

TÜRK TİCARET KANUNU İLE YORK ANVERS 2016 KURALLARI UYARINCA MÜŞTEREK AVARYAYA UYGULANACAK HÜKÜMLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ VE ÖZELLİKLE “ZAMANAŞIMI” HUSUSU*

The Evaluation of the Turkish Commercial Code Articles Concerning General Average and the York Antwerp 2016 Rules and Particularly the “Time Bar” Issue

Doç. Dr. Nil KULA**

ÖZ

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun “Deniz Ticareti” başlıklı 5. Kitabı'nın “Deniz Kazaları” başlıklı 5. Kısım'ının 1. Bölümü'nde yer alan 1272 ila 1285. madde hükümleri, müşterek avaryayı düzenlemektedir. Bu hükümler arasında yer alan ve “Uygulanacak Kurallar” başlığını taşıyan 1273. madde hükmü; taraflarca başka bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde, müşterek avarya garamesinin, Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından hazırlanarak, bu madde hükmüne göre Türkçe'ye çevrilip yayımlanmış olan en son tarihli York Anvers Kuralları'na tabi olduğunu zikretmektedir. Dolayısıyla müşterek avaryanın, Türk hukukunda, bir milletlerarası sözleşme niteliğini dahi haiz olmayan tavsiye nitelikli York Anvers Kuralları uyarınca düzenleneceği, kanun koyucu tarafından belirli şartlar altında ve sarih kabul edilmiştir. Bu yönde bir kabulü içeren Türk Ticaret Kanunu'nun müşterek avaryaya ilişkin olarak sevk ettiği ve işbu atf karşısında “tamamlayıcı” niteliği haiz olması gereken hükümleri arasında yer alan zamanaşımına ilişkin hükmü, York Anvers Kuralları'nın zamanaşımını düzenleyen ilgili hükmünden “farklılıklar” taşımaktadır. Çalışmada; işbu düzenlemelerde yer alan hükümleri genel itibarıyla incelemek, düzenlemeler arasındaki ilişkiyi denetlemek ve düzenlemelerin zamanaşımına ilişkin hükümleri arasındaki farklılığı işaret ederek muhtemel sorun ve çözümleri değerlendirmek amaçlanmaktadır.

ANAHTAR KELİMELEER: Müşterek Avarya, York Anvers Kuralları, Zamanaşımı, Türk Ticaret Kanunu, Uygulanacak Kurallar

ABSTRACT

The articles between 1272 and 1285 which are placed under the 1st Chapter of the “Marine Accidents” titled 5th Section of “Maritime Trade” titled 5th Book of 6102 numbered Turkish Commercial Code, govern general average. Article 1273 which is placed in between these provisions and titled as “Applicable Rules” states that unless otherwise agreed by the parties, the general average distribution is subject to the updated version of the York Antwerp Rules which are translated in Turkish and published in accordance with this provision. Thus, the Turkish legislator has clearly and under special conditions accepted the regulation of general average by the York Antwerp Rules which has no conventional characteristics. Even though the provision of the Turkish Commercial Code governing time bar shall have “supplementary” characteristics, it is clear that the provision is different from the provision of York Antwerp Rules governing time bar. In the study, it is aimed to analyze the provisions placed in these texts generally, examine the relationship in between these texts and point the difference in between the provisions of these texts concerning time bar by evaluating the probable problems and solutions.

KEY WORDS: General Average, York Antwerp Rules, Time Bar, Turkish Commercial Code, Applicable Rules.

* Yayın Kuruluna Ulaştığı Tarih: 02.07.2019

Kabul Edildiği Tarih: 24.10.2019

DOI Numarası: [10.15337/suhfd.585884](https://doi.org/10.15337/suhfd.585884)

** Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi A.B.D.

E-mail Adresi: nil.degirmenci@deu.edu.tr ORCID ID: [0000-0002-6776-7180](https://orcid.org/0000-0002-6776-7180)

GİRİŞ

Birlikte bir deniz yolculuğuna çıkmış olan gemi ve yükün çeşitli tehlikelerle karşı karşıya olduğu gerçeği tartışmasıdır. Teknolojinin gelişmesi ve ticaretin küreselleşmesi ile birlikte bu tehlikelerin arttığı ve çeşitlendiği de kabul edilmelidir. Bu gibi tehlikelerin ortaya çıkmasını takiben, bir zararın ya da fazladan bir masrafın doğması da ihtimal dâhilindedir. İşte denizcilik faaliyetinin ve deniz yolculuğunun mutad sonuçlarından olmayıp yük, eşya, navlun ve gemiye isabet eden normal dışı zarar ve masraflar “avarya” olarak adlandırılmakta¹ ve bunların ilgilileri arasında paylaşımını temel alan hukuka da “müşterek avarya hukuku” denilmektedir.

