³⁹.

York-Anvers Kuralları 1994 Kural V' e "müşterek deniz sergüzeştine katılan katılan malvarlıkları" deyimi eklenmiş, 2004 yılındaki revizyonda ise Kural V' te herhangi bir değişiklik yapılmamıştır¹⁴⁰. Geminin bilerek karaya oturması müşterek avaryası yürürlükteki Türk Ticaret Kanununun 1186. maddesinde düzenlenmiş bulunmaktadır.

Kural V gereğince, müşterek selamet uğruna geminin bilerek karaya oturtulmasından ifade edilmek istenen, geminin karaya kendiliğinden oturacak olup olmaması önem arz etmeden, kaptanın içerisinde bulunduğu şartlar gereğince, geminin sahile veya kayalara doğru sürüklenmesi sırasında sınırlı da olsa manevra kabiliyetine dayanarak, geminin oturacağı noktadan başka yere oturmasıdır¹⁴¹.

Geminin yalnızca batma veya zapt edilme tehlikesinden korunması için bilerek karaya oturtulması halinde karaya oturtma, yeniden yüzdürme zararları ve masrafları müşterek avarya kabul edilir. Ancak bu tedbirler alınmamış olduğu durumlarda geminin sahile veya kayalara çarpması engellenemeyecek ise sadece yüzdürme masraf ve zararları müşterek avarya olarak kabul edilebilmektedir¹⁴².

Geminin karaya oturtulması müşterek avaryasında karaya oturtmanın iradi olması gerekmektedir. Diğer bir deyişle, kaptanın emriyle gemi karaya oturtulmalıdır. İradi fiilden maksat, kaptanın gemiyi karaya oturtma kastının olmasıdır¹⁴³.

Ayrıca geminin karaya oturtulmasının iradi olması şartının yanında, oturtma faaliyetinin geminin batma tehlikesini önlemek için yapılmış olması gerekmektedir. Batma tehlikesi çeşitli durumlarda olabilir. Mesela; geminin gövdesinin delinerek su almaya başlaması, gemide yangının çıkması ve

¹³⁹ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 165.

¹⁴⁰ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 166-167.

¹⁴¹ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 167.

¹⁴² **YAVAŞÇA**, sh. 89.

¹⁴³ **YAVAŞÇA**, sh. 90.

geminin başka bir gemiye çarpması hallerinde bu tehlikenin varlığı söz konusudur. Bunun dışındaki tehlikelerin bertaraf edilmesi amacıyla yapılan karaya oturtmalarda müşterek avarya durumu genel olarak bulunmamaktadır.

Türk Ticaret Kanununun 1186. maddesinde müşterek avarya paylaştırmasına dahil olan zararlardan ilki, geminin karaya oturtulması nedeni ile gemiye veya yüke gelen zararlar olarak düzenlenmiştir. Zararın geminin karaya oturtulması sırasına oluşması yetmez ayrıca zararın geminin karaya oturtulması neticesinde meydana gelmiş olması da gerekmektedir¹⁴⁴. Bu çeşit masraflara örnek olarak; gemi güvertesinin delinmesi, başkaca zedelenmeler ya da dümen ve pervane hasarları verilebilir.

Müşterek avarya kapsamında değerlendirilen ikinci grup zarar ise; yüzdürmeden doğan zararlar ve yüzdürme masraflarıdır. Yine geminin karine hasarları ve başkaları; kapasite üstü zorlamalarla yelken ve makine hasarları; hafifletme için yük boşaltma, aktarma, yeniden yükleme işleri arasında gemiye ve yüke gelen zarar bu gruba girmektedir¹⁴⁵.

Türk Ticaret Kanunu müşterek avarya kapsamında kabul edilen üçüncü grup zarar olarak, yüzdürme masraflarını kabul edilmiştir. Bu gruba, yüzdürme için dalgıç, boşaltma, aktarma, tekrar yükleme, römorkaj, kurtarma ve yardım gibi hususlarda yapılan harcamalar dahildir¹⁴⁶.

4. Geminin Yüzdürülmesi Müşterek Avaryası

Yukarıda açıklanan ve müşterek avarya niteliğinde olmayan bir şekilde herhangi bir sebeple karaya oturmuş olan bir geminin yeniden yüzdürülmesi için uğranılan zararlar ve yapılan masraflar Türk Ticaret Kanununun 1187. maddesinde ve York-Anvers Kuralları 2004 Kural VI, VII, ve VIII' e göre müşterek avarya sayılmaktadır¹⁴⁷.

¹⁴⁴ **GÖKNİL**, sh.265.

¹⁴⁵ **YAVAŞÇA**, sh. 90.

¹⁴⁶ **YAVAŞÇA**, sh. 90.

¹⁴⁷ **AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY**, Deniz Hukuku, sh. 757.

Geminin yüzdürülmesi müşterek avaryası kurumuna örnek olarak; pervanesi kırılan bir gemi istikametini tayin edememiş ve kendiliğinden karaya oturmuş ise, bu durumda karaya oturma müşterek avaryası yoktur. Çünkü, gemi iradi olmayan sebepler nedeni ile karaya oturmuş bulunmaktadır. Fakat örnek olayda, karaya oturan gemi bakımından gemi ve yük için müşterek bir tehlikenin olması nedeni ile geminin yüzdürülmesi müşterek avaryasının şartları gerçekleşmiştir.

Gerek Ticaret Kanunumuzda ve gerekse York-Anvers Kuralları' na göre geminin yüzdürülmesi müşterek avaryasının gerçekleşebilmesi için öncelikle müşterek avaryanın diğer bütün unsurlarının olayda bulunması gerekmektedir.

Geminin yüzdürülmesi müşterek avaryasında, yüzdürme sebebiyle meydana gelen zararlar ve yine bu nedenle yapılan masraflar geminin müşterek avaryası paylaştırılması kapsamına girmektedir. Bu zarar ve masraflara geminin yüzdürülmesi amacıyla yapılan dalgıç, çekme zorunluluğu nedeniyle tutulan römorkör, hafifletmeyi sağlamak üzere yük, yakıt, kumanya ve başka varlıkların boşaltma, aktarma ve yeniden yükleme, vasıta ve yer kiralari, kurtarma ve yardım ücretleri gibi harcamalar örnek olarak verilebilir¹⁴⁸.

Türk Ticaret Kanunu meydana gelen bu masraflar ve zararların bilerek yapılması şartını açıkça belirtmiştir. Ticaret Kanununun 1187. maddesine göre geminin yüzdürülmesi müşterek avaryası kapsamına giren zararlar;

"Gemi, kendisinin ve yükün kurtarılması için bilerek karaya oturtulmuş olmayıp da başka sebeplerden oturmuşsa, karaya oturma yüzünden çıkan zararlar müşterek avaryadan sayılmamakla beraber yeniden yüzdürme için yapılan masraflarla bu maksatla gemiye veya yüke bilerek yapılan zararlar müşterek avaryadandır. Hususiyle tehlikeli bir vaziyette bulunan gemiyi müşterek selamet

¹⁴⁸ **YAVAŞÇA**, sh. 90.

uğruna yüzdürmek veya daha derin bir yere götürmek için sarf olunan gayretler yüzünden:

- 1. Yelken ve direk veya bunlardan birinin ziyayı yahut hasara uğramasından doğacak zararlar;*
 - 2. Makine ve kazanlara arız olan hasarlar;*
 - 3. 1185 inci maddede yazılı zararlar;*
- müşterek avarya olarak kabul olunur.”*

şeklinde düzenlenmiştir. York-Anvers Kuralları 2004 Kural VII’ de olan düzenleme ise¹⁴⁹;

“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. ”

şeklindedir. Kural VII metninden anlaşılacağı üzere, makine ve kazanların uğradığı hasarın müşterek avarya olarak kabulü için karaya oturmuş bir başka ifade ile, geminin belli bir zemin üzerinde oturması gereklidir ve bu durumda ki gemi tehlike içinde bulunmalıdır¹⁵⁰.

5. Yangının Söndürülmesi Müşterek Avaryası

Gemide çıkan, gemi ve yük açısından müşterek bir tehlike teşkil eden bir yangının söndürülmesi için gemide ve yükte veya bunlardan birinde su sıkılması veya geminin batırılması yöntemleri dahil olmak üzere çeşitli şekillerde gemi veya yükte meydana getirilen zararlar da Türk Ticaret Kanununun 1188. maddesine ve York-Anvers Kuralları 2004 Kural III hükmünce müşterek avarya sayılmaktadır¹⁵¹.

¹⁴⁹ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 167.

¹⁵⁰ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 183.

¹⁵¹ **KENDER/ÇETİNGİL**, sh. 156.

Yangın söndürme müşterek avaryasının tanımı, unsurları, konu hakkındaki mukayeseli hukuk ve York-Anvers Kuralları' ndaki düzenlemeler ile hükümleri ikinci bölümde ayrıntılarıyla incelenmiştir¹⁵².

6. Yük, Gemi Malzemeleri ve Kumanyaların Yakıt Olarak Kullanılması Müşterek Avaryası

Yakıt yerine yük, gemi malzemeleri ve kumanyaların kullanılması müşterek avaryası ilk defa York-Anvers Kuralları 1890' da düzenlenmiş olup, 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 şartına bağlı olarak müşterek avaryaya kabul edilmiş ve yakılan şeylerin yerine harcanacağı hesaplanan kömürün son hareket limanı ve günün rayici üzerinden hesaplanarak donatana borç ve müşterek avaryaya alacak olarak kaydedileceği düzenlenmiştir¹⁵³.

1994 yılında Sidney Konferansı' nda, gemi teknolojisinin hızlı gelişimi karşısında turbo ve dizel deniz makinelerine sahip gemilerde kumanya ve gemi malzemelerinin yakıt olarak kullanılmasının mümkün olmadığı, ancak bunun bir istisnası olarak tanker gemilerinde petrol yükünün taşınması sırasında yükün yakıt yerine kullanılmasının söz konusu olduğu ve bu halde feda edilen petrolün Kural A gereğince müşterek avaryaya girebileceğini bu nedenle Kural IX' un kaldırılması fikri tartışılmış ancak bu fikir destek görmemiştir¹⁵⁴.

Yakıt yerine yük, gemi malzemeleri ve kumanyaların kullanılması müşterek avaryası eski Türk Ticaret Kanununda düzenlenmemiştir. Yürürlükteki Ticaret Kanunu kabul edilirken York-Anvers Kuralları 1950 Kural IX' un etkisiyle Kanununun 1189. maddesinde bu tür müşterek avaryaya yer verilmiştir.

¹⁵² Yangın söndürme müşterek avaryası için bkz. İkinci Bölüm, sh. 66.

¹⁵³ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 190.

¹⁵⁴ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 190.

York-Anvers Kuralları 2004 Kural IX yakıt yerine yük, gemi malzemeleri ve kumanyaların kullanılması müşterek avaryasını şu şekilde düzenlemektedir¹⁵⁵;

"Yük, gemi malzemeleri ve kumanyaları veya bunlardan 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 IX' da geçen "yük" ifadesi, donatanın veya chartererin navlun sözleşmesi tahtında gemide fiilen zilyetliğinde bulundurulmalıdır¹⁵⁶. Yük, gemi malzemeleri ve kumanyaların yakıt olarak kullanılması halinde bunların müşterek avarya olarak kabul edilmesi için tehlike anında ve müşterek selamet uğruna yapılması gereklidir. Tehlikenin yolculuğa etkisi Kural A kapsamında değerlendirilecektir¹⁵⁷.

Yük veya gemi malzemesinin yakıt yerine kullanılması kararından önce geminin fiilen yakıtsız kalması şart olmayıp, gerçek bir tehlike içinde, yolculuğun tamamlanması için gemi yakıtının yeterli olmayacağı kanaatinin olması yeterlidir. En çok rastlanan örnek müşterek avarya taleplerinden birisi, yolculuğun tamamlanması için yeterli yakıtı bulunmayan geminin bu sebepten dolayı gerçek bir tehlike ve müşterek selamet uğruna yük, yakıt veya gemi malzemelerinin kullanılmış olmasıdır ki bu halde müşterek avarya talebi Kural IX gereğince değil, Kural A gereğince değerlendirilmesi gereklidir¹⁵⁸.

Ticaret Kanununun 1189. maddesi ile York-Anvers Kuralları 2004 Kural IX arasında bir takım farklar mevcuttur. Kanunun maddesinde, yakıt bedelinin ayrıca donatana zimmet olarak kaydedileceği, yakılan varlıkların

¹⁵⁵ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 189.

¹⁵⁶ **HUDSON**, sh.147' den naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 191.

¹⁵⁷ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 192.

¹⁵⁸ **HUDSON**, sh.148' den naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 192.

karşılığının son hareket limanı ve günün rayıcı üzerinden hesaplanacağı ve müşterek avaryanın oluşabilmesi için taşıyanın tam ve bol yakıt alması gerektiği yer almaktadır¹⁵⁹.

Normal şartlar altında, geminin yakıtını temin etmek taşıyanın sorumluluğundadır. Taşıyan da tedbirli bir taşıyan gibi gemiye yeterli yakıtı almalıdır. Eğer gemi yeterli yakıtı almadan yola çıkmış ise yakılan eşyanın zararını karşılamak yine taşıyana düşecektir¹⁶⁰. Bu sebeple kanun koyucu, gemi ancak tam ve bol yakıt ile donatılmış olduğu hallerde yük ve diğer eşyaların yakılmasının müşterek avarya sayılması ifadesine yer vermiştir.

Yakılacak malzemelerin seçimi, kaptanın takdirine bırakılmıştır. Bu nedenle kaptan, enerji niteliği yüksek ve pahalı ucuz olan malzemeleri yakıt yerine yakılmak üzere tercih etmelidir.

Fransa’ da yük, gemi eşyası ve kumanyasının yakılması müşterek avaryası şekli mahkeme içtihatlarıyla oluşturulmuştur. Fransız içtihatlarına göre kaptan veya gemi sahibinin kusuru olmadan ve normal bir yolculuk için kafi olan yakıt, fevkalade kötü hava sebebi ile tüketilmiş ise yükün ve diğer gemi malzemesinin yakıt olarak yakılması müşterek avarya olarak değerlendirilmektedir¹⁶¹.

7. Barınma Müşterek Avaryası

Barınma müşterek avaryası, Türk Ticaret Kanununun 1190. maddesinde ve York-Anvers Kuralları 2004 Kural X, Kural XI’ de düzenlenmektedir¹⁶². Uygulamada da en çok görülen müşterek avarya türü “barınma müşterek avaryasıdır”¹⁶³.

¹⁵⁹ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 193.

¹⁶⁰ **TEKİL**, Deniz Hukuku, sh. 371.

¹⁶¹ **ALTUĞ, Y.:** “Mukayeseli Hukukta Büyük Avarya Halleri”, İstanbul Barosu Dergisi, Eylül 1951, C.: XXV, S.: 9, s.523.

¹⁶² **ALGANTÜRK LIGHT, S. D.:** “Barınma Müşterek Avaryasının York Anvers Kuralları 2004 Bakımından Değerlendirilmesi”, Deniz Hukuku Dergisi, Y. 8, S.1-4, (kis. ALGANTÜRK LIGHT, Barınma Müşterek Avaryası), sh.67.

¹⁶³ **KENDER/ÇETİNGİL**, sh. 157.

Barınma müşterek avaryası, müşterek bir tehlike karşısında geminin barınma limanına sığınmasından doğan masraf ve zararları içerisine almaktadır¹⁶⁴. Bu tür müşterek avaryada, barınma limanı veya yeri geminin uğrama limanları dışında ve normal rotası üzerinde olmayan bir liman veya barınmaya uygun başka bir yer olarak kabul edilmektedir. Gemi bir limandan ayrıldıktan sonra müşterek tehlikeden doğan zorunlu sebeplerle yine aynı limana dönerse ayrılma limanı da barınma limanı sayılabilir. Önemli olan, barınma faaliyetinin gerçekleştiği limana girişin geminin önceden belirlenmiş sefer rotasından olmayıp sonradan ortaya çıkan müşterek bir tehlike nedeni ile yapılmış olmasıdır.

Bu tür müşterek avaryada tehlike şartı hafifletilmiş olup, tehlikenin mevcut olması şartı aranmamış, muhtemel olması yeterli görülmüştür¹⁶⁵. Böylelikle, müşterek avaryanın genel hükmündeki tehlike unsurunun mevcut olması şartı geminin barınması müşterek avaryası için hafifletilerek avaryanın gerçekleşmesi için tehlikenin muhtemel olması yeterli görülmüştür¹⁶⁶.

Yukarıdaki açıklamalarda belirtildiği gibi, barınma müşterek avaryasının gerçekleşmesi için geminin her şeyden önce yola çıkmış olması ve bundan sonra bir limana barınması gerekmektedir. Geminin barındığı yerin teknik manada bir liman olması şart olmamakla beraber, barınmaya ve gerekirse yükleri boşaltıp tekrar yüklemeye elverişli olması yeterlidir. Bu nedenle Türk Ticaret Kanunun 1190. maddesinde sadece geminin barınma limanına sığınması ile sınırlandırmamış "barınma limanı veya yeri" nden bahsetmiştir.

Bir geminin normal olarak uğradığı bir limanda müşterek bir tehlike ile karşılaşması ve müşterek selamet uğruna limanı terk edememesi ve bu nedenlerle yolculuğun uzaması durumlarında da meydana gelen zarar ve masraflar müşterek avarya kapsamında değerlendirilecektir.

¹⁶⁴ **ARSEVEN**, sh. 113; **ALGANTÜRK LIGHT**, Barınma Müşterek Avaryası, sh.67.

¹⁶⁵ **AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY**, Deniz Hukuku, sh. 760; **ALGANTÜRK LIGHT**, Barınma Müşterek Avaryası, sh.67.

¹⁶⁶ **ARSEVEN**, sh. 113.

Türk Ticaret Kanununun 1190. maddesi ve York-Anvers Kuralları 2004 Kural X. ve Kural XI' e göre fedakarlık veya başka olağanüstü sebeplerle yolculuğa devam edilmesi, gemiye ve yüküne müşterek bir tehlike getirecek olupta bunun önüne geçmek için geminin bir barınma limanına veya yerine girmesi veya yükleme limanına veya yerine girmesi veya gereken tamirleri yaptırmak burada mümkün olmadığı hallerde başka bir barınma limanına girmesi ve bu hareketlerin müşterek selamet bakımından zorunlu bir tedbir niteliğinde olması halinde hangi zarar ve masrafların müşterek avarya olarak kabul edileceğini düzenlemiştir¹⁶⁷.

Türk Ticaret Kanununda ve York-Anvers Kuralları' nda geminin barınması müşterek avaryası kapsamına giren masrafların ilki olarak; geminin barınma limanına giriş ve çıkış masrafları yani kılavuz ve römorkör masrafları düzenlenmiştir¹⁶⁸.

Bu nedenle, barınma müşterek avaryasının şartları varsa, barınma limanına giriş ve çıkış masrafları müşterek avaryaya girer. Giriş ve çıkış masraflarına limana geminin yanaşması ve limandan ayrılması için ödenen kılavuz ücretleri, liman ve gümrük vergileri, resim ve masrafları, eğer limana giriş için hafifletme gerekiyorsa bundan doğan masraflar, rıhtıma yanaşmak için yapılan çekme masrafları müşterek avaryaya dahildir¹⁶⁹.

İkinci grup masraflar ise; yükün elden geçirilmesi ve boşaltılmasından doğan masraflardır. Türk Ticaret Kanununun 1190. maddesinin 2. bendinde bulunan bu kural York-Anvers Kuralları 2004 Kural X' un (b) bendinden alınmıştır¹⁷⁰. Bu düzenleme de boşaltma masrafları bakımından aşağıdaki düzenlemeyi getirmiştir¹⁷¹:

"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

¹⁶⁷ **AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY**, Deniz Hukuku, sh. 762.

¹⁶⁸ **ALGANTÜRK LIGHT**, Barınma Müşterek Avaryası, sh.68.

¹⁶⁹ **ARSEVEN**, sh. 120.

¹⁷⁰ **ARSEVEN**, sh. 122.

¹⁷¹ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 194.

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. 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.”

Türk Ticaret Kanununun 1190. maddesinin 2. bendinde yer alan düzenleme ise; “Gemi hasarlarının tamiri için zaruri olmak şartı ile yük, yakıt veya kumanyayı gemi içinde koyup kaldırmak, yahut bir yükleme, durma veya barınma liman yahut yerinde boşaltmak için yapılan masraflar;” şeklindedir.

Buradan anlaşılacağı gibi Ticaret Kanununda, York-Anvers Kuralları’nda yer alan ayırım bulunmamaktadır¹⁷². York-Anvers Kuralları’na göre öncelikle yükün gemi bordrasında elden geçirilmesi veya boşaltılması ancak müşterek selamet için zaruri olmak şartı ile müşterek avaryadır¹⁷³. Halbuki geminin tamiri için yapılan elden geçirme ve boşaltmalarda müşterek selamet şartı yoktur. Sadece yolculuğun selametle bitirilmesi şartı vardır. Eğer gemi müşterek selamet için tamir edilmemekle beraber, yükle birlikte yolculuğa devam edebilmek için tamir ediliyorsa, yine elden geçirme ve boşaltma masrafları müşterek avarya paylaşımına dahil olacaklardır¹⁷⁴.

Müşterek avarya kapsamına giren üçüncü grup zararlar ise; yükün barınma limanında depolanma ve tekrar yükleme masraflarıdır.