Müşterek avaryaya uygulanacak emredici bir milletlerarası hukuk metni bulunmasa da Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından belirli aralıklarla revize edilen tavsiye nitelikli York Anvers Kuralları bu alandaki boşluğu dolduracak niteliği haizdirler. Ancak kuralların “tavsiye nitelikli” olması; denizyolu taşımacılığında yer alan tarafların kendilerine taşıma belgesinde atıfta bulunmaları “kaydıyla” uygulanabilmelerine yol açmakta ve bu şekilde kuralların uygulama alanını sınırlandırmaktadır. Böyle bir atfın yokluğu durumunda ise ulusal hukuklarda yer alan müşterek avarya düzenlemelerinin mahkemeler tarafından uygulanacakları açıktır.

Türk hukukunda deniz ticareti hukukuna dair hükümler sevk eden en önemli hukuk metni 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’dur² (TTK). Kanunun 5.Kitabı’nda yer alan deniz kazalarına ilişkin hükümlerin sevk edildiği 5. Kısım’da müşterek avaryayı düzenleyen 13 adet maddeye yer verilmiş ancak aynı zamanda müşterek avaryaya uygulanacak hukukun “tarafarca başkaca bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde, Türkçe’ye çevrilip yayımlanmış olan en son tarihli York Anvers Kuralları” olduğu da belirtilmiştir (m.1273, f.1). York Anvers 2016 Kuralları’nın tercümesi de Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından, 19.02.2019 tarih ve 30691 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmış olduğundan, hâlihazırda işbu kuralların TTK’da işaret edilen York Anvers Kuralları olduğunu kabul etmek gerekmektedir. Sonuç olarak; işbu kurallar, taraflarca başkaca bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde Türk müşterek avarya hukukunu teşkil edecek ancak bu kurallarda yer almayan hususlarda TTK’nın yukarıda işaret edilen “tamamlayıcı” nitelikli hükümleri uygulama alanı bulabileceklerdir.

TTK’nın gerekçesinde de TTK’nın müşterek avaryaya ilişkin hükümleri ile York Anvers Kuralları arasındaki ilişki; uygulamada kullanılan bütün basılı sözleşmeler ve

¹ BARLAS, Nami (1984), Yangın Söndürme Müşterek Avaryası, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt:1, Sayı:1-4, s. 479; ARSEVEN Haydar (1961), Müşterek Avaryalar: Umumî Prensipler ve Müşterek Avarya Halleri, İstanbul, s. 1; TEKİL, Fahiman (1965), Türk Hukukunda Müşterek Avarya, İstanbul, s. 12.

² RG, 14.02.2011, S. 27846.

konişmentoların, mezkûr Kurallar'a atıf içerdikleri, uygulamadaki olayların büyük bir çoğunluğunda, York Anvers Kurallarının hangi tarihli metninin uygulanacağı zaten taraflarca kararlaştırılmış olduğu ancak tarafların bu hususa dair bir anlaşma yapmadıkları haller için TTK'ya yedek hukuk kuralları almak gerektiği açıkça ifade edilmek suretiyle, tanımlanmıştır.³

Çalışmada, York Anvers Kuralları ile TTK'nın ilgili hükümleri incelenmiş ve aslında aralarında "tamamlayıcı" ilişki bulunması gereken işbu iki grup kuralda yer alan hükümlerin, zamanaşımı gibi usul açısından oldukça önem taşıyan bir hususu farklı düzenledikleri tespit olunmuştur. Bu çelişkinin nedenleri, sonuçları ve giderilmesi için başvurulabilecek çözüm yolları çalışmada ele alınmakla, bu anlamda karşılaşılması muhtemel sorunların ortaya çıkmasını önlemek amaçlanmıştır.

I. MÜŞTEREK AVARYA KAVRAMININ DEĞERLENDİRİLMESİ VE MÜŞTEREK AVARYAYA UYGULANACAK HUKUK

TTK uyarınca; ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla ve makul bir hareket tarzı oluşturacak şekilde, bile bile olağanüstü bir fedakârlık yapılması veya olağanüstü bir gidere katlanması hâlinde "müşterek avarya hareketi" var sayılır ve bu hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve giderler müşterek avarya olarak kabul edilir (m.1272). Kanunda yer alan tanıma göre,⁴ müşterek avaryanın unsurları; gemi ve yükün müşterek bir deniz sergüzeştine atılmış olması, gemi ve yükün müşterek bir tehlike ile karşılaşmış olması, müşterek tehlikeden gemi ve yükü korumak maksadıyla fevkalade bir fedakârlık veya fevkalade bir masraf yapılmış olması, fedakârlığın iradi bir şekilde yapılması, fedakârlık hareketinin makul olması ve faydalı netice olarak tespit edilebilmektedir.⁵

³ TBMM (2011), Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Dönem:23, Yasama Yılı:2, Sıra Sayısı:96, s. 377 [TTK Gereğe].