Türk Ticaret Kanununun 1190. maddesinin 3. bendinde yer alan bu masraflar York-Anvers Kuralları 2004 Kural X’ un (c) bendinde de düzenlenmiştir. Bu hükümler gereğince, yük, yakıt ve kumanyaların elden geçirilmesi ve boşaltma masraflarının müşterek avarya olarak kabul edildiği

¹⁷² **YAVAŞÇA**, sh. 97.

¹⁷³ **ALGANTÜRK LIGHT**, Barınma Müşterek Avaryası, sh.68.

¹⁷⁴ **ARSEVEN**, sh. 137.

hallerde bunların tekrar yükleme, depolama ve istifleme masrafları da müşterek avaryaya girmektedir¹⁷⁵.

Ancak yukarıda belirtilen masrafların müşterek avaryaya girmesi ancak gemi ve yük arasında ilişkinin devam etmesi ile mümkündür. Bu ilişki ortadan kalktığı anda tekrar yükleme ve depolama masrafları ödenmez. İlişkinin ortadan kalkması yolculuktan vazgeçilmesi, teknik bakımdan yolculuğa devam etmenin mümkün olmaması nedeniyle oluşabilir¹⁷⁶.

Dördüncü grup masraflar ise; barınma limanında römorkaj, aktarma veya yeniden yükleme önlemleri şeklindeki ikame masraflarıdır. Bu masrafların müşterek avaryaya dahil olduğu Türk Ticaret Kanununun 1190. maddesinin 4. bendinde düzenlemiştir. İkame masrafları ile ilgili hükümler ise ve York-Anvers Kuralları 1994 ve 2004 metinlerinde yer almamaktadır¹⁷⁷.

Ticaret Kanununda yer alan düzenleme sonucunda geminin normal barınma limanından "masraftan tasarruf" sağlamak amacıyla başka bir limanda tamir edilmesi müşterek avarya paylaşımında kimseye zarar vermiyor ise, bu durumda gemiyi limana götürmek için yapılan masraflar müşterek avarya kapsamına girer, yeter ki bu masraflar bu sayede müşterek avaryadan tasarruf edilen masrafları aşmasın.

Beşinci grup masraflar ise; barınma nedeniyle yolculuğun uzaması nedeniyle sarf olunan gemi adamı ücret ve bakım masrafları ile yakıt ve kumanya masraflarıdır. Bu konuya ilişkin düzenlemede Türk Ticaret Kanununun 1190. maddesinin 5. bendinde ve York-Anvers Kuralları 2004 Kural XI' in (a) bendinde yer almıştır¹⁷⁸. Bu düzenlemelere göre eğer ortada bir barınma müşterek avaryası varsa uzayan yolculuk sebebi ile kaptan ve gemi adamlarına ödenen ücret ve bunların bakım masrafları, kullanılan yakıt

¹⁷⁵ **ALGANTÜRK LIGHT**, Barınma Müşterek Avaryası, sh.69.

¹⁷⁶ **ARSEVEN**, sh. 124.

¹⁷⁷ **ALGANTÜRK LIGHT**, Barınma Müşterek Avaryası, sh.69.

¹⁷⁸ **YAVAŞÇA**, sh. 102; **ALGANTÜRK LIGHT**, Barınma Müşterek Avaryası, sh.70.

ve kumanya da müşterek avaryaya dahildir¹⁷⁹.

York-Anvers Kuralları 2004 Kural XI/2 gereğince, bu ve diğer Kuralların uygulanması amacıyla, donatanın yasal yükümlülüğünden doğan veya hizmet sözleşmesi hükümleri gereğince kaptan, zabitan ve mürettebata veya onların yararına yapılan bütün ödemeler, ücret olarak hesaba katılacaktır¹⁸⁰.

Bir diğer grup masraflar ise; ek bekleme süresi içinde harcanan yakıt ve kumanya masrafları ve liman masraflarıdır. York-Anvers Kuralları 2004 Kural XI/3 gereğince, 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 bekletilirse, 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 avaryaya olarak kabul edilecektir, müşterek avaryaya kabul edilmeyen tamir süresi içinde harcanan yakıt ve kumanya ise, müşterek avaryaya olarak kabul edilmeyecektir¹⁸¹.

Ayrıca kaptan ve diğer gemi adamlarına geminin bakımı veya müşterek avaryaya girmeyen tamiri için fazla mesai ücreti ödenmiş olabilir. Eğer bu fazla ödemelerin yapılması sebebiyle müşterek avaryaya masraflarından tasarruf edilmiş ise, tasarruf edilen miktara kadar ki fazla mesai ücretleri müşterek avaryaya dahildir. Bu bir ikame masrafıdır ve bu nedenle müşterek avaryaya girmektedir¹⁸².

York-Anvers Kuralları 2004 Kural XI/4 gereğince belirli şartlar altında çevreye verilebilecek zararı azaltıcı veya önleyici tedbirlerin alınması amacıyla yapılan masraflar müşterek avaryaya olarak kabul edilecektir. York-

¹⁷⁹ **TEKİL**, Deniz Hukuku, sh. 372.

¹⁸⁰ **ALGANTÜRK LIGHT**, Barınma Müşterek Avaryası, sh.70.

¹⁸¹ **ALGANTÜRK LIGHT**, Barınma Müşterek Avaryası, sh.70.

¹⁸² **ARSEVEN**, sh. 136; **ALGANTÜRK LIGHT**, Barınma Müşterek Avaryası, sh.71.

Anvers Kuralları 2004 Kural XI/4' de düzenlenen çevre zararını önleyici masraflar Türk Ticaret Kanununda yer almamaktadır¹⁸³.

8. Geçici Onarım Müşterek Avaryası

Geçici onarım müşterek avaryası Türk Ticaret Kanununun 1191. maddesi ile York-Anvers Kuralları 2004 Kural XIV' de düzenlenmiştir. Yapılan bu düzenlemelere göre; müşterek selamet uğruna yapılmış geçici tamir masrafları müşterek avarya paylaştırılmasına dahil olmaktadır.

York-Anvers Kuralları 2004 Kural XIV gereğince, müşterek selamet uğruna yapılmış geçici tamir masraflarının, doğrudan Kural A gereğince müşterek avaryaya kabulü mümkündür. Burada müşterek bir tehlike mevcuttur ve müşterek selamet uğruna geçici tamir niteliğinde bir fedakarlık yapılmaktadır. Gemi ve yükün bu fedakarlık sonucunda müşterek tehlikeden kurtulması sağlanmıştır¹⁸⁴.

Geçici tamir masraflarının müşterek avarya olarak sayılabilmesi için, tamiratın geminin limandan hareketi için zorunlu olması ve kati tamirin teknik olarak mümkün olmaması veya çok pahalı ve uzun sürede yapılabilmesi gerekmektedir¹⁸⁵.

Kanunumuz müşterek avarya kapsamına giren geçici tamir masraflarına sınır koymuştur. Bu sınır, geçici tamir yapılmadığı takdirde, karşılaşılabilecek müşterek avaryada katlanılacak masraf ile aralarındaki farktan ibaret olarak belirlenmiştir¹⁸⁶.

9. Tahliye Sırasında Yüke Gelen Hasarlar Müşterek Avaryası

Müşterek selamet uğruna yapılan boşaltma sırasında yüke gelen zarar Türk Ticaret Kanununun 1192. maddesi ve York-Anvers Kuralları 2004 Kural XII hükmü uyarınca müşterek avarya olarak kabul edilmektedir. York-

¹⁸³ **ALGANTÜRK LIGHT**, Barınma Müşterek Avaryası, sh.72.

¹⁸⁴ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 238..

¹⁸⁵ **AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY**, Deniz Hukuku, sh. 763.

¹⁸⁶ **YAVAŞÇA**, sh. 105.

Anvers Kuralları 2004 Kural XII bu çeşit müşterek avaryayı şu şekilde tanımlamaktadır¹⁸⁷;

"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 XII, barınma limanı ile bağlantılı olup, yük, yakıt ve kumanyaların elden geçirilmesi, boşaltılması, depolanması, yeniden yüklenmesi ve istifi sonucunda ortaya çıkan yük, yakıt ve kumanyanın uğradığı zarar ve hasarın müşterek avarya kabul edilmesi için bazı şartların gerçekleşmesi gereklidir. Şöyle ki;

1- yük, yakıt ve kumanyaların elden geçirilmesi, boşaltılması, depolanması, yeniden yüklenmesi ve istif için yapılan masrafların öncelikle Kural X (b) ve (c) gereğince müşterek avarya olarak kabul edilmesi gerekmektedir.

2- müşterek avarya olarak kabul edilen bu önlemler sonucunda doğrudan ve öngörülebilir ortaya çıkan zarar ve hasar müşterek avarya olarak kabul edilir.

Kural XII gereğince, Kural C' de nazara alınmak suretiyle herhangi bir dış sebeple veya eşyanın kendi niteliğindeki ayıbı dolayısıyla ortaya çıkan zararlar müşterek avarya olarak kabul edilmektedir¹⁸⁸.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı' nda, Ticaret Kanununun 1192. maddesi kaldırılmakta olup, Türk Ticaret Kanununun 1273. maddesinin 1. fıkrası gereğince, taraflar arasında başka bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde, müşterek avarya paylaştırılması yürürlükteki en son York-Anvers Kuralları' na göre yapılacaktır¹⁸⁹.

¹⁸⁷ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 229.

¹⁸⁸ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 231.

¹⁸⁹ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 231-232.

10. Geminin Savunulması Müşterek Avaryası

Geminin savunulması müşterek avaryası eski çağlarda korsan saldırılarının yoğun olduğu dönemlerden gelen bir müşterek avarya türü olup, günümüzde çok ender durumlarda uygulama alanı bulmaktadır. Bu çeşit müşterek avarya türü York-Anvers Kuralları'nda yer almamaktadır. Türk Ticaret Kanununun 1193. maddesi geminin savunulması müşterek avaryasını;

"Geminin düşman veya deniz haydutlarına karşı müdafaası halinde müdafa sırasında gemiye veya yüke yapılan hasar, bu sırada sarf olunan cephane, gemi adamlarından biri müdafa sırasında yaralandığı veya öldüğü takdirde tedavi ve cenaze masrafları, 1013 ve 1014 ncü maddelerle diğer mevzuat gereğince verilmesi لازمگelen tazminat ve mükafat, müşterek avarya olarak kabul olunur."

şeklinde düzenlemiştir.

Bu tür müşterek avaryada düşman veya korsan gemisinin gemi ve yükü aynı zamanda tehdit etmesi lazımdır. Yalnız gemi veya yalnız yük için bir tehlike varsa müşterek tehlike yok demektir¹⁹⁰. Yine gemi kendisini müdafa etmek yerine kaçarsa, geminin savunulması müşterek avaryası yok demektir. Sonuç olarak, kaptanın müdafa konusunda bir emir ve kararı varsa ve müdafa ile ilgili zarar meydana gelmiş ise, bu takdirde müdafa müşterek avaryasından bahsedilebilir¹⁹¹.

Tarihin çok eski devirlerinden beri varlığı görülen ve korsanların deniz vurgunlarına karşı oluşan bu hüküm, zamanla eskimiş ve uygulanmaz duruma gelmişken, Birinci ve özellikle İkinci Dünya Savaşı'nda düşman harp ve korsan gemilerine karşı kendilerini koruma zorunda kalan ticaret gemileri için yeniden değer kazanmış ve uygulamada görülen ihtiyacı

¹⁹⁰ **YAVAŞÇA**, sh. 107.

¹⁹¹ **ARSEVEN**, sh. 151.

karşılamaya başlamıştır¹⁹².

Böyle bir müdafaa sırasında, gemiye ve yüke verilen hasar, kullanılan cephane, gemi adamlarının tedavi ve cenaze masrafları ile mevzuat icabı ödenmesi gerekli tazminat ve mükafat, gemi, yük ve navlun arasında paylaşılmaktadır¹⁹³.

11. Kurtarma Müşterek Avaryası

Kurtarma müşterek avaryası York-Anvers Kuralları 2004 Kural VI' da şu şekilde düzenlenmiştir¹⁹⁴;

"Kanunen caiz olarak ortaya çıkan, faiz ve ilgili avukat ücretleri gibi ödemelerde dahil olmak üzere yapılan kurtarma ödemeleri müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir. Yalnız, eğer kurtarma taraflarından 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, paylaşılma sırasında bunu ödemiş olan tarafın matlubuna geçirilecektir ve adına ödeme yapılan tarafa borç olarak kaydedilecektir."

York-Anvers Kuralları 1924 Kural A anlamında müşterek selamet için yapılan kurtarma masraflarının müşterek avarya sayılacağı öngörülmektedir. York-Anvers Kuralları 1974 Kural VI ile sözleşme gereğince veya başka surette yapılmış olsun kurtarma ile müşterek avarya arasında bir fark olmadığı ortaya konulmaktadır. Bununla beraber, kurtarma ücreti kurtarma faaliyetlerine müşterek sergüzeştine katılan varlıklar tehlikeden korumak amacıyla girişildiği ölçüde müşterek avaryaya dahil olacaktır¹⁹⁵.

¹⁹² YAVAŞÇA, sh. 108.

¹⁹³ YAVAŞÇA, sh. 108.

¹⁹⁴ ALGANTÜRK LIGHT, York Anvers Kuralları 2004, sh. 169-170.

¹⁹⁵ ÇETİNGİL, "Kurtarma Müşterek Avaryası", sh. 140.

2004 Vancouver Konferansı'nda, delegeler arasında kurtarma ücretlerinin müşterek avarya dışında tutulması çoğunluk görüşü olarak ortaya çıkmış ve bu çoğunluğun desteği ile York-Anvers Kuralları 2004 Kural VI' nın 1. paragrafı gereğince, kurtarmanın müşterek avarya dışında bırakılmasına karar verilmiştir¹⁹⁶. Bunun amacı, müşterek avarya masraflarının azaltılması ve müşterek avarya dispeçin bir an önce tamamlanmasını sağlanmasıdır¹⁹⁷.

Doktrinde, bunun müşterek avarya dispeçinin süresine etkili olmayacağı görüşü bulunmaktadır. Kurtarmada gemi ve yükün kurtarma faaliyetlerinin sonundaki değerleri, müşterek avaryada ise yolculuğun sona erdiği tarihteki değerleri esas alınmaktadır. Kurtarma faaliyetinin son bulunduğu yerdeki mahkeme veya hakem tarafından takdir edilen değerlerin müşterek avarya paylaşımı bakımından herhangi bir önemi bulunmamaktadır. Zira, kurtarma ücretlerinin gemi ve yük için ayrı ayrı oranlara göre belirlenmiş olması halinde dahi bu oranlar arasındaki nisbet bulunup müşterek avarya katılım değerlerinin belirlenmesi gereklidir. Bu sebeple müşterek avarya katılım değerlerinin nihai olarak hesaplanması ancak, kurtarma ücretlerinin belirlenmesinden sonra mümkün olacaktır¹⁹⁸.

12. Paranın Tedarik Edilmesi Müşterek Avaryası

Türk Ticaret Kanununun 1195. maddesinde ve York-Anvers Kuralları 2004 Kural XX' de "Paranın tedarik edilmesi" müşterek avaryası düzenlenmiş bulunmaktadır. York-Anvers Kuralları 2004 Kural XX paranın tedariki müşterek avaryasını şu şekilde düzenlemiştir;

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

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

¹⁹⁶ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 173.

¹⁹⁷ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 174.

¹⁹⁸ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 176.

Kural XX gereğince, “müşterek avarya harcamaları” ifadesi, müşterek avarya masraflarından daha geniş bir anlamda kullanılmaktadır. Müşterek avarya harcamalarına, yolculuk sırasında müşterek avaryanın gerektirdiği sermayeyi bulmak için yapılan fedakarlıklar ve müşterek avarya paylaşımı sırasında yapılan masraflara ilişkin fedakarlıklar dahildir¹⁹⁹.

Müşterek avarya harcamalarını karşılayacak kaynağın yaratılması için satılan malların sahiplerinin uğradıkları sermaye kaybı müşterek avarya olarak kabul edilir. Ancak, müşterek avarya harcamalarını karşılayacak kaynağın yaratılması için kaptan tarafından malların satılması, yükle ilgilileri önceden haberdar etmek şartıyla ve yük sahiplerinin yetkisi altında en son çare olarak başvurulmuş bir yöntem olmalıdır²⁰⁰.

Türk Ticaret Kanununda müşterek avarya harcamalarını karşılayacak başka bir kaynağın yaratılmasına ilişkin bir başka düzenleme ise, 999. maddedir. Bu madde hükmünce; kaptan, yükle ilgililerin temsilcisi sıfatıyla müşterek avarya harcamalarını karşılayacak kaynağın yaratılması için yük üzerinde çeşitli tasarruflarda bulunması halinde alacağı çeşitli tedbirler karşısında ilgililere en az zarar verecek olanı seçmeye mecburdur²⁰¹.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda 1195. madde kaldırılmaktadır. Tasarı’ın 1115. maddesi, Türk Ticaret Kanununun 999. maddesinden düzeltilerek aynen alınmıştır. Tasarı ayrıca deniz ödöncü sözleşmesini de kaldırmıştır²⁰².

¹⁹⁹ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 270-271.

²⁰⁰ **HUDSON**, sh. 253’den naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 271.

²⁰¹ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 273; **YAVAŞÇA**, sh. 109.

²⁰² **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 273.

III. Hususi Avarya Kavramı

A. Tanımı

Türk Ticaret Kanununda hususi avarya kavramının açıkça bir tanımı verilmemiştir. Kanununda, hususi avarya kapsamına giren zarar ve masraflarla ilgili 1180. maddede hangi zarar ve masrafların hususi avarya kapsamına girdiğinden bahsedilmiş ancak hususi avarya kavramı üzerinde durulmamıştır²⁰³. Hususi avarya kavramı Ticaret Kanununda şu şekilde düzenlenmiştir:

"Müşterek avaryadan olmayan, 1075 inci madde hükmüne girmeyen ve bir kaza neticesinde doğan bütün zarar ve masraflar ve hususiyle, gerek yolculuk sırasındaki gerekse yolculuktan sonraki bir gecikmeden meydana gelen (işsiz kalma zararları gibi) gemiyi veya yükü ilgilendiren bütün zararlar ve ziyanlar ile bir müşterek avarya hareketinin dolayısıyla neticesi olan (rayiç farkından meydana gelen ziyanlar) gibi zararlar hususi avaryadandır.

Hususi avaryanın gemiye ait olanına gemi maliki, yüke ait olanına yük sahibi katlanır."

Ticaret Kanununun 1180. maddesinde yer alan bu düzenleme uyarınca hususi avarya; müşterek avarya ile normal sefer zarar ve masrafları dışında kalan ve bir kaza sonucu doğan bütün zarar ve masraflardır. Eski hukuk düzenlerinden gelen ve eskiden paylaşma konusu olan bu hususi avarya müessesesinin, günümüz hukuk sistemlerinde bağımsız bir kurum olduğu görüşü de doktrinde yer almaktadır²⁰⁴.

B. Hususi Avarya Kapsamına Giren Zarar ve Masraflar

Hususi avarya müessesinde, müşterek avaryadan çok farklı olarak, zarar ve masraflardan gemiye ait olanına gemi maliki, yüke ait olanına yük

²⁰³ **AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY**, Deniz Hukuku, sh. 746.

²⁰⁴ **KENDER/ÇETİNGİL**, sh. 149.

sahibi katlanır²⁰⁵. Diğer yandan hususi avaryada söz konusu olan uğranılan zarara katlanması kuralı, zarar görenin diğerine karşı haksız fiil, sebepsiz zenginleşme veya navlun sözleşmesi ya da donatanın sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre bir istekte bulunmasına bir engel teşkil etmemektedir²⁰⁶.

Ticaret Kanununun 1180. maddesi hükmünde açıkça belirtildiği gibi; bir zarar ve masrafın hususi avaryadan sayılabilmesi için bu zarar ve masrafın bir kaza sonucunda doğmuş olması gerekmektedir. Bu nedenle fırtına, sis, çatma vb. nedenlerle gemi ve yükün uğradığı zararlar hususi avaryadandır. Hususi avaryada, müşterek avaryanın temel unsurundan biri olan gemi ve yükü müştereken tehdit eden bir tehlikenin olması unsuru aranmamaktadır²⁰⁷.

Bununla beraber gerek yolculuk başlamadan, gerek yolculuk sırasında, gerekse yolculuktan sonra dahi bir kaza sonucunda veya işsiz kalma zararları gibi bir gecikmeden meydana gelen ve gemiyi ve yükü doğrudan doğruya ilgilendiren zararlarla bir müşterek avarya hareketinin dolayısı ile sonucu olan zararlar hususi avaryaya dahildir²⁰⁸.

Diğer yandan deniz taşımacılığının kılavuz, buz kırma, liman, karantina resimleri gibi normal ve fevkalade masrafları da Ticaret Kanununun 1180. maddesinin 1. fıkrası hükmünce hususi avaryaya girmezler. Bu masraflar navlun sözleşmesinde aksine bir hüküm ve koşul kararlaştırılmadığı takdirde 1075. maddenin 2. bendi uyarınca taşıyana aittir. Zira taşıyan, navlunu taşıma işiyle birlikte normal deniz taşımacılığının masraflarını da üzerine alarak navluna dahil etmek suretiyle hesaplayacaktır²⁰⁹.

Bununla beraber Ticaret Kanununun 1196. maddesinde üç durumda meydana gelen zarar ve masraflar Ticaret Kanununda hususi avaryadan sayılmıştır. Kanununun hususi avarya kapsamına dahil ettiği zararlar

²⁰⁵ ARSEVEN, sh. 173 vd.

²⁰⁶ İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, sh. 356-357.

²⁰⁷ YAVAŞÇA, sh. 143.