⁴ Kanunda yer alan tanımın eksik ve anlam bozukluğu içinde olduğu ve tanımın "bir müşterek avarya hareketi ancak olağanüstü bir fedakârlık veya olağanüstü bir masrafın müşterek deniz yolculuğuna atılmış mal varlıklarını bir tehlikeden korumak gayesiyle müşterek selamet için bilerek ve makul surette yapılması halinde vardır" şeklinde düzeltilmesinin gerektiği yönündeki görüşleri için bkz. ALGANTÜRK LIGHT, Didem (2006), "TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler", İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl: 5, Sayı:10, s. 149.

⁵ KENDER, Rayegan- ÇETİNGİL, Ergon- YAZICIOĞLU, Emine (2014), Deniz Ticareti Hukuku, Temel Bilgiler, Cilt:1, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş On Dördüncü Baskı, İstanbul, ss. 269-270; CİVİR ENGİN, Mehtap (2012), "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve Müşterek Avarya", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Özel Sayı, Cilt: 18, Sayı: 2, ss. 508-509. Ayrıca bkz. BARLAS (1984), ss. 481-482.

Müşterek avarya ilk olarak Rodos hukukunda *Lex Rhodia de Jactu* (Rodos atma kaidesi) ile sarıh olarak ifade edilmiş, Roma hukukunda *Digeste'*de, bunu takiben *Consolado del Mare*, *Roles d'Oleron'*da, 1681 tarihli Fransız *Ordonnance de la Marine'*de müşterek avaryaya dair kaidelere rastlanmış, devamında ise müşterek avarya hukukunun birleştirilmesi için 1860 yılında toplanan Glasgow Konferansı neticesinde York Anvers Kuralları hazırlanmıştır.⁶

Müşterek avarya, emredici nitelikli herhangi bir milletlerarası sözleşme uyarınca düzenlenmemiş ancak müşterek avaryaya ilişkin hükümler, yukarıda işaret edildiği üzere, 1860 yılından bu yana York Anvers Kuralları olarak anılan tavsiye nitelikli kurallar kapsamında derlenmişler ve ilgililerinin taşıma belgesinde ancak bu kurallara atıfta bulunmaları kaydıyla uygulanagelmışlerdir.⁷ Dolayısıyla bir denizyolu taşıması kapsamında düzenlenen taşıma belgesinde, York Anvers Kuralları'nın uygulanması yönünde bir atfa yer verilmedikçe, bu kuralların uygulanma imkânı bulunmayacak ve emredici nitelikli bir milletlerarası sözleşme ile de düzenlenmemiş olan müşterek avaryaya, ulusal hukuklar uygulanacaktır.

Türk Hukukunda müşterek avarya ilk defa 1807 tarihli Fransız Ticaret Kanunu hükümlerinden yola çıkılarak hazırlanan 1864 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunu'nda

⁶ Müşterek avarya tarihçesine ilişkin bilgi için bkz. OKAY, Sami (1958), "Müşterek Avarya Hukukunun Kısa bir Tarihçesi", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt:24, Sayı: 1-4, ss. 289-308; GÜNER, M. Deniz (2000), Türk Hukukunda Dispecin Hazırlanması ve Uygulanması, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt: LVIII, Sayı: 1-2, ss. 150-151; ALGANTURK LIGHT, Didem (2015), "How Have General Average Concepts Developed Across Maritime Countries And Jurisdictions?", İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt:14, Sayı: 28, ss. 2-4; ALGANTURK LIGHT, Didem (2004), "York-Anvers Kuralları 2004 Hakkında Genel Bir İnceleme", AÜEHFD, Cilt: VIII, Sayı: 3-4, ss. 419-420.

⁷ İşbu kuralların tarihçesi ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. ALGANTURK LIGHT, Didem (2005), York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya (Tarihi Düzenlemeleri ile Karşılaştırmalı Olarak), 2. Bası, İstanbul. Örneğin, Shelltime 4 (2003) veya Gasvoy (2005) charter partilerinde, "müşterek avarya halinde York Anvers 1994 Kuralları'nın uygulanacağına" ilişkin açık klozlara yer verilmektedir. Bkz. ALGANTURK LIGHT, Didem (2016), "York Anvers Kuralları 2016, Revizyon Çalışmalarına İlişkin Değerlendirmeler", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt: 22, Sayı: 3, s. 192. York Anvers 1994 Kuralları'na ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. ATAERGIN, Vehbi Selim (1995), "Genel Avarya ve York Anvers Kuralları 1994 Değişiklikleri", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt:9, Sayı:1-3; AYBAY, Gündüz- ERGİNEL, Erdem-KARTAL, Hülya-BİÇER, Esra-GÜLER, Işıl (1995), York Anvers Kuralları 1994 ve Türk Ticaret Kanunu'nu Müşterek Avarya ile İlgili Hükümleri ile York Anvers Kuralları 1950, 1974 Metinleri, İstanbul; CANER, Oğuz (2003), "York Anvers Kurallarında Çevre Kirlenmesi ve 1994 Yılında Bu Konuda Yapılan Yeni Düzenlemeler", Prof. Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan, İstanbul, ss. 93-11. Bu yönde bir atıf bulunduğu takdirde artık ne kanun ne de örf ve adet hukuku uygulanamaz. Bu husus York Anvers 2016 Kuralları'nda yer alan Yorum Kuralı uyarınca "Müşterek avarya paylaşımında aşağıdaki Kurallar, kendileriyle bağdaşmayan mevzuat ve uygulama dikkate alınmaksızın uygulanacaktır" (f.1) denilmek suretiyle de işaret edilmektedir.