²⁰⁸ İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, sh. 356.

²⁰⁹ İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, sh. 357.

şunlardır;

1. Paranın Tedarikinden Doğan Zarar ve Masraflar

Hususi avarya masraflarını karşılamak için para tedarik edilmiş ise bu yüzden doğan masraf ve zararlar da hususi avarya kapsamındadır. Örneğin; bir gemi, hususi avarya sebebi ile tamire muhtaç olur ve bu tamir bedelini karşılamak için yolculukta yükler satılırsa ve yükün satış bedeli ile varma limanı arasındaki değerler de fark meydana gelirse bu zarara taşıyan katlanacaktır. Yine böyle bir ihtiyaç durumunda kredi alınır ya da deniz ödöncü yapılırsa sigorta primi, faiz ve prim masrafları hususi avarya kapsamına dahil olurlar²¹⁰.

Kısaca hususi avarya zararını gidermek için tedarik edilen paranın masrafları ve meydana getirdiği zararlar hususi avarya, müşterek avarya masraflarını karşılamak için tedarik edilen paranın masrafları müşterek avaryadır²¹¹.

2. İtiraz Masrafları

Türk Ticaret Kanununun 1196. maddesinin 2. bendine göre, gemi ve yükün kurtarılması için itiraz edilmiş ve olumlu netice alınmış ise, itiraz masrafları hususi avarya kapsamındadır. İtiraz masrafı, geminin veya yükün veya her ikisinin kamu otoriteleri tarafından zaptı veya alıkonulmasına karşı yapılan masraftır. Gemi, yapılan itiraz sayesinde zapt edilmekten kurtulmaktadır. Geminin zapt edilmesine engel olmak için mahkeme masrafı yapılır, vekalet ücreti ödenir, yük için bekleme esnasında masraf yapılır. İşte bütün bu harcamalar itiraz masrafı olmaları nedeni ile hususi avarya olarak kabul edilmektedir²¹².

Alman Ticaret Kanunu hazırlanırken bu halde müşterek avaryanın varlığı kabul edilmek istenilmiş, ancak daha sonradan pratik sebepler nedeni ile vazgeçilmiştir. Uygulamada müşterek avaryada masraf gemi, yük ve

²¹⁰ İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, sh. 357.

²¹¹ ARSEVEN, sh. 173.

²¹² ARSEVEN, sh. 174; İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, sh. 357.

navlunun değerine göre taksim edilmekle beraber, itiraz masraflarının tüm yükler için aynı olduğu, hatta küçük yükler için daha da masraflı olabileceği sebep olarak gösterilmiştir. Yani masrafın müşterek avarya hükümlerine göre paylaşımı adil olmadığından, bu masraf ve zararlar müşterek avarya olarak kabul edilmemiřtir²¹³.

3. Yelken Zorlaması veya Makine ve Kazanların alıştırılması Yüzünden Oluşan Kayıp ve Hasarlar:

Bu konuda eski Türk Ticaret Kanunununda yelken ve makine zorlamasından doğan zararlar hususi avarya zararları kapsamında sayılmamakla beraber, yürürlükteki Ticaret Kanununu "makine kazanlarının çalıştırılması" yani zorlanmasını da 1196. maddede düzenlemiştir.

Geminin yelken ya da makineleri, çeşitli sebepler nedeni ile zorlanabilir. Örneğin; sürükleyen akıntıdan kurtulmak ve kayalık sahile çarpmamak için gemi makine veya yelkenleri zorlanır; düşman veya korsan takibinden kurtulmak için gemiye son sürat verilir ve makine veya yelkenler zorlanır²¹⁴.

Yelken zorlaması veya makine kazanların çalıştırılmasından meydana gelen zararlarda dikkat edilmesi gereken husus, geminin yüzer durumda olup olmadığıdır. Eğer gemi, yüzer durumda ise, yelken veya makine zorlamasından doğan zararlar müşterek avarya kapsamında olmayıp hususi avarya olarak nitelendirilecektir²¹⁵. Örneğin; gemiyi düşman takibinden kurtarmak için fazla yelken açılması ve bu yüzden de zararın meydana gelmesi durumunda meydana gelen zarar hususi avaryadır.

Ancak gemi karaya oturmuş ise, gemiyi yüzdürmek için makine ve yelken zorlamasından kaynaklanan zararlar, müşterek avarya müessesesini meydana getirir. Bu sebeptendir ki, gerek York-Anvers Kuralları gerekse Türk Ticaret Kanunu ancak karaya oturma halinde yelken ve makinelerin

²¹³ ARSEVEN, sh. 175.

²¹⁴ ARSEVEN, sh. 176.

²¹⁵ YAVAşÇA, sh. 144.

zorlanmasını müşterek avarya hali olarak kabul etmiştir²¹⁶.

²¹⁶ **ARSEVEN**, sh. 177.

İkinci Bölüm

YANGIN SÖNDÜRME MÜŞTEREK AVARYASI

I. Genel Olarak Yangın Söndürme Müşterek Avaryası

A. Yangın Söndürme Müşterek Avaryası Kavramı

Birlikte bir deniz yolculuğuna atılmış olan gemi ve yük, çeşitli tehlikelerle karşı karşıya bulunmaktadır. Bu tehlikelerin en önemlilerinden biri de yangındır²¹⁷. Herhangi bir sebepten çıkan yangın, gemide ve yükte hasara yol açabileceği gibi, bu yangının söndürülmesi amacıyla girişilen faaliyetler sonucu olarak olağanüstü masraflar yapılabilir, gemi ve yük zarar görebilir. 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 paylaştırılır. Bu çeşit müşterek avarya haline "Yangın söndürme müşterek avaryası" denilmektedir.

B. York-Anvers Kuralları' ndaki Yeri

Müşterek avarya kurallarının birleştirilmesi yolunda Sosyal İlimleri Geliştirme Cemiyeti tarafından yapılan çalışmaların etkisiz kalması üzerine, 1877 tarihinde Anvers şehrinde Milletlerarası Hukuk Cemiyeti' nce organize edilen toplantıda, 1844 York kurallarında bazı ekleme ve değişiklikler yapılmak suretiyle "York-Anvers Kuralları" adı altında bir kurallar bütünü oluşturulduğu çalışmanın birinci bölümünde, müşterek avarya kavramı açıklanırken belirtilmiştir. İşte, yangın söndürme müşterek avaryası, 1877' de başlayıp günümüze kadar süre gelen York-Anvers Kuralları zincirindeki bugünkü şeklini ilk olarak "York-Anvers Kuralları 1890" da almıştır²¹⁸.

Müşterek avarya kurumunun tarihi gelişimi sürecinde, York-Anvers Kuralları 1924 Kural III' te yangın söndürme müşterek avaryası şu şekilde

²¹⁷ **BARLAS**, sh. 482.

²¹⁸ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 12-26.

düzenlenmiştir²¹⁹:

"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 zararlar müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Ancak yanmakta olan gemi kısımları, dökme yük veya yüke ait koliler için bir tazminat ödenmeyecektir."

1924 yılında yapılan bu düzenlemede kural iki bölümden ibarettir; birinci bölümde yangın söndürme müşterek avaryası genel olarak tanımlanmış, ikinci bölümde ise istisnası belirtilmiştir.

York-Anvers Kuralları 1924 esas alınmak itibarıyla, 1950' de yeniden revizyona uğrayan York-Anvers Kuralları Kural III' te bir değişiklik yapılmamıştır.

Ancak York-Anvers Kuralları' nda 1974 yılında yapılan revizyonda yangın söndürme müşterek avaryasının istisna hükmünün kapsamında değişiklik yapılmıştır. York-Anvers Kuralları 1974 Kural III' te yer alan düzenleme şu şekildedir²²⁰:

"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 zararlar müşterek avarya olarak kabul edilecektir. Ancak hangi nedenle olursa olsun dumandan veya ısınmadan doğan hasar müşterek avarya sayılmaz".

1974 yılında yapılan değişiklikle yanmakta olan gemi kısımları, dökme yük ve kolilere ilişkin düzenleme metinden çıkartılmış ancak bunun yerine dumandan veya ısınmadan doğan hasarların hiçbir şekilde müşterek

²¹⁹ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 20.

²²⁰ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 38.

avarya kapsamına girmeyeceği hükmü getirilmiştir²²¹.

York-Anvers Kuralları 1974 revizyonundan sonra Hollanda Deniz Hukuku Derneği ve Amerika Birleşik Devletleri Deniz Hukuku Derneği ısı ve dumanın verdiği zararların etkileri üzerinde çalışmalar yapmıştır. Özellikle yangın söndürmede kullanılan suyun gemideki soğutma sistemine zarar vermesi sonucunda zarar görebilecek yüklerin müşterek avaryaya dahil edilememesi amacıyla metne açıklık getirilmesi öngörülmüş ve Amerika Birleşik Devletleri Deniz Hukuku Derneği' nin 1994 yılında Sidney Konferansı' nda metne "ateşin meydana getirdiği ısıdan kaynaklanan" zararların da müşterek avarya paylaşımı dışında çıkarılmasını teklif etmiş ve bu teklif kabul edilerek York-Anvers Kuralları Kural III' de yer alan "ısı" kelimesi önüne "ateşin yarattığı" ifadesi eklenmiştir²²².

York-Anvers Kuralları en son 2004 tarihinde revizyona uğramıştır. Yangın söndürme müşterek avaryası daha önce de olduğu gibi York-Anvers Kuralları 2004 Kural III' de düzenlenmiştir. York-Anvers Kuralları 2004 Kural III' de yer alan düzenleme şu şekildedir²²³;

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

York-Anvers Kuralları 2004 Kural III' de herhangi bir değişiklik yapılmayarak 1994 yılındaki revizyona uğramış olan metin aynen kabul edilmiştir²²⁴.

²²¹ ÇETİNGİL, YAK 1974, sh.39.

²²² ALGANTÜRK LIGHT, York Anvers Kuralları 2004, sh. 159.

²²³ ALGANTÜRK LIGHT, York Anvers Kuralları 2004, sh. 156.

²²⁴ ALGANTÜRK LIGHT, York Anvers Kuralları 2004, sh. 159.

C. Türk Ticaret Kanunundaki Düzenleniş Tarzı

Halen yürürlükte bulunan 29.6.1956 tarih ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 1188. maddesi "Gemide çıkan yangının söndürülmesi" kenar başlığı altında özel olarak yangın söndürme müşterek avaryasını düzenlemiş bulunmaktadır. Kanunumuzdaki düzenleme şu şekildedir:

"Gemide çıkan yangını söndürmek üzere gemide ve yükte veya bunlardan birinde su ile yahut lomberleri 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."

Ticaret Kanununun 1179. maddesinde düzenlenmiş bulunan müşterek avarya hakkındaki genel hüküm ile 1188. maddesindeki "Gemide çıkan yangının söndürülmesi" özel düzenlemesi birbiri ile bağlantılı olarak uygulama alanı bulacaktır. Nitekim, Ticaret Kanununun 1179. maddesinin 2. fıkrasında da bu husus belirtilmiş, özel olarak düzenlenmiş bulunan müşterek avarya hallerinin ancak 1179. maddenin 2. fıkrasındaki genel şartları taşımak ve bu kısımda aksine hüküm bulunmamak kaydıyla müşterek avaryaya girebileceği ifade edilmiştir.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda, Türk Ticaret Kanununun 1188. maddesi kaldırılmakta olup, Türk Ticaret Kanununun 1273. maddesinin 1. fıkrası gereğince, taraflar arasında başka bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde, müşterek avarya paylaşılması, CMI tarafından hazırlanarak, 2. fıkra gereğince belirlenen şartlarda Türkçe'ye çevrilip yayınlanmış olan en son tarihli York-Anvers Kuralları'na tabi olacağı belirtilmektedir²²⁵.

²²⁵ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 161.

II. Yangın Söndürme Müşterek Avaryasının Tanımı

Yukarıda yangın söndürme müşterek avaryası kavramı genel olarak ele alınırken, kavramın York-Anvers Kuralları ve Türk Ticaret Kanunundaki tanımı da belirtilmiştir. Ticaret Kanununun 1188. maddesi ve York-Anvers Kuralları 2004 Kural III yangın söndürme müşterek avaryasına ilişkin düzenleme getirirken kavramı tanımlamıştır. Doktrinde, yangın söndürme müşterek avaryasının tüm unsurlarını gösterecek şekilde tam bir tanımını aşağıdaki gibi belirtmiştir²²⁶;

"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 batırmak da dahil olmak üzere başkaca herhangi bir suretle verilen zarar ve yapılan masraflar yangın söndürme müşterek avaryasındandır."

Doktrinde yapılan bu tanım, hem müşterek avaryanın genel şartlarını hem de yangın söndürme müşterek avaryasının özel şartlarını içermektedir.

Bu noktaya kadar, genel ifadeleriyle "Yangın söndürme müşterek avaryası" kavramı incelenip, kavramın gerek Türk Ticaret Kanunundaki gerekse York-Anvers Kuralları'ndaki düzenleniş tarzı ele alınmıştır.

Ancak, yangın söndürme müşterek avaryası konusunu takip edebilmek, yangın çeşitleri ve söndürme yöntemleriyle bunların ilgili zararları ve bu zararların yangın müşterek avaryasına dahil olup olamayacağı hususunda karar verebilmek için, yangın ve söndürme çeşitlerinin dikkatlice incelenmesi gerekmektedir.

Gemide bir yangının çıkması halinde uygun söndürme tedbirlerinin alınabilmesi için yangın türünün doğru olarak tespit edilmesi gerekmektedir. Çünkü, uygulanacak söndürme yöntemi, her yangının çeşidine göre farklılık

²²⁶ **BARLAS**, sh. 486

arz etmektedir. Eğer, gemideki yangının sonlandırılmasında doğru bir yöntem uygulanmaz ise, yanlış seçilen söndürme faaliyetinden dolayı gemi ve yük fazla zarara maruz kalabilecektir. Yangın söndürme faaliyetinin sonucu olarak gemi ve yükün uğrayacağı bu zarar da, yangın söndürme müşterek avaryası paylaştırılmasının konusunu teşkil eder. Bu nedenle, gemilerdeki yangın çeşitlerinin ve yangınla mücadele teçhizatının incelenmesi, söndürme faaliyetleri neticesinde gemi ve yükte meydana gelebilecek zararın en aza indirilmesi itibarıyla çalışmamız açısından önem teşkil etmektedir.

III. Gemilerde Yangın Çeşitleri ve Yangın Tertibatı

A. Genel Olarak Yangın Kavramı

Yanma, yanabilen madde ile oksijen ve sıcaklık arasında oluşan kimyasal bir olaydır. Yanıcı ve parlayıcı maddelerin bazıları, yalnız ısıtıldıkları zaman buhar çıkarırlar. Bu buhar havadan da gelebilecek olan uygun miktarda oksijen ile karıştığı ve ateşlendirildiği takdirde yangın meydana gelmektedir²²⁷.

Özellikle sigorta hukukunda önemli rizikolardan birini oluşturan yangının, Türk sigorta mevzuatında tanımı yapılmamıştır. Yangın sigortasının düzenlendiği Türk Ticaret Kanununda ve de Yangın Sigortası Genel Şartları'nda yangın tanımına yer verilmemiştir²²⁸.

Türk Ticaret Kanununda mal sigortaları ile ilgili ikinci kısmı "Yangın sigortası" başlığı altında yangın dolayısıyla meydana gelen zararların tazmini düzenlenmektedir. Aynı şekilde deniz sigortası ile ilgili 1379. maddede yangın rizikolarından bahsedilmekle beraber bir tanım burada da yapılmış değildir²²⁹. Kural olarak, Kara Avrupası hukuk sistemlerinde yangın kavramı tanımlanmamış olmasına rağmen bu kuralın istisnaları da mevcuttur. Örneğin; Alman hukukunda ve Yangın Sigortası Genel Şartları'nda yangının

²²⁷ **YAĞIZ, F.:** Tankerler ve Terminaller İçin Uluslararası Emniyet Rehberi (ISGOTT), İstanbul 1996, sh. 202.

²²⁸ **MEMİŞ, T.:** Yangın Sigortasında Riziko, Ankara 2001, sh. 25.

²²⁹ **MEMİŞ,** sh. 25.

tanımına yer verilmiştir.²³⁰ Bu düzenlemeye göre yangın, ateş yakılmasına tahsis edilmiş bir ocak olmaksızın meydana gelen veya böyle bir ocağı terkedip de kendi başına yayılma kabiliyeti olan ateştir²³¹. Sigorta Hukukunda yangının varlığı için sadece bir ateşin varlığı yetmeyip, aynı zamanda bu ateşin kendi gücü ile yayılabilme kabiliyetinin de bulunması gerekmektedir²³².

Yangın, ısı, yanıcı madde veya oksijenden birinin ortadan kaldırılması ile kontrol edilebilir ve söndürülebilir. Bu nedenle, yangınla mücadelede ana hedef, sıcaklığı azaltmak, yanıcı maddeyi ortadan kaldırmak veya hava gelmesini yani oksijeni kesmektir.

Gemide bir yangın meydana geldiğinde herşeyden önce yangın tipi doğru olarak tespit edilmeli ve bu yangınla mücadelede en etkin olan söndürme yöntemi belirlenmeli, yeterli ise gemideki imkanlarla yangın söndürülmelidir. Eğer, gemideki imkanlar yeterli değil ise bu durumda derhal dışarıdan her türlü destek alınmalıdır²³³.

B. Yangın Çeşitleri

Gemilerde meydana gelebilecek yangın ve çeşitleri ile karada meydana gelebilecek yangın çeşitleri arasında farklılıklar bulunmaktadır. Gemilerde meydana gelebilecek yangın çeşitleri şunlardır;

1. Yanıcı Malzeme Yangınları

Bu tür yangınların konusu, gemide bulunan ve yanıcı malzeme olarak adlandırılan elemanlardır. Bir gemide yanıcı malzemeyi teşkil eden unsurlar, gemi ekipmanları olabileceği gibi, gemide taşınan yüklerde nitelikleri itibariyle yanıcı malzeme olabilir. Örneğin; kömür ve pamuk yükü gibi.

²³⁰ **OMAĞ, M. K.:** "Türk Ticaret Kanunu ile Poliçe Genel Şartları Açısından Yangın Sigortası, Hukuk Araştırmaları", Y. 1989, S. Ocak-Aralık, sh. 33.

²³¹ **KENDER, R.:** Türkiye' de Hususi Sigorta Hukuku I, Sigorta Müessesesi-Sigorta Sözleşmesi, İstanbul 2001, sh. 225.

²³² **MEMİŞ,** Yangın Sigortasında Riziko, sh. 40.

²³³ **YAĞIZ,** sh. 204.

Yanıcı malzeme yangınları ile savaşmada büyük miktarda su ile soğutma veya içinde büyük miktarda su bulunan söndürücü maddeler ile soğutma yapılır. Bunun nedeni, suyun çok büyük ısı emme özelliğine sahip olması ve her yerde, özellikle denizde bol miktarda bulunabilmesidir.

Deniz suyu, her ne kadar yanıcı malzemeler ile ilgili yangınla mücadele etkin bir söndürme yöntemi ise de, her türlü yangının söndürülmesinde kullanılamaz. Örneğin; geminin taşıdığı petrol yükünün yanması halinde deniz suyu söndürme niteliği bulunmamaktadır²³⁴.

2. Sıvı Petrol Yangınları

Ham petrol ve ürünlerinin tutuşma sıcaklıkları çok düşük olmakla beraber, sıvı petrol yangınlarında maddenin kendisi değil çıkardığı gazlar yanmaktadır. Ham petrol ve ürünleri parlamaya çok yatkın oldukları için, özellikle yük olarak sıvı petrol taşıyan tankerlerde bu tip yangınlar büyük tehlike oluşturmaktadır.

Bu tür maddelerin yangınlarını söndürmede köpük en etkin söndürücü olarak görülmektedir. Kaptan, yangının sıvı petrol yangını olduğunu tespit ederse köpükle yangına müdahale edilmelidir. Çünkü köpük; petrol veya sudan daha az özgül ağırlığa sahip küçük kabarcıkların toplamı olup, yanan bir sıvının yüzeyi üzerinde akıcı ve yapışık boğucu bir örtü meydana getirir. Yangının çıkması veya devamı için gerekli üç elemenden biri olan oksijenin petrole ulaşmasını önleyerek yangını sona erdirir²³⁵.

Çok geniş yüzeyde olmayan ve uçucu gazlar çıkarmayan petrol türü yangınların söndürülmesi, eğer yanan tüm yüzeye uygulanabilirse, su spreyi ya da sisi uygulamasıyla da söndürülebilir²³⁶.

Uzun zamandan beri yanan bir petrol ürününde sıcaklık fazla derinlere inmiş olabileceğinden petrolün gaz çıkarmaması için gerekli olan

²³⁴ YAĞIZ, sh. 253.

²³⁵ YAĞIZ, sh. 204.

²³⁶ YAĞIZ, sh. 204.

sıcaklığa indirilmesi zaman alabilir. Ayrıca su jeti kaynayan petrolü sıçratarak ya da taşıtarak etrafa yayabilir. Bu durum aynı zamanda suyun kaynaması ile de artabilir. Petrol yangınlarında su yalnız sprey ya da sis halinde kullanılabilir.

Tanklarda çıkan yangınlarda en iyi mücadele, boğma maddesi olan köpük ya da karbondioksit ile yapılır. Eğer tanklar kapatılabiliyorsa ve bitişik alanlar ya da hacimler soğutulabiliyorsa, bazı durumlarda kimyevi kuru toz da yangın söndürücü olarak kullanılabilir²³⁷.

Karbondioksit genellikle dağılmış olmayacağı durumlarda uygulanacağı kapalı bölge yangınlarında mükemmel bir boğma maddesidir. Açık güvertede ise etkisi sınırlıdır. Bu nedenle karbondioksit makine daireleri, pompa daireleri, elektrik dağıtım yerleri gibi başka türlü erişilemeyen kapalı yerlerde ulaşamayan bölgelere girilebildiği için etkilidir²³⁸.

Karbondioksit, hassas makina veya teçhizatlara hasar vermez ve iletken değildir. Elektrikli teçhizatın üzerine veya civarında güvenle kullanılabilir²³⁹.

3. Sıvılaştırılmış Petrol Gazı (LPG) Yangınları

Sıvılaştırılmış petrol gazı yangınları da yine bu tür yükleri taşıyan tankerler bakımından büyük tehlike arz etmektedir. Sıvılaştırılmış petrol gazı, gemide sızıntı yaparak yanıyorsa, sızıntı durdurulduğunda yangın söner. Bu mümkün değil ise, bir yandan yanmaya izin verildiği gibi diğer yandan da su spreyi kullanarak yayılan sıcaklığın etkisi azaltılmaya çalışılır²⁴⁰.

Alevin söndürülmesi sonucu yanmamış büyük bir gaz kütlesinin çevreye yayılmasına neden olduğunda ve bu gaz kütlesinin tekrar alev

²³⁷ YAĞIZ, sh. 205.

²³⁸ YAĞIZ, sh. 205.

²³⁹ YAĞIZ, sh. 205.

²⁴⁰ YAĞIZ, sh. 202.

almasıyla daha büyük çapta alevler etrafa yayılacağından, bu durumda çok dikkatli olunmalıdır.

Gazın akımını kontrol eden valfa ulaşmak ve kapamak için yakınında bulunan küçük sızıntılardan oluşan yangını söndürmek gerekir. Bu durumda kuru tozlu yangın söndürücüler kullanılmalıdır²⁴¹.

Sıvılaştırılmış petrol gazları yangınlarında asla su jeti kullanılmaz. Ayrıca, köpük de bu tür yangınların söndürülmesinde etkin değildir.²⁴²

4. Elektrik Yangınları

Elektrik cihazlarındaki yangınlar ile mücadelede “iletken olmayan” söndürücü madde kullanılması esastır. Bunlar karbodioksit ve veya kuru kimyasal tozlardır. Elektrik yangınlarına kısa devre ve fazla ısınma veya başka yerdeki bir yangının yayılması sebep olabilir. Çok hassas elektrik cihazları kuru kimyasal tozların kullanılması ile hasara uğratılabilir²⁴³.

C. Gemilerde Yangınla Mücadele Teçhizatı

Gemilerin yangınla mücadele teçhizat için kuralları geminin tescil edildiği milli kanunları tarafından belirlenir. Bu kurallar genellikle 1974 tarihli “Milletlerarası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi” (SOLAS) ve sözleşmenin 1978 ve 1983 tarihli eklerinde belirtilen kurallara uygun olmalıdır²⁴⁴.

Genelde gemiler, su ile yangın söndürme sistemine sahiptir. Öyle ki, bu sistem, pompa, ana yangın valfı, yangın hortumları, su sıkma jeti ve püskürtme nozullarından meydana gelen elemanlara haizdir. Gemide herhangi bir mevkiye iki ayrı yerden su sıkmayı sağlayacak şekilde yerleştirilmiş, yeter sayıda yangın valfı olmalıdır²⁴⁵.

Sahilden su vericisinin gemideki ana yangın donanımı üzerinde

²⁴¹ YAĞIZ, sh. 203.

²⁴² YAĞIZ, sh. 203.

²⁴³ YAĞIZ, sh. 203.

²⁴⁴ YAĞIZ, sh. 210.

²⁴⁵ YAĞIZ, sh. 210.

herhangi bir valfe bağlanmasını sağlayacak şekilde, tankerlerde “Uluslararası Sahil İrtibat Rekoru” bulunmalıdır. Bu bağlantıyı sağlayan bir araç olan rekor, gemide her zaman kullanılmaya hazır durumda bulunmalıdır.

Gemilerde yangına karşı mücadele teçhizatlarından biri de koruyucu giysilerdir. Bütün koruyucu giysiler ısıya karşı dayanıklıdır. Bu sebeple yanmaya karşı belli miktara kadar koruma yaparlar. Koruyucu giysiler kuru ve kullanmaya hazır olarak muhafaza edilmelidir. Tankerlerde koruyucu giysiler, teneffüs cihazlarının bulunduğu yerlerde saklanmalıdır²⁴⁶.

Gemide bir yangın çıkması durumunda, gemi mürettebatının yangından mümkün olan en kısa zamanda haberdar olabilmesi için yangın alarm sistemlerinin ve acil yangın pompalarının durumu klas kuruluşlarınca ve devlet liman yetkililerince sistemli bir şekilde denetlenmektedir²⁴⁷.

Böylece yangın söndürme müşterek avaryasının en önemli unsurlarından biri olan “yangın” kavramı, çeşitleri ve yangınla mücadele teçhizat yöntemlerin incelenmiştir. Ancak, yangın söndürme müşterek avaryası, gemide yangın çıkması ile beraber diğer şartları da içerdiğinden, müşterek avaryanın gerçekleşmesi için gereken bütün unsurlar, aşağıda beraber bir başlık altında incelenmektedir.

IV. Yangın Söndürme Müşterek Avaryasının Unsurları

Yangın söndürme müşterek avaryasının unsurlarını, yukarıdaki tanıma uygun olarak incelemeyden önce bir hususu belirtmekte yarar vardır. Meydana gelen bir olayda, yangın söndürme müşterek avaryasının varlığından bahsedebilmek için öncelikle müşterek avaryanın genel şartlarının mevcut olması gerekmektedir. Ticaret Kanununun 1188. maddesinde yangın söndürme müşterek avaryası özel olarak düzenlenirken, müşterek avarya hakkındaki genel düzenleme olan Ticaret Kanununun

²⁴⁶ YAĞIZ, sh. 211.

²⁴⁷ YAĞIZ, sh. 211.

1179. maddesinin 1. fıkrası hükmü bertaraf edilmek istenmemiştir. Bu nedenle, bir olayın yangın söndürme müşterek avaryası olarak değerlendirilebilmesi için, olayda müşterek avaryanın genel şartları ile birlikte ayrıca yangın söndürme müşterek avaryası için aşağıda açıklanan özel unsurların gerçekleşmiş olması gerekmektedir.

Yukarıda verilen tanım müşterek avaryanın genel unsurlarını da içermektedir. Böyle bir düzenlemenin yapılmasının amacı, tanımın tam ve eksiksiz olabilmesi içindir²⁴⁸. Bununla beraber, aşağıda yangın söndürme müşterek avaryasının unsurları incelenirken, çalışmanın birinci bölümünde²⁴⁹ genel olarak müşterek avaryanın unsurları belirtilmiş olduğundan müşterek avaryanın genel şartları bu bölümde yeniden ele alınmamış, sadece yangın söndürme müşterek avaryasına özgü unsurlar üzerinde durulmuştur.

Yangın söndürme müşterek avaryası kurumunun kendisine özgü unsurları ise şöyledir:

A. Gemide Bir Yangının Çıkması

Her şeyden önce yangın söndürme müşterek avaryasının varlığından söz edebilmek için bir “yangın” unsurunun var olması şartı muhakkaktır. Bununla beraber, Ticaret Kanunumuzda yer alan “gemide çıkan yangın” şeklindeki deyiş, yükte çıkan yangını dışlamak amacına yönelik değildir. Konu, bir yangının çıkmasıdır. Bu yangın, gemide ya da yükte de olabilir. Bununla beraber “gemide çıkan yangın” sözünün dışarıdan gemiye sıçrayan yangını ayrı tutma amacı taşıyıp taşımadığı başka bir deyişle yangının çıkış yerinin önemli olup olmadığı tartışmalıdır. Doktrinde, bu kavramdan gemiye dışarıdan sıçrayan yangını ayrı tutmamak gerektiğini ileri sürerek maddenin başka bir gemiden, rıhtımdan, yahut karadan gemiye sıçrayan yangını kapsamı gerektiği fikri ileri sürmüştür²⁵⁰.

Bu görüşün yanında, arıca diğer bir görüş ise, Türk Ticaret

²⁴⁸ **BARLAS**, sh. 480-481.

²⁴⁹ Müşterek Avaryanın genel unsurları için bkz. sh. 20.

²⁵⁰ **YAVAŞÇA**, sh. 92-93.

Kanununun 1188. maddesinde metnin "Gemide çıkan yangını söndürmek üzere..." ifadesiyle başlamasından ve maddenin kenar başlığında "Gemide çıkan yangının söndürülmesi" olmasından hareketle, yangının gemide çıkmış olması gerekliliğini savunmaktadır. Bu düşünceye göre, gemi dışında çıkan yangını -gemiye sirayet edebilecek olsa da- söndürmek için girişilen faaliyetler sonucu meydana gelen zarar ve masraflar müşterek avarya teşkil etmeyecektir²⁵¹.

B. Yangının Müşterek Bir Tehlike Oluşturması

Bu unsuru incelemeden önce, önemle belirtmek gerekir ki; yangının kendisi doğrudan doğruya müşterek avarya tehlikesi değildir. Gemide veya yükte bir yangın meydana gelmiş ise, zarar gemi veya yük sahibine düşer²⁵². Bu da hukuki deyimle "hususî avarya" dır. Bu durumda gemi veya yük sahibi yangın rizikosuna karşı gemisini ya da yükünü sigortalatmış ise sigortacıya başvurarak kendi zararlarının tazminini talep edebileceklerdir.

Yukarıda belirtildiği gibi, yangından doğan zararlar müşterek avarya kapsamında olmayıp, Türk Ticaret Kanununun 1180. maddesi anlamında bir hususî avarya teşkil ederse de, bu yangının söndürülmesi girişimleri sonucu meydana gelen masraf ve zararlar Türk Ticaret Kanununun 1188. maddesi ve York-Anvers Kuralları 2004 Kural III gereğince müşterek avaryadır.

Bu nedenle, gemide çıkan her yangının, söndürme faaliyetleri bakımından müşterek avaryaya yol açıp açmayacağı, ele alınması gereken önemli bir sorundur. Yürürlükteki Türk Ticaret Kanununda bu noktada herhangi bir açıklık bulunmamaktadır. Fakat müşterek avaryanın genel koşullarından yararlanılarak, bu noktada kriterin "birlikte yolculuğun selameti" olduğu belirtilebilir²⁵³. Buna göre, birlikte yolculuğun selametini tehlikeye düşürmeyen, sadece yükü veya sadece gemiyi ilgilendiren ve tehlike oluşturmadığı için önlem alınmayan küçük yangınlar hususî avarya

²⁵¹ **BARLAS**, sh. 487.

²⁵² **KENDER/ÇETİNGİL**, sh. 156.

²⁵³ **BARLAS**, sh. 487.

olarak kalacaktır²⁵⁴.

Eğer yangın, birlikte deniz yolculuğunun güvenliğini tehlikeye düşürecek aşamaya gelmiş ise, yangının söndürülmesi faaliyetlerinden doğan zararlar müşterek avarya paylaştırılmasına dahil olur. Bu nedenle, yangın söndürme müşterek avaryasının olabilmesi için, müşterek avaryanın genel şartlarına paralel olarak olan "yangının müşterek tehlike oluşturmasının gerekliliği" açıktır²⁵⁵.

Yukarıda açıklandığı üzere, yangının genişleyerek gemi ve yük için müşterek bir tehlike oluşturduğu andan itibaren müşterek avarya hali söz konusudur²⁵⁶. Ancak, müşterek tehlikenin var olup olmadığını tespit etmek her zaman kolay olmayabilir. Bu nedenle uygulamada bir çok sorunla karşılaşmaktadır.

Örneğin; güvertede ambarlardan çok uzak bir yerde bulunan boş koli ambalajlarının ya da yedek halat toplarının tutuşması halinde, bu yangını söndürmek için girişilen faaliyetlerin doğurduğu masraf ve zararlar müşterek avaryadan sayılacak mıdır? Bu durumda, doktrinde müşterek tehlike şartının yerine gelmediği görüşü bulunmaktadır²⁵⁷. Eğer yangın, yükler bakımından herhangi bir tehlike teşkil etmemekte ise, gemi ve yük için "ortak tehlike" unsuru bulunmamaktadır. Bu nedenle, yolculuğun müşterek güvenliği için girişilmiş bir faaliyetten söz edilemez. Kanımızca, sonuç olarak denilebilir ki, gemi ve yük için ortak bir tehlike oluşturmayacak şekilde çıkan yangını söndürme girişimlerinden doğan masraf ve zararlar müşterek avarya paylaştırılmasına dahil değildir.

Yangının, geminin kendi yakıtı olan kömürde çıkması halinde durum ne olacaktır? Bu durumda, kömürün yanmasının ne ölçüde ortak tehlike oluşturduğuna bakılmalıdır. Yangın büyüyüp, yolculuğun devamını tehlikeye düşürecek duruma gelir ise, söndürme tedbirlerinden doğan masraf ve

²⁵⁴ **YAVAŞÇA**, sh. 93.

²⁵⁵ **BARLAS**, sh. 488.

²⁵⁶ **YAVAŞÇA**, sh. 93.

²⁵⁷ **BARLAS**, sh. 487.

zararlar müşterek avaryaya gireceği görüşü bulunmaktadır²⁵⁸. Şayet, yakıt olarak kullanılan kömür, yükten ayrı bir bölmede bulunuyorsa ve yanması ortak tehlikeye yol açmamış ise, bu yangın söndürme faaliyetlerinin doğurduğu masraf ve zararlar yangın söndürme müşterek avaryası kapsamına girmez. Fakat bu masraf ve zararlar başka bir müşterek avaryayı meydana getirebilir. Yanan kömür yerine, yakıt olarak gemi parçası, yük ve kumanyanın kullanılması durumunda, Türk Ticaret Kanununun 1189. maddesi uyarınca ayrı bir müşterek avarya hali söz konusu olabilir.

Bu konuda, tehlikenin varlığına kimin karar vereceği probleminin üzerinde de durmak gerekir. Tehlikenin varlığına karar verme yetkisinin kimde olduğunun belirlenmesi gerekmektedir. Mutlaka yetkili kaptan mıdır, yoksa ikinci kaptan, kılavuz, liman dairesi veya başka bir makam da karar verebilir mi? Bu konu oldukça tartışmalıdır²⁵⁹. Türk Ticaret Kanununun 978. ve 979. maddeleri, 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 istisna olarak, başka birinin, örneğin ikinci kaptanın, gemi zabitanın, kılavuzun veya liman dairesinin tehlikenin varlığına karar vermeye yetkili olduğu kabul edilmelidir. Şu halde kural, tehlikenin varlığına kaptanın karar vermesidir. Bu prensip, "Ralli-Troop"²⁶⁰ olayında Amerikan Yüksek Mahkemesince de paylaşılmıştır²⁶¹.

Sözü edilen olay kısaca şöyledir: Bağlama limanında bulunan "J.W. Parker" adlı gemide, yüklemekten sonra yangın çıkmış, ikinci kaptanın çağrısı üzerine diğer gemiler yardıma gelmiş ve ambarlara su sıkmaya başlamışlardır. Daha sonra da, liman otoriteleri gemiye çıkarak hareketin idaresini ellerine almışlardır. Bu sırada kaptan gemiye gelerek malları

²⁵⁸ **BARLAS**, sh. 488.

²⁵⁹ **TEKİL**, Müşterek Avarya, sh. 90.

²⁶⁰ **TEKİL**, Müşterek Avarya, sh. 91. Ancak, Arseven' e göre bu kararda varılan sonuç Amerikan mahkeme içtihatlarında benimsenen genel çözüm yolu olduğu söylenemez. bkz. **Arseven**, sh. 41.

²⁶¹ **BARLAS**, sh. 488.

boşaltmaya 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 olmuştur²⁶².

Olaydan sonra müşterek avaryanın varlığı dava konusu olmuş, New York "Circuit" mahkemesi olayda yangın söndürme müşterek avaryasının mevcut olduğunu kabul etmiş, ancak hüküm Yüksek Mahkeme tarafından bozulmuştur. Gerekçe olarak da şu unsurlar ileri sürülmüştür²⁶³:

"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. Ayrıca uygulanacak tedbiri seçme yetkisi kaptana aittir. Üstelik, olayda kaptanın emri uygulansaydı daha az zarar doğacağı yönünde bilirkşi kararında mevcuttur. Nihayet, liman otoriteleri kanun veya sözleşme ile bu konuda yetkili kılınmamışlardır."

Doktrinde Yüksek Mahkemenin bu kararının yerinde olduğu görüşü bulunmaktadır²⁶⁴.

Ayrıca, tehlikenin varlığında yanılma konusu üzerinde de durmak gerekir. Eğer, gerçekte bir yangın olmadığı halde kaptan yangın –ve dolayısıyla tehlike- var sanarak bir takım tedbirler almış ve sonuçta da masraf ve zarar doğmuşsa, bunlar müşterek avarya sayılacak mıdır²⁶⁵? Müşterek avaryanın genel şartları içinde de tartışılan bu konuda, subjektif tehlikenin yeterli olduğu kanısı bulunmaktadır²⁶⁶. Gerçekte bir tehlike bulunmadığı halde kaptan yangın var sanarak makul surette söndürme faaliyetlerine girişmişse, meydana gelen masraf ve zarar müşterek avarya sayılmak gerekmektedir. Bu konuda, İngiliz mahkemesi içtihatçıları görüş

²⁶² **BARLAS**, sh. 488.

²⁶³ **BARLAS**, sh. 489.

²⁶⁴ **BARLAS**, sh. 489.

²⁶⁵ **YAVAŞÇA**, sh. 93.

²⁶⁶ **BARLAS**, sh. 489.

birliği içinde olmamakla beraber, 1922 yılında verilmiş bir kararda müşterek avaryanın varlığı reddedilmiştir²⁶⁷.

Joseph Watson and Sens Ltd. –Fireman’s Insurance Company of San Francisco- arasındaki uyuşmazlığa konu teşkil eden olayda gemi reğine yüklüdür. Kaptan, buhar borularındaki bağlantılardan birinin gevşemesi üzerine çıkan buharı duman sanmış ve yangın çıktığı zehabına kapılarak ambara su sıkılmasını emretmiştir. Bu faaliyet sonucu doğan zarar, İngiliz mahkemesince müşterek avarya olarak kabul edilmemiştir²⁶⁸.

C. Yangın Söndürme Faaliyetine 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 konumuz açısından önem taşımaktadır.

Yürürlükteki Türk Ticaret Kanununun 1188. maddesinde “...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, yangının sonlandırılmasına uygun her yol söndürme faaliyeti olarak kabul edilecektir. Bu konuda York-Anvers Kuralları’ na nazaran Ticaret Kanununda bir farklılık bulunmaktadır:

York-Anvers Kuralları 2004 Kural III’ de yangın söndürme zararları düzenlenirken söndürme faaliyetlerine örnekler verilmiş ve özellikle “karaya oturtma” dan da bahsedilmiştir. Buna karşılık, Ticaret Kanununda böyle bir ifadeye yer verilmemiştir. Türk Ticaret Kanununda söndürme tedbirlerinde biri olarak karaya oturtmanın sayılamamış olması bir unutma eseri

²⁶⁷ **BARLAS**, sh. 490.

²⁶⁸ **BARLAS**, sh. 490.

değildir²⁶⁹. Çünkü, TBMM Adliye Encümeni Mazbata' sının 413. sayfasında ki kayıtlara göre; "Bu maddenin mehzazı olan 1950 York-Anvers Kuralları' nın III Kaidesinde geminin karaya oturtulması sözü çıkarılmış bulunmaktadır."²⁷⁰ denilmektedir. Bu ifade nedeni ile değişikliğin bilinçli olarak yapıldığı görüşü hakim olmakla beraber değişikliğin sebebini anlamak güç olduğu gibi, gerekçede kullanılan ifade de yanlış bulunmaktadır²⁷¹. Çünkü, Ticaret Kanununun müşterek avarya ile ilgili hükümlerinin mehzazı olan York-Anvers Kuralları 1950 Kural III' de "karaya oturtma" örneği muhafaza edilmiştir²⁷². Kanundaki eksik düzenlemeye rağmen, yangının geminin karaya oturtulması suretiyle söndürülmesi halinde de yangın söndürülmesi müşterek avaryasının varlığı kabul edilmelidir. Ticaret Kanununda yer alan "başkaca suretlerle" ifadesi buna imkan verecek derecede geniştir²⁷³.

Yanan geminin batırılması ile yangının söndürülmesi de müşterek avarya paylaştırılmasına neden olmaktadır. Batırma da bir söndürme faaliyeti olarak kabul edilmelidir. Nitekim, Yargıtay Ticaret Dairesi' nin 02.10.1950 tarih ve E. 1950/3109, K. 1950/3993 sayılı kararında²⁷⁴; "Yükte çıkan yangının söndürülmesi için itfaiyenin yardımı ve kaptanın emriyle geminin batırılması sebebiyle gelen zararlar müşterek avaryadandır." denilmek suretiyle bu hususa işaret edilmiştir.