“Hasaratı Umumiye” adı altında düzenlenmiştir.⁸ Türk hukukunda müşterek avaryaya dair hükümler daha sonra, Alman Ticaret Kanunu’nun 2. Kitabından tercüme edilerek hazırlanan 1929 tarihli Deniz Ticareti Kanunu’nun 1241 ila 1274. maddeleri arasında yer almışlardır. 1956 tarih ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda⁹ (e-TTK) ise müşterek avarya 1179 ila 1216. maddeler arasında düzenlenmiştir. e-TTK’nın bu hükümleri emredici nitelikte olmadıklarından, müşterek avarya paylaşımı e-TTK hükümlerine göre yapılabildiği gibi York Anvers Kuralları’na göre de yapılabilmıştır.¹⁰

Türk deniz ticaret hukukunu güncel olarak düzenleyen ulusal hukuku TTK temsil etmektedir. TTK’nın 1272 ila 1285. maddeleri müşterek avaryaya ilişkin hükümleri şu ilkelere göre düzenlenmiştir:¹¹ (1) York Anvers Kuralları’na atıf yapılması yoluna gidilmiş ve Türkçe tercümenin resmi yoldan hazırlanması usulü kabul edilmiştir, (2) bu atıf nedeniyle, York Anvers Kuralları’nda düzenlenen hususlara ilişkin e-TTK hükümleri kapsama alınmamıştır, (3) navlun sözleşmesi ve kurtarma hakkındaki bölümlerde kabul edilen hükümlere uygun olarak, müşterek avarya garame paylarının şahsi borçlularını belirleyen 1274. madde eklenmiştir, (4) York Anvers Kuralları, teminatları düzenlemediği için, e-TTK’nın bu hususa ilişkin maddeleri, kanunun 1275 ilâ 1277. maddelerinde muhafaza edilmiş; ancak, TTK kapsamında “hapis hakkı sistemi” kabul edildiği için, düzenleme bu sistem ile uygun hâle getirilmiştir, (5) York Anvers Kuralları, dispeç usulünü düzenlemediği için, e-TTK’nın bu konudaki hükümleri de korunmuş, ancak mehaz ile karşılaştırılarak yeniden düzenlenmiştir ve (6) TTK kapsamında kabul edilen kavram ve terimler ile uyum sağlanmıştır.

Yukarıdaki açıklamalar kapsamında, taraflarca başkaca bir uygulanacak hukuk kararlaştırılmadığı sürece, tavsiye nitelikli York Anvers Kuralları’nın Türk ulusal hukukunda müşterek avaryaya uygulanacak hukuk olarak kanun koyucu tarafından kabul edildiği tespit edilmektedir. Türkiye’nin taraf olduğu emredici nitelikli milletlerarası

⁸ ALGANTÜRK LIGHT (2016), ss. 192-193; CİVİR ENGİN, Mehtap (2012), “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve Müşterek Avarya”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Özel Sayı, Cilt: 18, Sayı: 2, s. 508; ALGANTÜRK LIGHT (2015), ss. 4-5; FELDE, Leon S. (1953), “General Average and the York-Antwerp Rules”, Tulane Law Review, Cilt: 27, Sayı:46, s. 419.

⁹ RG, 09.07.1956, S. 9353.

¹⁰ CİVİR ENGİN (2012), s. 508. e-TTK’nın müşterek avaryaya ilişkin hükümlerinin düzenlenmesinde göz önünde bulundurulmuş kurallar ise York Anvers 1950 Kuralları’dır. Bkz. TEKİL, Fahman (2000), “Deniz Kazaları, Deniz Kirlenmesi ve Deniz Sigorta Hukuku ile ilgili Bazı Sorunlar”, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul, s. 499; KARAN, Hakan (2005), “The Draft Turkish Maritime Law”, Journal of Maritime Law and Commerce, Cilt: 36, Sayı: 4, s. 484; ALGANTÜRK LIGHT (2004), s. 421. e-TTK’nın yürürlükte olduğu dönemde, bu kurallar defalarca tadil edilmiş olduklarından, e-TTK’nın müşterek avaryaya ilişkin hükümleri zamanın oldukça gerisinde kalmaktaydı. York Anvers 1950 Kuralları’na ilişkin ayrıntılı bilgi için ise bkz. YANCEY, Benjamin Y. (1950), “York-Antwerp Rules 1950”, Loyola Law Review, Cilt: 6, ss. 121-143.