Yargıtay Ticaret Dairesi' nin kararına konu olan olayda, davacıya ait "Sarıkuş" motoru İstanbul, Haydarpaşa' dan yüklediği altı yüz çuval kükürtü iskeleye boşaltırken kükürtler harareten kızışmış ve yangın çıkmıştır. Kaptan, yangını söndürebilmek için geminin batırılmasını emretmiş, bunun üzerine itfaiyenin de yardımı ile gemi batırılmıştır. Sonuçta, yükler kurtarılmış, fakat batma yüzünden gemi makinaları hasara uğramıştır. Gemi sahibi uğradığı zararların garameten taksimi talebiyle dava açmış,

²⁶⁹ **BARLAS**, sh. 491.

²⁷⁰ **DOĞANAY, İ.:** Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C. III, Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku, Ankara 1979, sh. 549.

²⁷¹ **BARLAS**, sh. 490-491.

²⁷² **BARLAS**, sh. 491.

²⁷³ **BARLAS**, sh. 491.

²⁷⁴ **OKAY, S.:** Deniz Ticaret Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları, İstanbul 1963, sh.588; **BARLAS**, sh. 491.

mahkeme de bunu kabul ederek olayda müşterek avaryanın varlığına hükmetmiştir. Yargıtay' da yapılan temyiz incelemesi sonucunda yerel mahkemenin kararı onanmıştır²⁷⁵.

Henüz yangın çıkmamakla beraber, yükün, mesela kömür veya kükürtün, yangını başlatacak şekilde kızışması halinde, buna karşı bir takım tedbirler alınmasında da müşterek avarya hareketi var sayılmalıdır.

Söndürme tedbiri olarak en çok suyun kullanıldığı, gemide çıkan yangın çeşitleri ve gemilerde yangın söndürme teçhizatı incelenirken belirtilmiştir. Suyun yol açacağı zararlar çeşitli olabilir. Örneğin; yükler ısınabilir, harareten ısınan gemi makineleri deforme olabilir, bazı yükler ve gemi parçaları denize akabilir. Diğer şartlar da mevcut ise, bu masraf ve zararlar müşterek avarya paylaştırılmasına dahil olurlar²⁷⁶.

D. Söndürme Faaliyetlerinin Masraf ve Zarara Yol Açması

Gemide çıkan ve müşterek tehlike arz eden bir yangını söndürmek için girişilen faaliyetlerin yol açtığı zarar ve masraflar yangın söndürme müşterek avaryasındandır. Daha önce de incelendiği gibi, yangından doğan zararlar iradi bir fedakarlık sonucu meydana gelmediğinden müşterek avarya paylaştırmasını meydana getirmezler²⁷⁷.

Doktrinde, bu konuda, yangın söndürme müşterek avaryasında kaptanın iradi bir fiili ile bir hususi avarya halinin müşterek avaryaya dönüştüğü fikri kabul görmemiştir. Çünkü, yangına uğrayan yükler, kaptanın iradi fiili olan söndürme tedbirlerine konu olsa bile, müşterek avarya kapsamına girmez²⁷⁸. Türk Ticaret Kanununun 1188. maddesinde düzenlenmiş bulunan istisna hükmü buna açıkça engel teşkil etmektedir.

Bu konuda verilen bir hakem-dispeççi kararında²⁷⁹, yangın zararının

²⁷⁵ **BARLAS**, sh. 491.

²⁷⁶ **BARLAS**, sh. 492.

²⁷⁷ **BARLAS**, sh. 492.

²⁷⁸ **BARLAS**, sh. 493.

²⁷⁹ **BARLAS**, sh. 492-493.

paylaşılmayacağı açıkça gösterilmiştir. Karara konu olan olayda, "Eskişehir" şilebinin I-1962 sayılı gidiş seferine ait boşaltma işlemlerine başladıktan sonra, geminin dip ambarında yangın başlamış ve alınan söndürme tedbirleri zarara yol açmıştır. Bu arada on adet ambar kapağı da hasara uğramıştır. İşte bu hasarın tazmini talebi, hakem-dispeççiler tarafından, yangından ileri geldiği gerekçesiyle reddedilmiştir. Yine bu kararda, gemi bölümlerindeki hasarın %80' inin yanmadan, %20' sinin söndürmeden ileri gelmiş olduğu, tazminatın bu orana göre hesaplanması gerektiği belirtilmiştir.

Bu noktadaki bir problem ise, hangi zararın yangın, hangi zararın söndürme zararı olduğunun saptanmasıdır. Bu sorunu yangın söndürme müşterek avaryasının kapsamını tespit ederken ele almak gerekmektedir.

Navlun sözleşmesinin Ticaret Kanununun 1074. maddesi uyarınca tartı üzerinden kararlaştırıldığı bir yolculukta yangını söndürmek için ambarlara sıkılan su yükün ağırlığını arttırmışsa, donatan, hakettiği halde yükle ilgiliden talep edemeyeceği ek navlun tutarının müşterek avarya olarak tazminini isteyebilecek midir? Problem, Fransız Dispeççiler Derneği' nin 22.01.1926 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, donatanın müşterek avarya yoluyla artan ağırlığa tekabül eden ek navlun ücretini talep edemezse de, artan ağırlık miktarının kendisine tahmil etmiş bulunduğu ek nakliye masraflarını isteyebileceği kanaatine varmıştır²⁸⁰.

V. Yangın Söndürme Müşterek Avaryasının Kapsamı

A. Yangın Söndürme Müşterek Avaryasının Kapsamına Giren Zararlar

Gemide çıkan bir yangın ve bunun söndürülmesi faaliyetleri sonucu gemide ve veyahut yükte üç tür zarar doğabilir:

²⁸⁰ **TEKİL**, Müşterek Avarya, sh. 172.

1. Doğrudan doğruya yangının yol açtığı zararlar,
2. Yangını söndürmek için alınan tedbirlerin, mesela sıkılan suyun veya köpüğün, yanan mallara verdiği zararlar ve
3. Yanmamış malların söndürme yüzünden uğradığı zararlar.

Gerek Türk Ticaret Kanununun 1188. maddesi gerekse York-Anvers Kuralları 2004 Kural III numaralı nazara alındığında, yükün yanmamış kalan parçalarının, istif edilmeksizin veya dökme halde gemiye yüklenmiş bulunan malların ve gemi kısımlarının yanma yüzünden uğradığı zararlar hariç tutulmak kaydıyla, söndürme için yapılan zararlar müşterek avarya olarak kabul edilmiştir. Yangın zararları, hususi avarya teşkil ettiği gibi, yanan mallara söndürme yüzünden gelen zararlar da, müşterek avarya kapsamı dışında bırakılmıştır²⁸¹. Şu halde, söndürme faaliyetlerinden doğan masraf ve zararlar müşterek avaryadır²⁸².

Türk Ticaret Kanununun 1188. maddesinde, sadece “zararlar” dan bahsedip, “söndürme masrafları” nın müşterek avaryaya girip girmeyeceği konusunda herhangi bir hüküm taşımamaktadır. York-Anvers Kuralları’ nın III numaralıсында da bu konuda açıklık yoktur. Buna rağmen söndürme masraflarının da müşterek avarya kapsamına gireceği kabul edilmektedir. Çünkü, bu husus genel hüküm niteliğinde olan Ticaret Kanununun 1179. maddesinin 2. fıkrasında açıkça belirtilmiştir. Şu halde, söndürme sonucu doğan zararlar kadar, yine bunun sonucu olarak yapılan masraflar da müşterek avarya kapsamına girer²⁸³.

Ancak, yangın söndürme müşterek avaryasında zararın avarya paylaştırmasına dahil olabilmesi için, bu zararın tespit edilebilir nitelikte olması gerekmektedir. Bu nedenle, Yargıtay Ticaret Dairesi, Devlet Deniz Yolları ile Sokoni Vakum and Oil Şirketi arasındaki uyuşmazlıkta verdiği

²⁸¹ **YAVAŞÇA**, sh.93.

²⁸² **YAVAŞÇA**, sh.94.

²⁸³ Aynı görüş için bkz. **ARSEVEN**, s.161.

07.11.1949 tarih, E. 1949/4746 ve K. 1949/4565 sayılı kararında²⁸⁴; “yangının söndürülmesinden ileri gelen zararın tesbitine imkan olmadığı bilirkişi raporu ile anlaşıldığı takdirde dipeççi tayinine mahal kalmaz” demektedir.

Karara konu teşkil eden olayda, davalıya ait motorin ve gaz, davacı idareye ait “Başarı” gemisi ile taşınmış, gemi Mersin limanında iken gemide yangın çıkmış, alınan tedbirler sonucu yük kurtarılmış, fakat gemide hasar meydana gelmiştir. Yargıtay olayda, müşterek avaryanın varlığı iddiası ile açılan davayı, zararın tespit edilmesindeki imkansızlık nedeniyle reddetmiştir.

Yargıtay, kararda belirtildiği üzere, eğer müşterek avaryaya neden olan tehlike neticesinde meydana gelen zararın, tespit edilebilecek nitelikte olmaması halinde, dispeç düzenlenerek müşterek avarya paylaşımının da yapılmayacağı kanaatindedir. Doktrinde, müşterek avarya iddiasında bulunan kimsenin, hasarın varlığını ispat etme zorunluluğunu ileri sürerek, Yargıtay’ ın bu kararını haklı bulunmaktadır²⁸⁵.

B. Yangın Söndürme Müşterek Avaryasının Kapsamı Dışında Kalan Zararlar

Türk Ticaret Kanununun, yangın söndürme müşterek avaryasını düzenleyen 1188. maddesi ana kuralı belirttikten sonra, kapsama dahil olmayan zararları istisna hükmü şeklinde düzenlemiştir. Ticaret Kanunu, yangın söndürme müşterek avaryasının kapsamına dahil olmayan bu zararları, “...(Yükün yanmamış kalan parçalarının, istif edilmeksizin veya dökme halde gemiye yüklenmiş bulunan malların ve gemi kısımlarının yanma yüzünden uğradığı zararlar hariç)...” şeklinde ifade etmiştir.

Ticaret Kanununun 1188. maddesinin lafzi yorumlanması halinde hüküm niteliğini kaybedecektir²⁸⁶. Çünkü, maddenin anlamına göre, gemi

²⁸⁴ OKAY, sh. 589.

²⁸⁵ OKAY, sh. 590.

²⁸⁶ ARSEVEN, sh. 106.

kısımlarının, dökme malların ve kolilerin yangından gördükleri zarar tazmin edilmez, fakat söndürme önlemlerinden doğan zararları ödenir. Bu ise istisna değil, kuralın tekrarından ibarettir.

Yangın söndürme müşterek avaryasının kapsamı dışında kalan masraf ve zararlar başlıca üç grupta toplanabilir:

1. Yangından Doğan Masraf ve Zararlar

Daha önce de belirtildiği gibi, yangından meydana gelen zararlar müşterek avarya kapsamı dışında kalmaktadır. Yangın nedeni ile gemi veya yükün uğradığı zararlar hususi avaryayı teşkil eder²⁸⁷.

Türk Ticaret Kanununun 1188. maddesinde yer alan bu istisna hükmü, Anglo-Sakson kökenlidir²⁸⁸. Bu istisna hükmünün kabul edilmesinin başlıca iki sebebi vardır:

Birincisi, yangına uğrayan gemi kısımları ile yük parçalarına gelen zararın bir yangın zararı olduğu, söndürme zararı olarak değerlendirilmeyeceğidir²⁸⁹. İkincisi ve daha önemlisi, meydana gelen zararın pratik bakımdan yangın zararı mı yoksa söndürme zararı mı olduğunun tespitindeki güçlülüdür²⁹⁰. Bu nedenlerle, bizatihi yangından doğan zararlar müşterek avarya paylaştırılması dışında bırakılmıştır.

Yangın neticesinde geminin yükü yanabileceği gibi, gemi teknesi, geminin mütemmim cüzleri ve teferruatı da yangın nedeniyle zarar görebilir. Genellikle geminin tahta aksamı yangına mağruzdur. Metal kısımlar esas itibarıyla yanıcı nitelikte değildirler. Metal kısımlarda yanan, bunlar üzerindeki yağ yani yanıcı boya tabakasıdır. Fakat, metal kısımlar da zarara uğrayabilir: Yangının etkisiyle kızışan metal yumuşar, formunu bozar, özellikle üzerine sıkılan soğuk suyun nedeniyle zarar görür. Bu yüzden,

²⁸⁷ **BARLAS**, sh. 496.

²⁸⁸ **ARSEVEN**, sh. 107.

²⁸⁹ **BARLAS**, sh. 496.

²⁹⁰ **ARSEVEN**, sh. 107.

istisna hükmü bunlar hakkında da aynen uygulanmalıdır²⁹¹.

2. Yanmış Kısımlarda Söndürmeden Oluşan Masraf ve Zararlar

Gemideki bir yangın neticesinde, gemi ve veyahut yükün yangın nedeniyle yanmış kısımlarının söndürülmesi sırasında yapılan masraf ve hasarlar müşterek avarya paylaştırılmasına dahil değildir.

3. Dökme Yüklere Gelen Zararlar

Türk Ticaret Kanununun 1188. maddesinde yükün yanmamış kalan parçalarının istif edilmeksizin veya dökme halde gemiye yüklenmiş bulunan mallara gelen zararları müşterek avarya paylaştırılmasına dahil etmemiştir. Ticaret Kanununda, yükün yanmamış kalan parçaları için şu şekilde bir ayırım yapılmıştır:

a. Dökme Yüklere

Türk Ticaret Kanununu "...istif edilmeksizin veya dökme hali..." yüklenmiş mallardan bahsetmektedir. Burada ifade edilen, bağımsız kolilere ayrılmaksızın dökme halde bulunan ve bu şekilde taşınan mallardır. Kömür, buğday ya da pancar dökme yüklere örnek olarak verebilir²⁹².

Dökme yüklerin, birden fazla ambarda taşınması durumunda eğer ambarlardan birinde yangın çıkmış ve ambarların hepsinde söndürme tedbirlerine girilmiş ise, bu durumda ortaya bazı problemler çıkabilir. Bu konu, aynı kişiye ait altı yüzlük tonluk kömür yükünün üç ayrı ambarda taşınması örneği ile açıklanmıştır²⁹³.

Eğer geminin, bir numaralı ambarındaki kömürler kızışıp yanmaya başlamış, bunun üzerine her üç ambarda da söndürme tedbirleri alınmışsa, iki ve üç numaralı ambarlarda taşınan yüklerin söndürme tedbirleri yüzünden uğradığı zararlar müşterek avarya paylaştırılmasına dahil

²⁹¹ ARSEVEN, sh. 107.

²⁹² BARLAS, sh. 497.

²⁹³ BARLAS, sh. 497.

olacaktır. Bunlar hakkında istisna hükmü uygulanmaz. Çünkü, iki ve üç numaralı ambardaki dökme yükler yangına maruz değildir.

Bir numaralı ambarda ise, eğer iki yüz ton kömürün bir tonu yanma yüzünden, geriye kalan yüz doksan dokuz tonu ise söndürme tedbirlerinden zarara uğramışsa bu durumda nasıl bir çözüm yolunun uygulanacağını tespiti gerekmektedir. Bu halde, bir ambarda bulunan yüklerin tamamının nasıl mütalaa edileceği hususu önem kazanmaktadır. Bir ambardaki yüklerin tamamı bir koli gibi mütalaa edilip bütünüyle istisna hükmüne sokularak müşterek avarya dışında mı bırakılacaktır? Doktrin de, büyük çoğunluk bu yöndeki düzenlemeyi kabul etmez. İngiliz Yüksek Mahkemesi de "Grienshield-Stephens" olayında aynı sonuca varmıştır²⁹⁴. İşte bu durumda karşılaşılan sorunun çözümü için başlıca iki görüş vardır:

(1) Birim Sistemi

"Birim Sistemi" adı verilen birinci görüş, dökme halde taşınan yükü tartı yönünden birbirinden bağımsız birimlere ayırır. Bu sisteme göre, yükün yangına bir tondan az miktarı maruz kalmış ise, bu hasara izafeten müşterek avarya dışı sayılacak dökme yük miktarı bir ton olarak kabul edilecektir²⁹⁵.

(2) Verasite Sistemi

"Grienshield-Stephens" olayında İngiliz Yüksek Mahkemesi tarafından kabul edilen ve Lordlar Kamarası' nca da onaylanan doktrinde "verasite sistemi" olarak adlandırılan ikinci görüşe göre, dökme yükün gerçekten ve fiilen yanan kısmı istisna hükmüne tabiidir, diğer kısmı ise müşterek avaryaya girer. Yani, istisna hükmü hiç yokmuş gibi hareket edilir. Verasite sistemi Fransız Dispeççiler Derneği' nce de benimsenmiştir²⁹⁶.

Her iki görüş de pratik çözüm getirmekle beraber, doktrinde birim sisteminin kabulünün daha yerinde olduğu fikri hakimdir. Bu kaniya gerekçe

²⁹⁴ ARSEVEN, sh. 108.

²⁹⁵ BARLAS, sh. 497.

²⁹⁶ BARLAS, sh. 498.

olarakta, istisna hükmünün, yangın zararı-söndürme zararı ayrımı yapılamayan hallerde kesin bir çözüme gidebilmek için konulduğunu, istenilen bu kesinliğin ise, sadece birim sistemi ile sağlanabileceği belirtilmiştir²⁹⁷. Uygulamada, bir birim içerisindeki zarar dahi kısmen yangından doğmuş olabileceği gibi kısmen de söndürme tedbirinden doğmuş olabilir. İşte, bu takdirde zararın kaynağını tespit güçlüğü ortaya çıkabilir. Eğer birim sistemi kabul edilir ise, birimin tamamının istisna hükmüne dahil edilmesiyle, bu kaynak araştırmasına gerek kalmayacak ve güçlükler ortadan kalkacaktır. Verasite sistemi denilen ikinci görüşün uygulanması halinde ise, yangın zararı-söndürme zararı ayrımındaki güçlük kendini göstereceği için sonuçta istisna hükmünü koymanın bir anlamı kalmayacaktır²⁹⁸.

b. Koli Halinde Taşınan Yükler

Eğer yükün, çuval, sandık, balya veya paket gibi koliler halinde taşınmakta olduğu durumlarda ise, her bir koli bağımsız birer birim olarak kabul edilecektir. Bu suretle, sadece yanmakta olan koliler bütünüyle yanmamış olursa, hatta yanmamış kısımlar üzerinde söndürme zararı bulunsa bile müşterek avarya dışında bırakılacak, buna karşılık yangının sirayet etmediği diğer kolilere verilen söndürme zararı paylaşma konusu olabilecektir.

Yukarıda açıklanan ve dökme yükler için var olan problem, koliler hakkında söz konusu olmaz. Fakat koli halinde taşınan yükler için de çözülmesi gereken bir sorun vardır: Acaba bir kolinin ambalajı yangın zararına uğramış fakat içerisindeki mal yangından etkilenmemişse durum ne olacaktır?

Uygulamada bu problemin çözüm tarzında birlik yoktur. Fakat doktrinde, baskın görüşe göre ambalaj ile koli arasında bir ayırım yapılmaksızın bu ikisi bir bütün olarak değerlendirilmelidir²⁹⁹. Ticaret

²⁹⁷ **ARSEVEN**, sh. 108; **TEKİL**, Müşterek Avarya, sh. 173.

²⁹⁸ **BARLAS**, sh. 498.

²⁹⁹ **ARSEVEN**, sh. 109; **TEKİL**, Müşterek Avarya, sh. 173.

Kanununun 1188. maddesinde yanmakta olan eşyadan değil, koliden bahsedilmesi kolinin ise ambalaj ve içerisindeki eşya ile bir bütün olması bu görüşü desteklemektedir. Fakat bu durumun, zararın ancak yangından doğması halinde söz konusu olacaktır. Yüksek ısı nedeniyle meydana gelen bozulmaları da yangın zararı kavramı içerisinde değerlendirmek yanlıştır³⁰⁰.

VI. Yangın Söndürme Müşterek Avaryasının Hükümleri

Yangın söndürme müşterek avaryasının hükümleri, müşterek avaryanın genel hükümlerine tabi olup özel herhangi bir sonucu bulunmamaktadır. Bu nedenle, meydana gelen masraf ve zararın tamamı gemi, yük ve navlun arasında gemi ve yükün değerleri ve navlunun miktarı ile orantılı olarak pay edilir. Türk Ticaret Kanununun 1203. maddesinin 1. fıkrasında, bu hüküm; "Müşterek avaryaya kabul olunan zararların tamamı, gemi, yük ve navlun arasında gemi ve yükün değerleri ve navlunun miktarı ile mütenasip olarak pay edilir." şeklinde düzenlenmiştir.

Ticaret Kanununun ve York-Anvers Kuralları' nın hükümleri gereği, gemi, yük ve navlun arasında bu müşterek avarya paylaştırılmasının yapılması, bir çok muameleyi de beraberinde getirmektedir. Bu muamelelerin başında da "dispeç" belgesinin düzenlenmesi gelmektedir.

³⁰⁰ **BARLAS**, sh. 499.

Üçüncü Bölüm

DİSPEÇ

I. Dispeç Kavramı ve Tanımı

Müşterek Avarya zararları, Türk Ticaret Kanunundaki unsurlara haiz olmaları şartı ile, gemi, yük ve navlunun hasar yahut para sarfiyatı veya zayii olmak suretiyle maruz kaldıkları zararlardan ibarettir.

Türk Ticaret Kanununda açıkça tanımlanmamakla beraber, müşterek avarya olayında zararların tespiti ve zararların selamete kavuşan gemi, yük ve navlun arasında paylaştırılma işlemine "dispeç" bunun yazılı olduğu kağıda da "Dispeç Raporu" denilmektedir³⁰¹. Ticaret Kanununun bazı maddelerinde dispeç raporu yerine, sadece "dispeç" terimi de kullanılmaktadır³⁰².