¹¹ TTK Gerekeçe, ss. 376-377.

sözleşme hükümleri ile TTK'nın deniz ticaretini düzenleyen 5. Kitap hükümlerinin dahi birbirleriyle zaman zaman çeliştikleri bir düzende,¹² emredici bir milletlerarası sözleşme niteliğini dahi haiz olmayan işbu kuralların, TTK'nın açık hükmü uyarınca Türk iç hukuku olarak kabul edilmesi, bu kurallara verilen önemin ve kuralların yaygın kullanımının açık göstergesidir.

Müşterek avaryayı düzenleyen TTK hükümleri kanunun 5. Kitabı'nın "Deniz Kazaları" başlıklı 5. Kısım'ında yer almaktadırlar. Bir deniz kazası olarak sınıflandırılan müşterek avaryaya, bu sınıflandırma dâhilinde "kurtarma" ve "çatma" eşlik etmektedir. Bir diğer deniz kazası olarak TTK'nın 1298 ila 1319. maddeleri arasında düzenlenen "kurtarmanın" müşterek avaryadan farkları doktrinde şu şekilde sıralanmıştır:¹³ (1) hem geminin gem de yükün tehlikede olması müşterek avaryanın varlığı için şart iken, kurtarmanın varlığı için gemi veya yükten yalnız birinin tehlike altında bulunması yetmektedir, (2) kurtarmada ücret hakkının doğumu için " faydalı netice" şart iken müşterek avaryada bile bile göze alınan fedakârlık veya masrafın sadece makul olması yeterlidir, (3) tehlikedeki gemi "enkaz" durumuna gelmişse kurtarma alacağı doğmazken, enkaz bir iktisadi değer olarak müşterek avaryaya borçlu masasında yer alabilir, (4) müşterek avaryaya franko klozu ile taşıma sözleşmesi taraflarının birbirlerine karşı müşterek avaryaya talebinde bulunamayacakları hususunda kararlaştırma yapmaları mümkünken ve bu klozun varlığında kurtarma ücreti ödemiş olan gemi yükten garame payı isteyemezken, kurtarıcı gemi bu sözleşmenin tarafı olmadığından ayrıca yükü de kurtarmışsa yük ilgisine de başvurabilir ve (5) kurtarma sırasına yükün feda edilmesi durumunda yapılan fedakârlığın kurtarma ücretinin tespitinde dikkate alınmayan kısmı için müşterek avaryaya talebinde bulunulabilir.

II. TÜRK TİCARET KANUNU UYARINCA MÜŞTEREK AVARYAYA UYGULANACAK HÜKÜMLER

TTK'nın 1272. maddesi uyarınca müşterek avaryaya müessesesinin tanımı yapılmış, 1273. maddesinde müşterek avaryaya uygulanacak hükümler düzenlenmiş, 1274. maddesinde müşterek avaryaya garame payı borçluları, 1275 ila 1277. maddelerinde müşterek avaryaya alacaklılarının rehin hakları hüküm altına alınmıştır. 1278 ila 1284. maddeler arasındaki hükümler dispeci, 1285. madde hükmü ise zamanaşımını düzenlemektedir.

¹² Ayrıntılı bilgi için bkz. KULA DEĞİRMENCİ, Nil (2018), "Türk Deniz Ticaret Hukukunda Uygulanagelen Hükümler Arasındaki "Bertaraf Edici", "Tamamlayıcı" ve "Seçimlik" İlişkiler", UTDDER, Cilt: 7, Sayı:2, ss. 257-292.

¹³ TEKİL (2000), ss. 492-494. Ayrıca bkz. ÇETİNGİL, Ergon (2000), "Kurtarma Müşterek Avaryası", Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul.

Türk Ticaret Kanunu'nda York Anvers Kuralları'na yapılan atıf dolayısıyla müşterek avaryaya ilişkin her husus kanunda yer almamaktadır. Genel olarak TTK'nın ilgili hükümleri; York Anvers Kuralları'nda yer alan müşterek avarya tanımı ve unsurları ile müşterek avaryaya giren zarar ve ikame masrafları ile uyumludur.¹⁴ Usule ilişkin hususlardan olması ve mahkemenin hukukuna önem atfetmesi dolayısıyla, York Anvers Kuralları uyarınca düzenlenmeyen dispeç, TTK'nın bu anlamda sevk edilen önemli hükümleri arasındadır ve bu nedenle aşağıda ayrı bir başlık altında incelenmektedir.