Dispeçin hazırlanması ve onaylanması konusundaki hükümler Alman Çekişmesiz Kaza Kanunundan Türk Ticaret Kanununa alınmıştır. Dispeçe ilişkin hükümler, Ticaret Kanununun Deniz Ticaretine ilişkin 4. Kitabının "Deniz Kazaları" başlığını taşıyan beşinci faslında 1207. ve 1213. maddeler arasında düzenlenmiştir.

II. Dispeçi Yaptırma Mükellefiyeti

Kaptanın dispeçi yaptırma mükellefiyeti Türk Ticaret Kanununun 1209. maddesinin, 1. fıkrasının, 1. cümlesinde şu şekilde düzenlenmiştir; "Kaptan gecikmeksizin dispeçi yaptırmakla mükelleftir; bu mükellefiyetini yerine getirmediği takdirde ilgililerden herbirine karşı mesul olur.". Ticaret Kanunu, açıkça dispeçi yaptırma yükümlülüğünü gemi kaptanına yüklemiştir. Maddenin metninde geçen ilgililerden kasıt, donatan ve kendisinden başka yük ile alakalı olan kişilerdir³⁰³.

³⁰¹ İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, sh. 367; ERİŞ, sh. 788-789.

³⁰² YAVAŞÇA, sh.112.

³⁰³ KENDER/ÇETİNGİL, sh. 159.

Kaptan, kanun tarafından kendisine yüklenmiş olan dispeçi yaptırma yükümlülüğünü yerine getirmez ise, bu yolda kusurundan dolayı şahsen, donatan da sınırlı sorumlu duruma düşer. Zira, donatanın sorumlu olmasının sebebi ortada gemi adamlarından birinin kusurunun var olmasıdır. Eğer kaptan dispeçi yaptırmazsa, tazminat alacaklıları ve sigortacı dispeçi yaptırmaya mecbur tutmak üzere kaptan veya donatılana karşı eda davası açma hakkına Türk Ticaret Kanununun 1209. maddesinin 1. fıkrasının 2. cümlesi hükmüyle sahiptirler³⁰⁴.

Ticaret Kanununun 1209. maddesinin 2. fıkrasındaki düzenleme; "Dispeç vaktinde yaptırılmazsa ilgililerden herbiri bu arada sigortacı bunun yapılmasını istemeye ve yaptırmaya yetkilidir." şeklindedir.

Dispeçin yapılması talebi, olayın müşterek avarya sayılamayacağı ileri sürülerek dispeçi tarafından red edilirse, Ticaret Kanununun 1209. maddesinin son fıkrası uyarınca dispeçin yapılması lazım gelip gelmediği, ilgililerden herbirinin ve bu arada sigortacının müracaatı üzerine varma yeri limanında ki mahkemece, eğer buraya varılmazsa yolculuğun bittiği yerdeki mahkemece karar verilir. Mahkeme evrak üzerinden veya ilgilileri ve sigortacıyı dinleyerek karar verir. Bu halde basit muhakeme usulü tatbik olunur.

Türk Ticaret Kanununun dispeçi yaptırma mükellefiyetini kaptana yüklemiş olmasının yanında uygulamada dispeçi donatan yapmaktadır. Kanunun, dispeçi yaptırma mükellefiyetini kaptana yüklemesinin sebebi, dispeçin varma limanında bulunan liman değerlendirmelerine göre yapılmasıdır. Bu nedenlerden ötürü, donatanın bağlama limanında bulunması sebebi ile varma limanına giderek dispeçi yaptırması güçlük yaratacağından bu görev kanun tarafından kaptana yüklenmiştir³⁰⁵.

Adalet Komisyonu gerekçesinde, kaptanın dispeçin yaptırılmasına ait vazifesini yerine getirmemesi halinde diğer ilgili kimselerin dispeç yaptırma

³⁰⁴ **TEKİL**, Deniz Hukuku, sh.378.

³⁰⁵ **YAVAŞÇA**, sh.115.

selahiyetine haiz olmalarının, onların menfaatlerini her zaman gereği gibi koruyamayacağı hususu ileri sürülmüştür. Zira, müşterek avarya hareketinde feda edilmiş mallar için ancak az miktarda bir garame alacağına hak kazanacak olan yük sahibinin daha fazla tutabilecek dispeç masrafını önceden ödeyip dispeç yaptırmayı, yük sahibi için daha külfetli olacağı gerekçede belirtilmiştir³⁰⁶.

Bu nedenlerle, kaptan, dispeçi yaptırma yükümlülüğünü yerine getirmez ise; ilgililer tarafından, geminin kaptanı ve donatanı aleyhine dava açılır ve onları dispeç yaptırmaya mahkum ettirdikten sonra, bu karar İcra ve İflas Kanununun (İİK) 30. maddesinin 2. fıkrasının son cümlesi hükmünce icra memuru eliyle ve masraflar donatandan veya donatan adına kaptandan alınarak icra ettirilebilir³⁰⁷.

III. Dispeçin Yapılacağı Liman

Dispeçin yapılacağı liman Türk Ticaret Kanununun 1207. maddesinde "zararın tesbit ve taksimi varma yerinde ve eğer buraya varılmazsa yolculuğun bittiği limanda yapılır" şeklinde açıkça düzenlemiştir.

Dispeç, Ticaret Kanununda açıkça belirlendiği üzere, geminin varma yerinde, eğer varma limanına meydana gelen hasar veya sair sebeplerden dolayı gidilememiş ise, bu durumda deniz yolculuğunun bittiği limanda yapılır. Başka bir deyişle, gemi ile yük arasındaki iştirakin son bulacağı ve birbirinden artık ayrılacakları yerde, alacak ve borçların anlaşılıp tasfiye edilmesi gerekmektedir³⁰⁸.

Ayrıca, aynı deniz yolculuğunda birden çok varma limanı söz konusu ise, boşaltılacak yükün her kısmı için ayrı dispeçler yapılabileceği gibi, tüm ilgililer davet edilerek tek bir dispeç yapılması da söz konusudur. Yargıtay Ticaret Dairesi' nin 08.05.1962 tarih ve E. 1962/5061 ve K. 1962/1912

³⁰⁶ YAVAŞÇA, sh.115.

³⁰⁷ KENDER/ÇETİNGİL, sh. 159.

³⁰⁸ İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, sh. 366.

sayılı kararı³⁰⁹;

"Müşterek avarya durumunda dispeç varma yerinde ve eğer buraya varılamazsa yolculuğun bittiği limanda yapılır. Bu ilkeyi değiştiren sözleşme hükümleri için geçerlidir. Dispeç bütün ilgililer için ayrı ayrı yapılmayıp hepsi hakkında hüküm ifade etmek üzere bir defa yapılır."

şeklindedir.

Kanunun bu hükmü emredici nitelikte olmadığı için, donatanlar genellikle, kendilerine kolaylık sağlamak amacıyla, charter parti ve konşimentolara dispeçin bağlama limanında yapılacağı klozu koyarlar. Uygulamada, T.C. Denizcilik İşletmeleri ve Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı Anonim Şirketi (A.Ş.) bu klozu charter parti ve konşimentolarına koymaktadırlar³¹⁰.

Bu suretle yapılan değişiklikler, yalnız donatan hesabına bir kolaylık olmamakla beraber, ayrıca Türkiye' deki yük sahiplerinin ilgilenme imkanını da sağlayarak, donatanla beraber yük sahipleri açısından da yararlı olmaktadır³¹¹.

York-Anvers Kuralları dispeçin yapılacağı yerin belirlenmesi açısından kolaylık yolunu açık tutmuştur. York-Anvers Kuralları 2004 Kural G aşağıdaki düzenlemeyi yapmıştır³¹²;

"1. Müşterek avarya zarar ve katılımına ilişkin paylaşım, yolculuğun sona erdiği yer ve zamandaki değerler esas alınarak yapılacaktır.

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

³⁰⁹ **TEKİL**, Deniz Hukuku, sh. 386-387.

³¹⁰ **YAVAŞÇA**, sh. 116.

³¹¹ **YAVAŞÇA**, sh. 116.

³¹² **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 139.

York-Anvers Kuralları 2004 Kural G' nin metninden açıkça anlaşıldığı gibi, müşterek avarya hesaplaşmasının yani dispeçin yapılmasında, taraflar sözleşme ile belirledikleri yerde dispeçi yaptırabileceklerdir.

IV. Dispeçin Yapılma Usulü

A. Dispeççi Kavramı

Kural olarak sadece bilirkişi raporu niteliğinde avarya zararına ilişkin paylaşırma planı olan dispeç, hükümetçe tayin edilmiş dispeççiler ve bunlar yoksa mahkemenin tayin edeceği kimseler tarafından yapılır. Diğer yandan gemi ve yükle alakalılar da Ticaret Kanununun 1208. maddesinin 1. fıkrası uyarınca anlaşma ile dispeççi seçebilirler³¹³.

Dispeçin yapılması, özel bilgi isteyen bir uzmanlık işidir. Bu nedenle, dispeçi yapan kişiler özel bilgiye sahip, uzman kimselerdir. Dispeçi yapma yeterliliği ve yeteneği olan kişiye "Dispeççi" denir³¹⁴. İleri denizci ülkelerde, resmi ve özel dispeççi kurumları bulunmasına rağmen ülkemizde bu tür dispeççi kurumları bulunmamaktadır. Kanununun metninde yer almasına rağmen uygulama da hükümetçe atanmış dispeççiler bulunmadığından, mahkeme başvuru üzerine, müşterek avarya konusunda, yetenekleriyle tanınmış denizci, avukat ve sigorta şirketleri uzmanlarından dispeççi seçmektedir³¹⁵.

Mahkeme tarafından seçilen dispeççiler bir defaya mahsus olmak üzere atanırlar. Dispeçin yapılmasına ve dispeççi atanmasına ilişkin kararlar kesin olup bunların temyiz olanağı yoktur. Gemi ve yükle ilgili olanlar birlikte dispeççi seçebilirler. Dispeççinin avarya zararlarına ait bir paylaşırma planı hazırlamaktan ibaret olan fonksiyonu Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanununa (HUMK) göre görev yapan bilirkişilere benzemektedir.

Dispeççi iki hukuki sınıfta incelenebilir:

³¹³ **YAVAŞÇA**, sh. 112.

³¹⁴ **TEKİL**, Deniz Hukuku, s.378.

³¹⁵ **YAVAŞÇA**, sh. 112.

1. Hakem-Dispeççi

Taşıma sözleşmelerinde, müşterek avarya halinde York-Anvers Kuralları' nın uygulanacağı ve dispeçin seçilen dispeççiler tarafından yapılacağı klozu bulunabilir. Eğer bu şartlar yoksa, dispeç yetkili mahkemenin seçeceği dispeççiler tarafından yapılır. Donatanın kendi dispeççisini, yük hesabına da dispeççinin Ticaret Mahkemesi tarafından seçileceği yazılabilir³¹⁶.

Eğer yük sahibi sadece bir şahıs ise yük sahibinin, birden fazla şahıs ise bu durumda bütün yük sahiplerinin oy birliği ile dispeççinin seçileceği hususunu da ilgililer taşıma sözleşmelerinde belirtebilirler.

Bu metodla seçilecek dispeççinin hukuki sıfatı "Hakem-Dispeççi" olmaktadır. Hakem dispeççi kendisine sunulan olayın incelemesini ve soruşturmasını yapıp karara bağlamakla görevlidir.

Özellikle konşimentolarda uzun süredir öngörülen yöntem, müşterek avarya alanında tahkim yoluna gidilmesi ve bu nedenle dispeçin hakem-dispeççilere yaptırılmasıdır. Hakem-dispeççi ile hakem-bilirkişi arasında fark vardır³¹⁷. Hakem-bilirkişi sadece maddi olguları tespit eder, hukuki yorum yapmaz. Hakkaniyete açıkça aykırı hakem-bilirkişi kararlarının talep üzerine mahkemece iptali mümkündür. Oysa, hakem-dispeççi kararları hakim kararı niteliğinde kabul edilmektedir³¹⁸.

Hakem-dispeççi kararının mahkeme kararı niteliğinde olması nedeniyle, karar kesinleşince icra dairesince yerine getirilir³¹⁹. Bu nedenle Hukuk Usulü Mahkemeleri Kanununun (HUMK) bu konudaki önemli hükümlerini özetlemekte yarar vardır.

Hakem sözleşmesi (tahkimname), HUMK 517. maddesi hükmünce yazılı şekle tabidir. Taraflar arasında ki sözlü anlaşma geçerli değildir.

³¹⁶ **YAVAŞÇA**, sh. 112.

³¹⁷ **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 379.

³¹⁸ **TEKİL**, Deniz Hukuku, s.379.

³¹⁹ **YAVAŞÇA**, sh. 113.

Ancak, taraflar arasında herhangi bir konuda yapılmış sözleşmede, bu ilişkiden doğan anlaşmazlığın hakem yoluyla çözüleceği şartı varsa artık ayrıca bir hakem sözleşmesine gerek yoktur³²⁰.

Çarter parti ve konşimentolarda da tahkim şartı konulursa, taşıyan ve taşıtan arasında doğacak anlaşmazlıkların hakem tarafından çözülmesi gerekir³²¹.

Eğer taraflar arasında aksi kararlaştırılmamışsa, hakem-dispeççiler üç kişiden oluşan heyet şeklinde seçilir. Hakem dispeçlerinde bir taraf hakemini seçer ve karşı tarafa bildirimde bulunur. Aynı şekilde karşı tarafta hakemini yedi gün içerisinde seçip bildirmelidir. Aksi takdirde mahkeme hakemi belirler. İki hakem kararda anlaşamazlarsa mahkeme üçüncü hakemi seçecektir³²².

Taraflar, oy birliği ile anlaşmadıkça, HUMK 522. maddesi hükmü neticesinde hakemler değiştirilemez ve azledilemezler.

Hakem-dispeççi taraflara yemin ettirmek, yeminle şahit dinlemek, yabancı ülke mahkemelerinden yararlanmak, belgelerin ve delillerin getirilmesini sağlamak işlerini, HUMK 527. ve devamı maddeleri hükmünce sulh mahkemesi aracılığıyla yapar³²³.

Tahkimnamede süre, başka suretle belirlenmemişse, hakem altı ay içinde soruşturmayı bitirip, kararını vermelidir. Tarafların oy birliği ile veya mahkemece süre uzatılabilir. Hakem-dispeççi, süresi içinde hükmünü vermezse, yetkisi son bulur ve artık dava mahkemece Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanununun 529. maddesi hükmünce genel usule göre yeni baştan ele alınıp karara bağlanır.

³²⁰ **YAVAŞÇA**, sh. 113.

³²¹ **YAVAŞÇA**, sh. 113.

³²² **YAVAŞÇA**, sh. 113.

³²³ **YAVAŞÇA**, sh. 113.

Hakem-dispeççi, süresinde verdiği kararı, harçları alınmak ve taraflara tebliğ yapılmak üzere, dosyasıyla mahkeme kalemine verir (HUMK' nun 529. md.).

Hakem-dispeççi kararları hakim kararı niteliğinde kabul edildiklerinden, bu kararların Yargıtay tarafından bozulabilmesi ancak HUMK' nun 533. maddesinde yer alan yazılı bozma sebeplerinden birinin varlığı halinde mümkündür. Bu nedenle, taraflar sadece,

- a) Süre geçtikten sonra verildiği,
- b) İstenmemiş hususu da kapsadığı,
- c) Yetki dışı bulunduğu ve
- d) Yapılan bir isteğe yer verilmediği

sebepleriyle, hakem-dispeççi kararını temyiz edebilirler³²⁴.

Mahkeme kararına karşı çok geniş olan temyiz sebepleri, hakem kararları için yalnız bu dört halde vardır³²⁵.

Deniz nakliyatı uygulamasında, charter parti ve konşimentolarda, bir müşterek avarya olduğunda, işin hakem dispeççi yoluyla görüleceği,

³²⁴ Prof.Dr. Fahman Tekil, Av.Kaptan Gündüz Aybay ve Ömer Yalnızoğlu ve Osman Yücesan' ın katıldıkları "Müşterek Avarya" konulu panelde (Sigorta Tatbikatçıları Cemiyeti tarafından düzenlenen bu panel 18 Haziran 1987 günü Destek Reasürans' ta yapılmıştır) üzerinde en çok durulan konu "hakem-dispeççiler" olmuştur. Donatan ve yükle ilgililerin tümü adına Ticaret Mahkemeleri tarafından bir çok defa yeterlilik koşulu aranmadan seçilen hakem-dispeççilerin kararları, HUMK' nun 533. maddesinde yazılı sebepler dışında temyizen bozulamayacağı için kararların sonuç olarak denetimsiz kalışları önemli bir sakınca olarak dile getirilmiş ve 3 Haziran 1992' de Deniz Hukuku Derneği tarafından Deniz Ticaret Odası' nda düzenleme Müşterek Avaryada ve Kurtarma-Yardımda Hukuki Sorunlar konulu Sayın Tekil tarafından verilmiş konferansın da özellikle tartışma bölümünde aynı konu üzerinde durulmuştur. Ayrıca hakemin tarafsızlığı da önemli bir konudur. Uygulamada açık olarak ciddiyetten uzak olarak verilen hakem-dispeççi kararları için bkz. **TEKİL**, Deniz Hukuku, sh. 379.

³²⁵ **YAVAŞÇA**, sh. 114.

taşıyanın kendi hakemini seçeceği, yük sahiplerinin hakemini de belirtilen mahkemeye seçtireceği şartı konulmaktadır³²⁶.

2. Kanuni Dispeççi

İlgililer arasında hakem dispeççi yönünde bir anlaşma yoksa, ya da herhangi bir klot taşıma sözleşmesinde belirtilmemiş ise, bu durumda başvuru üzerine dispeççiyi mahkeme seçer. Mahkemenin seçtiği bu dispeççilere "Kanuni Dispeççi" adı verilmektedir.

Mahkemece seçilen kanuni dispeççinin, hakem-dispeççi sıfat ve yetkisi yoktur. Hakem-dispeççi ile kanuni-dispeççi arasındaki en önemli fark; hazırladıkları rapor itibarıyla hakem-dispeççinin hazırladığı raporun mahkeme ilamı, kanuni-dispeççinin hazırladığı raporun ise sadece bir rapordan ibaret olmasıdır. Hakem-dispeççinin kararına karşı temyiz, kanuni-dispeççinin kararına karşı da yargı yolu açıktır³²⁷.

Kanuni-dispeççinin, olayı müşterek avarya saymayıp, isteği reddetmesi, avaryanın çeşidi, yaptığı hesapların yanlışlığı konularında, ilgililerin dispeç raporuna karşı mahkemeye itiraz hakları vardır. Bu itirazlar Ticaret Kanununun 1209. maddesinin 3. fıkrası ve 1210. maddesinin 1. fıkrasında düzenlenmiştir.

Kanuni-dispeççinin raporuna karşı mahkemeye, mahkemece yapılacak tasdik kararı hakkında da Yargıtay' da temyiz suretiyle itiraz olunabilir. Sonuçta, hakem dispeççi ile kanuni-dispeççi arasında bir benzetme yapılırsa; hakem-dispeççi hakim, kanuni dispeççi bilirkişi durumundadır³²⁸.

Usul Hukukunda bilirkişi, özel ve teknik bilgisinden hakimın yararlandığı kişidir. Hakim, bilirkişilerden HUMK' nun 284. maddesi uyarınca ek rapor isteyebilir. Bilirkişi raporu, hukuki niteliği nedeniyle hakimi bağlamaz. Hakim, bilirkişi raporunu gerekçe göstererek reddedebilir.

³²⁶ YAVAŞÇA, sh. 114.

³²⁷ YAVAŞÇA, sh. 114.

³²⁸ YAVAŞÇA, sh. 114.

Yargıtay' ın 11. Hukuk Dairesi' nin 30.06.1983 E. 1983/2666 ve K. 1983/3428 sayılı içtihatında hakem-dispeççi kararı³²⁹ hakkında Ticaret Kanununun 1210. maddesinin uygulanmayacağı hususu belirtilmiştir. Söz konusu bu içtihata göre;

"TTK' nun 1210. maddesinde yer alan düzenleme, bilirkşi raporu niteliğinde bulunan dispeç raporları için söz konusudur. Konşimentodaki tahkim koşuluna dayalı olan ve olaydaki müşterek avarya unsurlarını irdelleyen ve bu niteliği gereği hakem kararı olarak kabulü gereken hakem-dispeççi kararı hakkında TTK' nun 1210. madde hükmü uygulanmaz."

Yukarıda ayrıntılarıyla belirtilen hakem-dispeççi ve kanuni-dispeççi kararlarının doğurdukları neticelerin farklılığını Yargıtay' da vermiş olduğu kararla bir kez daha açıkça belirtmiş bulunmaktadır.

B. Dispeç Düzeni

Bir müşterek avarya paylaştırılmasında, kural olarak Türk Ticaret Kanununun hükümleri uygulanacaktır. Ancak, charter parti ya da konşimentolarda York-Anvers Kuralları' nın uygulanacağı klozu var ise, bu takdirde, müşterek avarya paylaştırılmasında York-Anvers Kuralları esas alınır. York-Anvers Kuralları' nda düzenlenmemiş kısımlar için yine Ticaret Kanununun hükümlerine başvurulacaktır.

Doktrinde müşterek avaryanın, açık deniz veya yabancı sularda olması halinde, geminin bayrak ya da varma limanı kanunlarının uygulanması gerektiği görüşleri bulunmaktadır³³⁰.