Gerçekten TTK'da taraflarca başka bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde, müşterek avarya "garamesinin", Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından hazırlanarak, bu madde hükmüne göre Türkçe'ye çevrilip yayımlanmış olan en son tarihli York Anvers Kuralları'na tabi olduğu zikredilmiştir (m.1273, f.1). Madde metninin lafzından sadece dispeci takiben tespit olunacak garamenin madde metninde özellikleri işaret edilen York Anvers Kuralları'na göre dağıtılacağı, diğer hususlarda ise TTK'nın ilgili hükümlerine başvurulacağı anlaşılmaktadır. Doktrine göre ise York Anvers Kuralları sadece müşterek avaryanın paylaşılmasında değil, müşterek avaryanın bütünü için uygulanmalı ve ancak York Anvers Kuralları ile düzenlenmeyen hususlar TTK'nın "tamamlayıcı" hükümlerine bırakılmalıdır.¹⁵ Kaldı ki madde metninin gerekçesinde yer alan açıklamalarda da "garame"ye vurgu hiçbir anlatımda yer almadığından,¹⁶ uygulamanın "garame" ile sınırlı tutulmasının kanun koyucu tarafından amaçlanmadığı düşünülmektedir. Buna rağmen, çalışmanın ilerleyen bölümlerinde işaret edileceği üzere, var olması gereken "tamamlama" ilişkisinin aksine, York Anvers Kuralları ile TTK'nın "zamanaşımı" gibi bir önemli bir usul konusunu "farklı" hükümler dairesinde düzenlemiş oldukları ve bu durumun sorunlara yol açabileceği tespit edilmiştir.

Müşterek avarya garame paylarının kişisel borçluları, garameye girecek olan geminin müşterek avarya hareketinin meydana geldiği andaki donatanı, navlunun boşaltma tarihindeki alacaklısı ve diğer eşyanın boşaltma tarihindeki malikidir (m.1274, f.1). TTK, e-TTK ile York Anvers Kuralları'nın herhangi bir metninde bulunmayan işbu hükmü "tamamlayıcı" olarak sevk etmiştir. Müşterek avarya garame paylarının borçlularından biri de eşyanın gönderilenidir. Garameye girecek eşyanın gönderileni, ancak eşyayı teslim alırken bunlara bir garame payı düşmüş olduğunu biliyor ise ve bu

¹⁴ ALGANTÜRK LIGHT (2016), s. 193.

¹⁵ ÇETİNGİL, Ergon-KENDER, Rayegan-ÜNAN, Samim-YAZICIOĞLU, Emine (2006), "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkındaki Değerlendirmeler", Deniz Hukuku Dergisi, Özel Sayı, İstanbul 2006, s. 219; AKAN, Pınar (2012), "Deniz Kazalarında Görülen Temel Hukuki Sorunlar (6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Uyarınca)", Hukuk Biliminin Güncel Sorunları, III. Uluslararası Kongre Bildiri Kitabı, C:2 (Özel Hukuk), Samsun 2012, s. 55.

¹⁶ Bkz. TTK Gerekçe, s. 377.

pay için eşya teslim edilmiş olmasaydı o eşyanın paraya çevrilmesi hâlinde garame payı ne oranda ödenecek idiyse o oranda eşyanın teslim zamanındaki değerine kadar şahsen sorumlu olacaktır (m.1274, f.2).

Müşterek avarya garamesinin borçlularını zikreden TTK, alacaklıların hapis hakkına da işaret etmiş ve müşterek avarya garame payı alacaklılarının, gemi üzerinde gemi alacaklısı hakkına, garameye girecek eşya üzerinde Türk Medenî Kanunu'nun¹⁷ (TMK) 950 ilâ 953 üncü maddeleri uyarınca hapis hakkına ve navlun üzerinde aynı Kanunun 954 ilâ 961 inci maddeleri uyarınca alacak rehnine sahip olduklarını kabul etmiştir (m.1275).

A. York Anvers Kuralları'nın Düzenlenmesini Ulusal Hukuklara Bıraktığı Bir Husus Olarak Dispeç ve Türk Müşterek Avarya Hukukunda Dispecin Tabi Olduğu Hükümler

Dispecin temelinde müşterek avarya sayılacak masraf ve giderler ile fedakârlıkların tespiti bulunmaktadır. Müşterek avarya sayılan zarar ve masrafların gemi, yük ve navlun arasında paylaşılmasına ilişkin yapılan hesaplar "dispeç raporu" adlı bir belgede tespit edilir.¹⁸

TTK, müşterek avaryadan sayılacak bir giderin yapılmaması için göze alınan her fazla giderin de, başka ilgililer bu fazla giderlerden faydalansalar bile, önlenmiş olan giderin tutarına kadar, müşterek avarya garamesine gireceğini zikretmiş (m.1272, f.2); müşterek avarya garamesine giren zarar ve giderlerin gemi, yük, navlun ve diğer eşya arasında devam eden hükümler dairesinde paylaşılacağına işaret etmiştir (m.1272, f.3). TTK'nın işbu hükmü ile aslında York Anvers Kuralları'na uygun bir yaklaşım tercih edildiği ve kuralların A maddesinin birinci fıkrasına uygun olarak "gemi, yük, diğer eşya ve navlun" ibaresinin kullanıldığı tespit edilmektedir. Nitekim taşıyanın navlunu ile birlikte zaman charterlerinin yakıtı, bir işleticinin konteynerleri gibi çok sayıda başka eşya da müşterek avarya fedakârlığına maruz kalmış veya böyle bir fedakârlıktan yararlanmış olabilir.¹⁹ Ancak doktrinde "diğer eşya" kavramına gerek olmadığı, müşterek avarya müessesesinin mahiyeti düşünüldüğünde paylaştırmanın gemi, yük ve navlun (yani değerler) arasında yapılacağı ve bu nedenle bu kavrama yer verilmesine ihtiyaç olmadığı yönünde görüşler de bulunmaktadır.²⁰

¹⁷ RG, 22.11.2001, S. 4721.

¹⁸ ÇETİNGİL, Ergon-KENDER, Rayegan-ÜNAN, Samim (2011), Müşterek Avarya Hukuku, İstanbul, s.273.

¹⁹ TTK Gereke, s. 377.

²⁰ ÇETİNGİL-KENDER-ÜNAN-YAZICIOĞLU (2006), s. 219; AKAN (2012), s. 55.

Müşterek avarya sayılacak bir durumun gerçekleşmesi halinde kime ne kadar zarar geldiği, kimin ne kadar masraf yaptığı ve bu tehlikeden neler kaldığı tespit edilerek zarar ve masraflara kimin ne oranda katılacağı dispeç ile belirlenir.²¹ TTK uyarınca donatan gecikmeksizin dispeçi yaptırmakla yükümlüdür; bu yükümlülüğünü yerine getirmezse ilgililerin her birine karşı sorumlu olur (m.1278, f.1). Her ne kadar madde gerekçesinde günümüzde hiçbir donatanın, dispeç yaptırma işini kaptana bırakmayacağı ve hiçbir yük ilgisinin de kaptanı bu iş için dava veya takip etmeyeceği zikredilmişse de²² doktrinde kaptanın tüm müşterek avarya ilgililerinin temsilcisi olduğu ve kaptan yerine ilgililerden biri olan donatanın dispeç yaptırmakla yükümlü olmasının tartışmaya açık olduğu yönünde görüşler de bulunmaktadır.²³

Dispeç, süresinde yaptırılmazsa sigortacı da dâhil olmak üzere, ilgililerden herhangi biri bunun yapılmasını istemeye ve yaptırmaya yetkilidir (m.1278, f.2). Dispeçin yapılması istemi, olayın müşterek avarya sayılmayacağı ileri sürülerek dispeççi tarafından reddedilirse, dispeçin yapılmasının gerekip gerekmediğine, sigortacı da dâhil olmak üzere, ilgililerden herhangi birinin başvurusu üzerine varma yeri mahkemesince, eğer buraya varılmazsa yolculuğun bittiği yer mahkemesince karar verilir. TTK uyarınca dispeçin yapılmasına ve dispeççi atanmasına itirazın reddine ilişkin kararların kesin olup olmadığı hususunda açık bir düzenlemeye yer verilmemiştir. e-TTK döneminde verilen Yargıtay Kararları incelendiğinde bu kararların temyiz kabiliyetlerinin bulunmadığı yönünde bir içtihat benimsendiği tespit edilmektedir.²⁴

TTK uyarınca dispeç, ilgililerin oybirliğiyle atayacakları bir veya birden fazla dispeççi tarafından yapılır (m.1280, f.1, c.1). Ancak kanun koyucu, çağdaş denizcilik uygulamalarını dikkate alınarak, dispeççi seçimini öncelikle ilgililere bırakmış, ilgililer tarafından oy birliği ile bir seçim yapılamaması halinde ise mahkemeye müracaat edilmesi kuralını kabul etmiştir.²⁵ Buna göre oybirliği sağlanamazsa, dispeççiyi veya dispeççileri, dispeçin yapılacağı yer mahkemesi atayacaktır (m.1280, f.1, c.2). TTK uyarınca benimsenen bu uygulama 1950'li yıllardan bu yana İngiliz ve Amerikan hukuklarında donatanın dispeççiyi tek başına ataması ve yük ilgililerinin atanan kişiyi uygun

²¹ GÜNER (2000), s. 149.

²² TTK Gerekçe, s. 378.

²³ AKAN (2012), s. 56.