Bu durumda, doktrinde, donatan ve yük sahiplerinin aynı devletin vatandaşlığına tabii iseler, bayrak kanununun uygulanmasının en doğru yol olduğunu, eğer donatan ve yük sahipleri ayrı ülkelerin vatandaşları olmaları durumunda ise, varma limanı kanununun uygulanmasının tek çözüm yolu

³²⁹ **TEKİL**, Deniz Hukuku, sh. 390.

³³⁰ **YAVAŞÇA**, sh. 136.

olduğu görüşünde bulunmaktadır³³¹.

Kanaatimizce, charter parti ve konşimentolarda York-Anvers Kuralları'nın uygulanacağı yönünde klotunun bulunması halinde, bütün bu sıkıntılar önlenmiş olunacaktır.

C. Dispeçin Hazırlanması İçin Gerekli Belgeler

Dispeçin yapılabilmesi için, gemi, yük ve navlunun değerleri ile bunların gördükleri zararlar ve yapılan masrafların bilinmesi gerekmektedir.

Dispeçin yapılması sırasında Türk Ticaret Kanunu dispeççiye yardım edilmesi hususunda ilgililere bir kısım yükümlülükler yüklemiştir³³². Bu ödevler Ticaret Kanununun 1208. maddesinin 2. ve 3. fıkrası uyarınca şu şekilde düzenlenmiştir;

"İlgililerden her biri dispeçin yapılması için lazım olan ve ellerinde bulunan vesikaları hususiyle charter partileri, konşimento ve faturaları dispeççiye ibraz etmeye mecburdurlar.

Dispeçinin talebi üzerine mahkeme, Usul Kanunu hükümleri gereğince ellerinde bulunan vesikaları dispeççiye ibraz etmelerini bunları ellerinde bulunduranlara emreder."

Türk Ticaret Kanununda yer alan düzenleme ile ilgililer ellerinde bulundurdıkları ve dispeçin yapılması için gerekli olan belgeleri hususiyle charter partileri, konşimento ve faturaları dispeççiye ibraz etmeye mecbur tutulmuşlardır.

Ancak belgeler, sadece yukarıda sözü edilenlerden ibaret değildir; deniz raporu, gemi jurnali, demirbaş defteri, yük defteri, gümrükçe onaylı manifesto ve diğerleri de ibraz edilmesi gerekli belgelerdendir³³³.

³³¹ YAVAŞÇA, sh. 116.

³³² YAVAŞÇA, sh. 117.

³³³ YAVAŞÇA, sh. 117.

D. Dispeç Raporu ve Bölümleri

Müşterek avaryada zararın paylaştırılmasında en önemli göreve haiz olan dispeç raporu dört kısımdan oluşmaktadır³³⁴.

1. Müşterek Avaryanın Tespiti

Dispeç raporunda birinci kısım müşterek avaryaya neden olan olayın özetidir³³⁵. Başka bir deyişle bu bölümde kısaca müşterek avaryaya neden olan olay anlatılmakta ve müşterek avaryanın unsurlarının mevcut olduğu gösterilmektedir³³⁶. Böylece kaptanın varma limanında mahkemeye verdiği Ticaret Kanununun 982. maddesi hükmünce düzenlediği "Deniz Raporu" nun muhteviyatı da bu bölümde yer almış bulunmaktadır.

2. Alacaklı Masanın Teşkili

İkinci kısım, alacaklı yani aktif masanın teşkilinden ibarettir. Bu masanın teşkilinde yapılan olağanüstü masraf ve fedakarlıklar tespit edilir. Olağanüstü masraflar; geçici onarım masrafları, gemi sörveyi masrafları, dispeç tanzim masrafları, ilan, tebligat ve çeviri masrafları, tahkim ücret ve masrafları, harç ve resimler, avukatlık ücreti, hakem-dispeççi ücreti, katip ücretleri, ile faiz ve komisyonun toplamı alacaklı masayı oluşturmaktadır. Bu masaya, alacaklı masa denilmesinin sebebi zarar görenlerin, selamet sağlayanlardan alacaklı durumda olmalarındandır³³⁷.

a. Hukuki Dayanak

Alacaklılara hak sağlayan ana kural Türk Ticaret Kanununun 1179. maddesinin 4. fıkrasında; "Müşterek avarya garamesine giren zarar ve masraflar; gemi, navlun ve yük arasında aşağıdaki hükümlere göre paylaşılır." demek suretiyle belirlenmiştir.

York-Anvers Kuralları 2004 Kural A' nın ikinci paragrafı alacaklı

³³⁴ KENDER/ÇETİNGİL, sh. 159.

³³⁵ KENDER/ÇETİNGİL, sh. 159.

³³⁶ YAVAŞÇA, sh. 117.

³³⁷ YAVAŞÇA, sh. 118.

masanın hukuki dayanağıdır. Kural A³³⁸, "Müşterek avarya fedakarlık ve masrafları aşağıda temin edilen esas üzerinden farklı katılımcı ilgililer arasında paylaştırılacaktır." ifadesi ile müşterek avarya zararlarının paylaşımının hukuki dayanağını düzenlemiştir.

b. Tazminat İsteme Hakkı

Müşterek avarya fedakarlığı neticesinde zarar görenlerin tazminat isteme haklarına yönelik Türk Ticaret Kanununun 1183. maddesi hükmü;

"Müşterek avaryadan olan bir hasar sebebiyle tazminat isteme hakkı hasara uğrayan şeyin sonradan vukubulacak bir hususi avarya neticesinde tekrar hasara uğraması veya zayi olması ile değil, ancak sonraki kazanın önceki ile hiçbir ilgisi olmaması ve önceki zarar vaki olmasaydı dahi sonraki kazanın tek başına bu yeni zararı tevliid edebilecek mahiyette olması halinde ortadan kalkar."

şeklinde düzenleme getirmiştir.

Müşterek avarya fedakarlığı nedeni ile, tazminat hakkı bulunan bir varlık, sonradan kayıp veya hasara uğradığı takdirde, eğer bu sonuç, müşterek avaryanın etkisinden doğmuş ise, alacaklı masadaki hakkı sürmekten başka, bu yeni zarar da, garame oranında alacak hakkı verir.

(1) Yük Sahibinin Tazminat Hakkı

Yükün gerek kayıp ve gerekse hasarı halinde, sahibine ödenecek tazminatın hesabında maliyet değerini oluşturan unsurlardan, eksik kalanlar için bir ödeme yapılmadığından, bunların indirilmesi suretiyle gerçek değer bulunması gerekmektedir³³⁹. Buna göre hesap şu şekilde yapılacaktır:

³³⁸ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 90.

³³⁹ **YAVAŞÇA**, sh. 120.

(a) Kayıp Tazminatı

Fedakarlık neticesinde ziya ve hasara uğrayan yük için verilecek tazminat, mal sahibinin bu yüzden uğradığı zarara eşit olacaktır.

(b) Hasar Tazminatı

Müşterek avarya fedakarlığı neticesinde zarara uğrayan varlıklara verilecek hasar tazminatı, Türk Ticaret Kanununun 1201. maddesi ve York-Anvers Kuralları 2004 Kural XVI' da düzenlenmiştir. Ticaret Kanununun 1201. maddesindeki düzenleme;

"Fedakarlık neticesinde hasara uğrayan mallar satıldığı ve zararın tutarı hakkında taraflarca başka esaslar kabul edilmiş olmadığı takdirde hiç hasara uğramamış olduğu kabul edilmek suretiyle malların en son boşaltma günündeki veya yolculuk asıl varma limanından başka bir limanda sona ermişse yolculuğun sona erdiği gündeki safi kıymetiyle avaryalı malların safi satış tutarı arasındaki fark müşterek avaryaya dahil edilecek zarar miktarını gösterir."

şeklindedir. York-Anvers Kuralları 2004 Kural XVI' da ise fedakarlık sonucu ziya ve hasara uğrayan yük için tazminat tutarı³⁴⁰;

"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. Boşaltma zamanındaki değer, sigorta ve navlun bedelini de kapsayacaktır. Meğer ki, bu navlun yük dışındaki menfaatler için tehlike olsun."

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

³⁴⁰ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 247.

ifadesiyle açıklanmıştır. Kural XVI'ın ilk paragrafında genel olarak fedakarlık sonucu yüke gelen zarar ve hasar karşılığı ödenecek tazminat miktarının hesaplanması, 2. paragrafında ise, hasarlı yük satıldığında ve hasar değeri hakkında başka türlü anlaşma olmadığı takdirde uygulanacak yöntem düzenlenmektedir.

Kural gereğince, malın tazminat bedelinin saptanmasında boşaltma sırasındaki değer alıcıya verilen ticari faturadaki değer esas kabul edilmektedir. Fedakarlık sonucu yüke gelen zarar ve hasar karşılığı ödenecek tazminat miktarının belirleneceği bir ticari faturanın alıcıya verilmemiş olması halinde ise, malın yükleme değeri yükleme anındaki değere göre tespit edilir. Ancak tazminatın boşaltma yerindeki değer sayılabilmesi için, yükleme zamanındaki değere sigorta masrafı ve gerekirse navlun masrafının ilave edilmesi gerekir³⁴¹.

(2) Gemi Sahibinin Tazminat Hakkı

Geminin uğradığı zarar sebebiyle, alacaklı masaya yazılacak tazminat hakkı Türk Ticaret Kanununun 1198. maddesi ve York-Anvers Kuralları 2004 Kural XVIII' de düzenlenmiştir. Ticaret Kanununun 1198. maddesi;

"Gemi ve teferruatının uğramış oldukları hasarlara ve ziyaa karşılık müşterek avaryaya kabul edilecek miktar, tamir yapılmış veya eski parçaların yerine yenileri konulmuş olduğu takdirde, aşağıdaki maddede gösterilen indirmeler mahfuz kalmak üzere, tamirin veya yenilemenin makul ve hakiki değerinden ibaret olacaktır.

Tamirat yapılmamış ise, bilirkişinin takdir ettiği tamir masraflarını aşmamak şartıyla, müşterek avaryaya makul bir amortisman kabul olunur.

Geminin fiili veya hükmi tam ziyayı halinde gemiye verilecek müşterek avaryaya tazminatı, müşterek avaryadan olmayan

³⁴¹ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 249.

hasarların tamir masrafları ve varsa satış tutarı çıkarıldıktan sonra kalan, geminin takdir edilen sağlam hali değerinden ibarettir.”

şeklinde geminin tazminat hakkını düzenlemiş bulunmaktadır. York-Anvers Kuralları 2004 Kural XVIII şu şekilde belirlenmiştir;

“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 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 tazminatı tutarı, geminin tahmini tamir masrafı düşülerek ve varsa geminin satışından elde edilen net gelirle belirlenen geminin hasarlı değeri ile tayin edilir.”³⁴².

Yolculuk sırasında meydana gelen kaza veya fedakarlık sonucu, geminin uğradığı hasar, yolculuğun selamete devamının sağlanması amacıyla bir barınma limanına girerek tamir edilmesi halinde bu limanda makul surette yapılan gerçek tamir masrafları müşterek avarya olarak kabul edilmektedir³⁴³.

Eğer müşterek avarya fedakarlığı sonucunda geminin uğradığı hasar geminin denize elverişliliğini etkilemiyorsa, geminin tamir edilmesi uygun bir zamana hatta gelecek genel sörvey incelemesine kadar ertelenmesi

³⁴² **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 261-262.

³⁴³ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 262.

mümkündür. Uygulamada, bu halde geminin uğradığı hasarı havuza girmesi sırasında tamir edildiği görülmektedir³⁴⁴.

(3) Navlun Sahibinin Tazminat Hakkı

Navlun yüke bağlı bulunduğundan, müşterek avaryadan tazminat hakkı da yüke bağlı bulunmaktadır. Bu nedenle, eğer yük alacaklı masaya girerse, navlun da alacaklı masaya girer. Navlun kaybının müşterek avaryaya dahil edilmesi York-Anvers Kuralları Kural XV' de düzenlenmiş bulunmaktadır. Kural metni;

"Yükün, müşterek avarya 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 ücreti de esas alınarak indirim de değerlendirilir."*³⁴⁵.

Kural XV' de öngörülen, bir müşterek avarya fedakarlığı sonucu zarar ve hasara uğrayan yükle ilgilinin navlun kaybının müşterek avarya kabul edilmesidir. Geminin uğradığı hasar veya zarar nedeniyle charter sözleşmeleri gereğince kararlaştırılan navlun kaybı, bu Kural bakımından müşterek avaryaya kabul edilemez. Bu tür navlun kaybı, harfli kurallar gereğince müşterek avaryaya kabul edilir³⁴⁶.

Kanununun alacaklı masaya ilişkin hükümleri genel olarak bunlardan ibarettir.

3. Borçlu Masanın Teşkili

Dispeçin düzenlenmesinde üçüncü kısım, borçlu yani pasif masanın teşkilinden ibaret olup, müşterek avarya olayından selamet sağlayan

³⁴⁴ LOWNDES/RUDOLF, sh. 570' den naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 263.

³⁴⁵ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 243.

³⁴⁶ LOWNDES/RUDOLF, sh. 479' dan naklen **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 245.

değerler bulunur. Daha önce belirtilen şartlara uygun olarak yolculuk sonunda gemi, yük ve navlun değerleri belirlenerek müşterek avarya hesaplaşmasında borçlu masada yer alırlar. Yani, müşterek avaryadan olarak tanınan ne kadar borç varsa bu masada bulunur. Zira, müşterek avaryadan yarar sağlayanlar, zarar görenler sayesinde tehlikeden kurtulmuşlar ve bu nedenle onlara borçlanmışlardır³⁴⁷.

a. Hukuki Dayanak

Ticaret Kanununun 1203. maddesinin 1. fıkrası ve York-Anvers Kuralları 2004 Kural B' de yer alan düzenlemeye göre³⁴⁸; "Müşterek avaryaya kabul olan zararların tamamı, gemi, yük ve navlun arasında gemi ve yükün değerleri ve navlunun miktarı ile mütenasip olarak pay edilir."

Bu düzenleme, zarar görenlere karşı selamet sağlayanların ödeme yükümlülüklerini ifade etmektedir.

b. Borca Katılım Değerleri

Müşterek avaryada, borçlanan varlıklar için borca katılma paylarını belirlemeye esas tutulacak değere "borca iştirak (katılma) değeri" denir. Ticaret Kanununa göre, müşterek avaryaya iştirak borcu, gemi, yük ve navlunun yolculuğun sonundaki hakiki safi değerlerine, önceden ithal edilmiş olmadıkça feda olunan şeyler için kabul olunan müşterek avarya tazminatı ilave olunmak suretiyle tespit olunur³⁴⁹.

Gerçek safi değer; selamete kavuşan varlığın, yolculuk sonundaki değerini ifade etmektedir.

c. Eksik Bildirimli Yükler

Ticaret Kanununun 1197. maddesinin 2. fıkrası ve York-Anvers Kuralları 2004 Kural XIX bildirilmemiş veya yanlış bildirilmiş yüklere gelen

³⁴⁷ YAVAŞÇA, sh. 117.

³⁴⁸ ALGANTÜRK LIGHT, York Anvers Kuralları 2004, sh. 96.

³⁴⁹ YAVAŞÇA, sh. 131.

hasar durumlarını düzenlemektedir. York-Anvers Kuralları 2004 Kural XIX metni şu şekildedir;

"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 edilemeyecektir.

*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 katılımda bulunacaktır."*³⁵⁰.

Kural gereğince, donatanın veya acentesinin haberi olmaksızın yüklenen malların uğradığı hasar ve zarar müşterek avarya kabul edilmeyecektir. Manifesto veya konşimentoda gösterilmemiş yükün müşterek avaryaya katılım talebi söz konusu olamaz³⁵¹.

Yükleme yapılırken, yanlış bildirimle gerçek değerinden düşük gösterilerek navlun ücretinden kar etme amacıyla örneğin, platin yükünün, teneke kaplar olarak bildirilmesi durumunda yük sahibi müşterek avarya hareketi sonucunda yükün uğradığı hasar ve zarardan yükün gerçek değeri ile müşterek avarya talebinde bulunamayacaktır. Ancak yük sahibi müşterek avarya paylaşımına yükün gerçek değeri ile katılma yükümlülüğü altında olacaktır³⁵².

Müşterek avarya fedakarlığından yarar sağlayan varlıklar, daha önce değerce düşük olarak bildirilmiş iseler de, müşterek avarya paylaştırılmasında gerçek kıymetlerinin esas alınacağı York-Anvers Kuralları 2004 Kural XIX' a paralel olarak Ticaret Kanununun bu maddesi ile hüküm altına alınmıştır.

³⁵⁰ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 267.

³⁵¹ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 267.

³⁵² **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 267.

d. Yakıt Bedeli

Yakıt yerine yük, gemi parçası veya kumanyasının yakılması müşterek avaryasında, yakıt yerine diğer varlıkların yakılmasıyla yapılan yol için ne kadar yakıt gerekli idi ise, bunun son hareket limanındaki değeri, donatan için borç yazılır. Bu hükmün sebebi, sefer masraflarının donatana ait olmasıdır³⁵³.

4. Garame Oranın Tespiti

Dispeçin yapılmasında dördüncü ve son olarak alacaklı masanın borçlu masaya oranı bulunarak birinin diğerine iştirak değeri bulunur. Burada bulunan orana göre zarar görmeden kurtulan kıymetler, kendi değerleri üzerinden alacaklı masaya garame oranı olarak nitelendirilen bu orana göre borç öderler³⁵⁴.

V. Dispeçin Onayı

Dispeççi tarafından yukarıda belirtilen esaslara göre avarya zararının belirlenmesine ve paylaşılmasına ilişkin bir paylaşılma planı olarak hazırlanan dispeç, Alman içtihat ve doktrinine göre paylaşılma önerisini içeren bir rapor niteliğindedir; yani doğrudan doğruya icrası mümkün bir mahkeme ilamı hükmünde değildir. Aynı durum Türk Hukuku için de geçerlidir. Nitekim, ilgililer yani müşterek avaryadan tazminat alacaklıları ile borçlular ve sigortacılar dispeçin onayını mahkemeden isteyebilirler.

Ticaret Kanununun 1209. maddesinin 3. fıkrası hükmünce; dispeççinin, dispeç isteğinin reddine, avaryanın çeşidine ve hesaplarına karşı itiraz ile dispeçin tasdiki; varma yeri, eğer buraya varılamazsa, yolculuğun bittiği yer mahkemesince incelenip, karara bağlanır.

Bu yetki hükmü, emredici nitelikte olmadığından, ilgililer oy birliği ile başka bir mahkemeyi yetkilendirebilirler.

³⁵³ **YAVAŞÇA**, sh. 133.

³⁵⁴ **YAVAŞÇA**, sh. 117.

İlgililerin, avaryanın nev'i veya dispeğin hesaplarına itiraz etme hakkı Ticaret Kanununun 1210. maddesi hükmü gereğidir.

Dispeğin tasdiki talebini içeren dilekçede yine Ticaret Kanunun 1210. maddesi gereğince duruşmaya çağrılacak olan ilgililerin ad ve soyadlarının bildirilmesi gerekmektedir.

Dilekçe ile mahkeme dispeççiden tasdiki istenen dispeç ve mevcut evrakları ister, onay için lüzumlu olan evrakları elinde bulunduran varsa mahkeme bunlardan da ellerinde bulunan bu evrakların mahkemeye ibrazını Ticaret Kanununun 1210. maddesinin 2. fıkrası uyarınca emredebilir.

Ticaret Kanununun 1210. maddesinin 3. fıkrası uyarınca mahkeme tarafından gönderilen davetiye ile ilgililerin hepsi duruşmaya çağrılır. Bu davetiye ile evrakların mahkeme kaleminde yer alan dosyadan incelenebileceği, belirlenen duruşma gününde duruşmaya katınılmadığı takdirde dispeçe muvafakat etmiş sayılacağı hususları ihtar olunur. Ancak davetiyenin duruşmadan en az on beş gün öncesinden ilgisine tebliğ edilmesi gerekmektedir³⁵⁵.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 24.10.1980 tarih E. 1980/4806 ve K.1980/4931 sayılı kararında³⁵⁶;

"Müşterek avaryanın var olup olmadığının takdiri mahkemenin görevidir. Bu konuda bilirkişiye başvurulabilse de bilirkişi raporu hakimi bağlamaz ve bu husus dispeççi atandıktan sonra da incelenebilir. Dispeççi de olayın müşterek avarya sayılmayacağı görüşü ile dispeğin yapılması isteğini reddedebilir."

hükmüne varmıştır.

İlgililerin yapılan tebligat üzerine onayı istenen dispeç raporuna itirazları varsa en geç ilk celseye kadar bu itirazlarını hiç bir tereddüte mahal vermeyecek biçimde etraflı ve oldukça açık olarak mahkemeye sunmaları

³⁵⁵ **YAVAŞÇA**, sh. 135.

³⁵⁶ **TEKİL**, Deniz Hukuku, sh. 391.

gerekmektedir. Ancak, haklı sebeplerin varlığı halinde hakim tarafından itirazlarını sunmak isteyen ilgiliye hakkaniyet esasları doğrultusunda itirazını sunması için uygun bir mehil verilebilir. Mehil verilmiş ise bu süre içerisinde, eğer mehil verilmesini gerektiren bir durumun bulunmaması halinde de en geç ilk oturuma kadar herhangi bir itiraz ileri sürülmemiş ise sonra yapılacak itirazlarda yok hükmündedir³⁵⁷.

Ticaret Kanununun 1212. maddesinde yer alan düzenleme ile; itiraz ve tasdik hükümleri mahfuz kalmak şartıyla dispeçin tasdikinde ve itirazların tetkikinde basit muhakeme usulü hükümleri tatbik olunur.

Basit muhakeme usulünün, normal muhakeme usulünden farkı, HUMK' nun 509. ve 510. maddesinin 2. fıkrasına göre; davetiyeye belgelerin gönderilmesi veya birlikte getirilmesi ve duruşmaya gelinmediği takdirde, gıyapta görüleceğinin yazılması ve duruşma günü gelinmezse, gıyap kararı tebliğ edilmesine gerek kalmadan hüküm verilebilmesidir.

Dispeçin tasdikine ilişkin Ticaret Kanununun 1211. maddesi şu şekilde bir düzenleme getirmiştir;

"Dispeçin tasdiki tayin edilen günde hazır olanlarla duruşma yapılır. Dispeçe karşı duruşmada veya daha önce bir itiraz yapılmamış ise dispeç tasdik olunur. İtirazın yerinde olduğu görülür veya başka surette anlaşmaya varılırsa dispeç buna göre düzeltilerek tasdik olunur.

İtirazın hemen karara bağlanması mümkün olmaması halinde dispeç raporunun itirazın şümulü dışında kalan kısımları ayrı bir karara tasdik edilir ve itiraz edilen kısım hakkında duruşmaya devam olunur."

Dispeç raporunun tasdiki kararının hükmü hakkındaki Ticaret Kanununun 1213. maddesi;

³⁵⁷ **YAVAŞÇA**, sh. 136.

“Dispeç raporunun tasdik hakkındaki kararın kesinleşmesiyle bu karar, raporda gösterilen alacakların ödetilmesi için verilmiş ilam mahiyetini kazanır. Şu kadar ki, itiraza uğramamış olan raporun tasdiki kararı kesinleşmeden öncede bu mahiyete haizdir.

Raporun tasdikine ait ilam, tasdik talebi üzerine yapılan duruşmaya usulüne göre çağrılmış olamayan ilgililer aleyhine hiç bir netice doğurmaz.”

şeklindedir. Mahkemenin kararı, temyiz edilmemek veya temyiz edilmişse, Yargıtay tarafından tasdik olunmak suretiyle kesinleşir.

Prensip olarak, ayni haklara ve aile hukukuna ilişkin olanlar dışındaki ilamların icrası için kesinleşmesine gerek yoktur.

Ayni haklar ve aile hukukundaki ayrıcalığın sebebi, kamu düzeni bakımından önemli olan durumu korumaktır. Eğer kesinleşmeden yerine getirildikten sonra hüküm, Yargıtay tarafından bozulursa, onarılmaz durumlar doğabilir³⁵⁸.

Türk Ticaret Kanunu, ana prensibe ayrıcalık yaparak, dispeçe ilişkin kararların kesinleşmeden icrasını uygun bulmamıştır. Özellikle deniz nakliyatı, milletlerarası karakteri baskın bir ulaşım sistemidir. Dispeçin, kesinleşmeden icrası kabul edilir, sonradan karar bozulursa ödenen, ödenmeyen borçlar birbirine karışır ve yeni ilamın icrası çok güçleşirdi³⁵⁹.

İlam, duruşmaya usulen çağrılmamış ilgili için, hiçbir sonuç doğurmaz. Ancak, bu kişi icrasını isterse, onu kabul etmiş, itiraz hakkından vazgeçmiş sayılır. Bu halde ilam, kendisi hakkında da kesinleşmiş sayılır; yerine getirme de kanuni bir işlem niteliği kazanır.

Dispeç raporunun kesinleşmesi konusunda Yargıtay 11. Hukuk Dairesi’ nin 28.05.2002 tarih, E. 2002/1447 ve K. 2002/5320 sayılı

³⁵⁸ **YAVAŞÇA**, sh. 136.

³⁵⁹ **YAVAŞÇA**, sh. 136.

kararının³⁶⁰ incelenmesi, konunun açıklanması açısından önemlidir.

Yargıtay kararına konu olan olayda; davacı vekili, müvekkilinin işletmeciliğini yaptığı M/V W... isimli yük gemisinin tüm kontrollerden geçirilip sörveyleri yapıldıktan sonra denize ve yüke elverişli şekilde Güney Afrika'nın Richards Boy Liman' ından Çanakkale' ye doğru kömür taşımak üzere yola çıktığını, bu sefer sırasında 05.09.1997 tarihinde Ceuta'da makine dairesinde meydana gelen patlama ve yangın nedeniyle geminin tamir kabul etmez şekilde hasarlandığını ve Cebelitarık' a oradan da varma limanı olan Çanakkale' ye çekilmek zorunda kaldığını, düzenlenen dispeç raporuna göre, yük ilgilisi sigortacının garameye iştirak payını ödediğini ancak tekne-makine sigortacısı davalı O... Sigorta Anonim Şirketinin garameye iştirak payını ödemediğini ileri sürerek, 26.6.1998 tarihli dispeç raporunun tasdikine karar verilmesini talep ve dava etmiştir.

Davalı O... Sigorta A.Ş. vekili ise, dispeç raporunun sadece yükün gemiden veya geminin yükten olan müşterek avarya alacağı için mahkeme ilamı niteliği taşıyabileceğini, yük sigortacısı, payına düşen miktarı ödediğinden talebin konusuz kaldığını, sigortacının sorumluluğunun tespitinin dispeç raporunun tasdiki davasında değil, sigorta sözleşmesine dayalı olarak açılacak davada belirleneceğini bu nedenle bu davada müvekkiline husumet düşmeyeceğini, davacının gemiyi denize elverişsiz olarak yola çıkarması nedeniyle zarara sebebiyet verdiğini, donatanın bu yüzden müşterek avaryanın paylaşılmasını isteyemeyeceğini, dispeç raporunun eksik ve hatalı olduğunu savunarak, davanın reddini istemiştir.

Yerel mahkeme, toplanan deliller ve benimsenen bilirkişi raporuna göre, itiraza uğramamış olan bir dispeç raporunun tasdik edilmeden de mahkeme ilamı niteliğinde olduğu gerekçesiyle davayı red etmiştir. Davacı vekilinin temyiz talebi üzerine Yargıtay dosyayı incelemiştir. Yargıtay;

³⁶⁰ T.C. Yargıtay Başkanlığı, Yargıtay Emsal Kararları, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi' nin 28.05.2002 tarih, E. 2002/1447 ve K. 2002/5320 sayılı kararları için bkz. <http://www.yargitay.gov.tr/> (13.04.2006).

"Dispeççi raporunun tasdikinin reddi görüşü ile dispeççi raporunun tasdikinin TTK' nun 1210. md. 1.f.' sı uyarınca bütün ilgililerin isteyebileceği ve teknik bilirkişi tarafından dispeççi raporundaki hususi avarya zararları ile müşterek avarya zararlarının müşterek avarya meyanında talep edilemeyeceği yolundaki farklılaşan görüşler karşısında yeniden bilirkişi incelemesi ve davacı tarafından açılan dava dosyası getirtilip incelenmeden ve gerektiğinden sonucu beklenmeden davanın redolunması yasaya aykırıdır."

kanaatindedir. Görüldüğü gibi, müşterek avarya paylaştırılmasının temel belgesi olan dispeç raporunun oluşturulmasında Yargıtay, büyük bir titizlikle hareket edilmesi düşüncesindedir. Bu nedenle bilirkişi raporunun farklı görüşlere haiz olması durumunda, sadece bu rapora istinaden davanın karara bağlanmasından ziyade, ek rapor alınarak yeniden dosyanın incelenmesi gerekliliği bu karar ile hüküm altına alınmıştır.

VI. Dispeçin Zamanaşımı

Müşterek avarya paylaşımından doğan taleplere ilişkin zamanaşımı sürelerinin milli hukuklarda farklılık gösterdiği daha önce açıklanmıştı. Bu nedenle uygulamada birliktelik sağlanması amacıyla York-Anvers Kuralları'nda 2004 yılında yapılan revizyonla müşterek avarya paylaşımında zamanaşımına ilişkin Kural XXIII eklenmiştir. York-Anvers Kuralları 2004 Kural XXIII' de yer alan düzenleme şu şekildedir³⁶¹;

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

(i) Müşterek avarya paylaşımından doğan her türlü talep hakkı, müşterek avarya senetleri veya teminatları tahtında doğan talepler de dahil olmak üzere müşterek avarya dispeçin yayınlanmasından itibaren bir yıl içerisinde sona erer. Her-

³⁶¹ **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 282.

halükarda, bir talep hakkı ortakl deniz sergüzeştinin sona ermesinden altı 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.”.

Müşterek avaryadan tazminat talebine hakkı olanlar, bu taleplerini paylaştırmaya borcu olanlara karşı ileri sürebilirler. Müşterek avaryadan tazminat alacaklılarına karşı gemi için donatan, navlun için taşıyan veya donatan ve paylaştırmaya katılan yük ilgilileridir.

Türk Ticaret Kanununun 1067. maddesi gereğince, yükün zarar ve hasarından dolayı her türlü sorumluluk davası bir yıllık hak düşürücü süreye tabidir. Bu süre, yükün teslimi ile veya teslim edilmemişse teslim edilmesi icap eden tarihten itibaren işlemeye başlar. Taşıyanın deniz hukukundan doğan sorumlulukları halinde bu madde kapsamında dahil olduğu kabul edilmekte olduğundan, Kanunun 1235. maddesinin 5. fıkrası gereğince müşterek avarya paylaşımından doğan gemi alacaklısı hakkı ile temin edilmiş alacaklılarda da bu süre uygulanır.

Müşterek avarya paylaşımından taleplerin tabi olduğu hukukun Türk Hukuku olması halinde, zamanaşımı hakkında da Türk Hukuku karar verecektir³⁶².

³⁶² **ALGANTÜRK LIGHT**, York Anvers Kuralları 2004, sh. 286.

SONUÇ

Yangın, günlük hayatın her noktasında var olan bir rizikodur. Bu tehlike, sadece karada olan varlıklar için değil, ayrıca deniz seyrüseferi yapan bir gemi ve yük için de mevcuttur. Günümüz modern teknolojisi ile donatılmış olan gemi, her ne kadar ileri bir yangınla mücadele teçhizatına sahip olsa bile, sefer esnasındaki bir yangın durumunda bu kaynaklar sınırsız nitelikte olmayabilir. Yangınla mücadelede en büyük söndürme tedbiri, gemiler için deniz suyu olduğu düşünülse de, bazı çeşit yangınlarda deniz suyunun kullanımı etkisiz kalmaktadır. Örneğin; sıvılaştırılmış petrol gazı yangınlarında söndürücü nitelikte olan madde deniz suyu değil köpük olması gibi.

Yangının yanı sıra, bütün bu söndürme girişimlerinin de zarar verici bir niteliği olabilir. Bu nedenle, söndürme tedbirlerinden dolayı gemi ve yükte oluşacak zararın en aza indirilebilmesi için, yangın türünün ve kullanılacak söndürme metodunun en kısa sürede ve doğru olarak tespiti büyük öneme haizdir. Bu çalışmada, gemide çıkan bir yangın neticesinde meydana gelen hukuki sorunların yanı sıra, gemilerde çıkabilecek yangın çeşitleri ve yangınla mücadele teçhizatı da genel hatlarla açıklanmıştır.

Gemiyi ve yükü müştereken tehdit eden bir tehlikenin bertaraf edilmesi amacıyla olağanüstü fedakarlık ve masraf yapılması halinde meydana gelen "müşterek avarya müessesesi" hakkında devletlerin kendi kanunlarıyla yaptıkları düzenlemeler her zaman yeterli olmamıştır. Ayrıca, milletlerarası uygulamada, kurallar bütünlüğüne duyulan gereksinim ile uluslararası alanda da geçerli olacak düzenlemeler yapılmıştır.

Yangın da, yukarıda belirtildiği gibi, gemi ve yük için ortak bir tehlike oluşturabilir. Bu nedenle, gemide bir yangın çıkması durumunda meydana gelen hukuki sorunların, kanunla belirlenmiş diğer şartların da varlığı halinde, "yangın söndürme müşterek avaryası" çerçevesinde değerlendirilmesi gerekmektedir.

Devletlerin deniz ticareti kanunları ve uluslararası alanda kabul edilen müşterek avarya kurallarında “yangın” rizikosunun özel olarak düzenlenmesinin sebebi, meydana gelecek zararın büyüklüğü olarak açıklanabilir. Çünkü, günümüz modern gemilerinin kıymetleri, geminin mütemmim cüz ve teferruatları ile birlikte, çok yüksek olmakla beraber, gemilerde taşınan yüklerin ekonomik değerleri de genellikle yüksektir. Sonuçta, gemide çıkan bir yangın neticesinde, yangın nedeniyle bir kısım varlıklar yanmakta, bir kısmı aslında ateşten dolayı bir zarar görmediği halde yapılan söndürme tedbirleri sırasında büyük zararlara uğramakta, bir kısım değerlerde ise hiçbir hasar meydana gelmemekle beraber, diğerlerinin katlandığı fedakarlık neticesinde, yanma tehlikesinden kurtulmaktadırlar.

“Yangın müşterek avaryası” başlığıyla yapılan bu incelemede;

1- müşterek avaryanın, tarihin ilk çağlarından beri mevcut bir kurum olduğu,

2- günümüzde müşterek avaryanın uluslararası alanda en yaygın olarak “York-Anvers Kuralları” ile uygulama olanağı bulunduğu ve Yürürlükteki Ticaret Kanununun hükümlerinin müşterek avarya ile ilgili kısımlarının mehzazının 1950 York-Anvers Kuralları olduğunu, yangın söndürme müşterek avaryasını düzenleyen Kanununun 1188. maddesinin, müşterek avarya hakkındaki genel düzenleme olan 1179. madde ile beraber değerlendirilmesi gerektiğini,

3- dökme yükler hakkında birim sisteminin kabulünün uygun olacağı,

4- gemide oluşan bir yangının söndürülmesi için seçilen söndürme yöntemlerinin meydana gelecek zarar üzerindeki etkisi olduğu,

5- geminin batırılmasından, yükün atılmasına kadar yapılan hareketlerin söndürme tedbiri olarak kabul edildiğini ve böylece oluşan zararın genel avarya kapsamı içine girmesine rağmen, yangının kendisinin verdiği zararın ise “hususî avarya” olarak kabul edildiği sonuçlarına ulaşılmıştır.

KAYNAKÇA

AKAN, Pınar: Deniz Hukukunda Geminin Enkaz haline Gelmesinin Hukuki Niteliği ve Sonuçları, İstanbul 2005.

AKAN, Pınar: "Müşterek Avarya ve New Jason Klozu", Prof. Dr. Ergun Önen' e Armağan, İstanbul 2003.

AKDOĞAN, Refik: Türkçe-İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü, İstanbul 1975.

ALGANTÜRK LIGHT, S. Didem: Deniz Hukuku Ders Notları, İstanbul 2002.

ALGANTÜRK LIGHT, S. Didem: York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya (Tarihi Düzenlemeleri ile Karşılaştırmalı Olarak) İstanbul 2006, (kıs. ALGANTÜRK LIGHT, York Anvers Kuralları 2004).

ALGANTÜRK LIGHT, S. Didem: "Barınma Müşterek Avaryasının York Anvers Kuralları 2004 Bakımından Değerlendirilmesi", Deniz Hukuku Dergisi, Y. 8, S.1-4, (kıs. ALGANTÜRK LIGHT, Barınma Müşterek Avaryası).

ALGANTÜRK LIGHT, S. Didem: "York Anvers Kuralları 2004" Hakkında Genel Bir İnceleme", AÜEHFD, C.VIII, S.3-4, Aralık 2004, (kıs. ALGANTÜRK LIGHT, YAK 2004 İnceleme).

ALTUĞ, Yılmaz: "Mukayeseli Hukukta Büyük Avarya Halleri", İstanbul Barosu Dergisi, C. XXV, S. 9, Eylül 1951.

ARSEVEN, Haydar: Müşterek Avaryalar, Umumi Prensipler ve Münferit Müşterek Avarya Halleri, İstanbul 1961.

ATAERGİN, Selim V.: "Genel Avarya ve York-Antwerp Kuralları/1994 Değişiklikleri", MÜHF Hukuk Araştırmaları, C. 9, S. 1-3, 1995.

AYBAY, Atilla/AYBAY, Gündüz/AYBAY, Aydın/AYBAY Rona: Deniz Hukuku, İstanbul 1998.

BARLAS, Nami: "Yangın Söndürme Müşterek Avaryası", İHFM, C. 1, S.1-4, 1984.

BAŞÖZ, Lütfü/ÇAKMAKCI, Ramazan: Türk Medeni Kanunu, İstanbul 2001.

CANER, Oğuz: "York Anvers Kurallarında Çevre Kirlenmesi ve 1994 Yılında Bu konuda Yapılan Değişiklikler", Prof.Dr. Fahiman Tekil' in Anısına Armağan, İstanbul 2003.

ÇAĞA, Tahir/KENDER, Rayegan: Deniz Ticareti Hukuku I Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, İstanbul 2000.

ÇETİNGİL, Ergon: "Kurtarma Müşterek Avaryası", Prof. Dr. Tahir Çağa' nın Anısına Armağan, İstanbul 2000.

ÇETİNGİL, Ergon: "Müşterek Avaryada Yeni Düzenleme 1974 York-Anvers Kuralları", Batider, C.XI, S. 4, Aralık 1982 (kıs. ÇETİNGİL, YAK 1974).

ÇETİNGİL, Ergon/KENDER, Rayegan/ÜNAN, Samim/YAZICIOĞLU, Emine: "TTK Tasarısı' nın Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında", Deniz Hukuku Dergisi, Özel Sayı, Ocak 2006.

DOĞANAY, İsmail: Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C. III Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku, Ankara 1979.

DOMANIÇ, Hayri/ÇAMOĞLU Ersin: İctihatlı Notlu Türk Ticaret Kanunu ve Ticari Mevzuat, İstanbul 1972.

DORUKER, Şevket: Deniz Nakliyatı Kısım III, İstanbul 1939.

DOVER, Victor: General Average and the York-Antwerp Rules 1950. London 1950.

DOVER/FARROW (Çev. YAZICI, Bedi): Deniz Sigortaları, İstanbul 1943.

ERİŞ, Gönen: Açıklamalı-İctihatlı Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta, C:3, Ankara 1990.

GÖKNİL, Mazhar Nedim: Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul 1946.

ILGIN, Sezer: Deniz Ticaret Hukuku ve Mevzuatı, İstanbul 1992.

“İngiltere Deniz Sigortası Kanunu”, English Marine Insurance Act 1906, An Act to codify the Law relating to Marine Insurance - 21st Dec. 1906, <http://www.jus.uio.no/lm/england.marine.insurance.act.1906/doc.html#1> (13.04.2006)

İZVEREN, Adil/FRANKO, Nisim/ÇALIK, Ahmet: Deniz Ticaret Hukuku, Ankara 1994.

KENDER, Rayegan: Türkiye’ de Hususi Sigorta Hukuku I, Sigorta Müessesesi-Sigorta Sözleşmesi, İstanbul 2001.

KENDER, Rayegan/ÇETİNGİL, Ergon: Deniz Ticareti Hukuku (Deniz Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler, İstanbul 2003.

LAMBETH, R. J.: Templeman on Marine Insurance Its Principles and Practice, Great Britain 1986, sh. 288.

MEMİŞ, Tekin: Yangın Sigortasında Riziko, Ankara 2001.

MENTEŞ, Tufan: Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul 1975.

MOROĞLU, Erdoğan: Notlu-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat, İstanbul 2001.

OKAY, Sami: Deniz Ticaret Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları, İstanbul 1963.

OMAĞ, Merih Kemal: "Türk Ticaret Kanunu ile Poliçe Genel Şartları Açısından Yangın Sigortası", Hukuk Araştırmaları, S. Ocak-Aralık, 1989.

ÖZTAN, Fırat: Notlu Sistematik Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat, Ankara 1999.

SMET, Robert (Çev. TEKİL, Fahiman): Deniz Sigortaları, İngiliz Hukuku, İstanbul 1971.

"T.C. Yargıtay Başkanlığı", *Yargıtay Emsal Kararları*, Emsal Sorgu Sayfası, <http://www.yargitay.gov.tr/> (13.04.2006).

TEKİL, Fahiman: Türk Hukukunda Müşterek Avarya Deniz Nakliyatı ve Sigorta Hukuku İhtilafları, İstanbul 1965.

TEKİL, Fahiman: Deniz Hukuku, İstanbul 1998.

"The York-Antwerp Rules 2004", *The Association of Average Adjusters of the United States*, <http://www.usaverageadjusters.org/YAR04.pdf> (13.04.2006).

"Türk Dil Kurumu", *Güncel Türkçe Sözlük*, <http://tdk.org.tr/sozluk.html> (24.04.2006).

UZEL, Muhittin/UĞUR, Reşid: Mer'î Deniz Mevzuatı, İstanbul 1955.

ÜLGENER, M. Fehmi: Çarter Sözleşmeleri I - Genel Hükümler Sefer Çarteri Sözleşmesi, İstanbul 2000.

ÜLGENER, M. Fehmi: Deniz Sigortalarında Nedensellik ve Causa Proxima Kuralı, İstanbul 1994, (kıs. ÜLGENER, Causa Proxima).

ÜLGENER, M. Fehmi: Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul 1991.

YAĞIZ, Fethi: Tankerler ve Terminaller İçin Uluslararası Emniyet Rehberi (ISGOTT), 1996.

YAVAŞÇA, Cemaleddin: Deniz Ticaret Hukuku Deniz Kazaları ve Deniz Sigortaları, İstanbul 1993.

YAZICIOĞLU, Emine: Hamburg Kuralları' na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak, İstanbul 2000.