²⁴ Bkz. Y.11.H.D, 30.06.1980, E. 1980/3429, K. 1980/3533; Y.11.H.D, 06.02.1985, E. 1984/6433, K. 1985/466. Ancak mahkemenin dispeççi tayini ile ilgili kararlarının kesin oluşu, henüz bir dispeç raporu verilmeden yani dispeç raporunun onanması hakkında bir dava açılmadan önceki aşama ile sınırlıdır. Bkz. Y.11.H.D, 01.06.1984, E. 1984/2591, K. 1984/3223.

²⁵ TTK Gerekçe, s. 379. Dispeççinin tarafların iradesi sorgulanmaksızın doğrudan Ticaret Mahkemesi Başkanı'nca seçilmesinin yasaya aykırı olduğu ve taraflar anlaşsalar dahi dispeççi seçimini mahkeme başkanının yapamayacağı yönünde Yargıtay kararı için bkz. Y.11.H.D, 19.06.1980, E. 1980/2431, K. 1980/3263.

bulmamaları durumunda bir dispeççi de kendileri atamaları ve her iki dispeççinin dispece ilişkin farklı kanaatlerde bulunmaları durumunda müşterek avarya ihtilafının nihai kararla sonuçlanması amacıyla mahkemeye sevk edilmesi uygulamasına²⁶ benzer bir yaklaşımı haizdir.

İlgililerden her biri dispeçin yapılması için gereken ve elinde bulunan belgeleri, özellikle çarter partileri, konişmento ve faturaları, dispeççiye vermekle yükümlüdür (m.1280, f.2). İşbu yükümlülük özellikle müşterek avarya dispeç raporunun aktif ve pasiflerinin (alacaklı ve borçlu masasının) belirlenebilmesi açısından önem taşımaktadır. Dispeççinin istemi üzerine mahkeme, ellerinde bulunan ve kanunen ibrazla yükümlü oldukları belgeleri dispeççiye teslim etmelerini, onları elinde bulunduranlara emredecektir (m.1280, f.3). Dolayısıyla ilgililer hakkaniyete uygun hesaplamaların yapılmasının sağlanması için iradi olarak işbu belgeleri teslim etmiyorlarsa, mahkeme kanalıyla belgelerin dispeççiye teslimi yasayla koruma altına alınmıştır. Buna karşılık dispeççinin de ilgililerin dispeççi incelemelerine izin ve istemleri üzerine giderlerini ödemeleri şartıyla, bir örnek vermek yükümlülüğü bulunmaktadır (m.1280, f.4).

TTK, ilgililere dispeçin onaylanmasını isteyebilecekleri gibi avarya türüne veya hesaplarına itiraz edebilme hakkı da tanımıştır. Dilekçede duruşmaya çağrılacak olan ilgililerin ad ve soyadları bildirilecek (m.1281, f.2), dilekçe üzerine mahkeme, dispeççiden, dispeç ile istemleri ispatlayan belgeleri isteyecek; bu belgelerin tamamlanmasına gerek görülürse, ibrazını onları elinde bulunduranlara emredecektir.

TTK uyarınca belirlenen yargılama şu aşamalar doğrultusunda gerçekleşecektir; belirlenen günde hazır bulunanlarla duruşma yapılacak, dispece karşı, duruşmada veya daha önce bir itiraz yapılmamış olduğu takdirde dispeç onaylanacak, itiraz yapılmışsa ilgililer dinlenecek, itirazın yerinde olduğu görülür veya başka surette bir anlaşmaya varılırsa dispeç buna göre düzeltilerek onaylanacak, itirazın hemen karara bağlanması imkânının bulunmaması hâlinde, dispeç raporunun itirazın kapsamı dışında kalan kısımları, ayrı bir kararla onaylanacak ve itiraz edilen kısım hakkında duruşmaya devam olunacaktır. Tüm bu aşamaları ihtiva eden yargılama basit yargılama usulü hükümlerine tabidir (m.1283). Nitekim ülkemizdeki uygulamada, dispeç tasdiklerinde basit muhakeme usulü yerleşik hale geldiğinden, kanun koyucu e-TTK'dan farklı bir şekilde maddede bir değişiklik yapılmasına gerek görmemiştir.²⁷

Dispeç raporunun onaylanması hakkındaki kararın kesinleşmesiyle bu karar, raporda gösterilen alacakların ödetilmesi için verilmiş bir ilam niteliğini kazanacak ancak itiraza uğramamış bir raporun onaylanması kararı kesinleşmeden önce de bu ni-

²⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. FELDE (1953), s. 409.

²⁷ TTK Gerekeçe, s. 379.

teliğe sahip olacaktır (m.1284, f.1). Bu şekilde, kanun koyucu; dispeç raporlarının tasdiki hakkındaki kesinleşmiş kararlar ile itiraza uğramamış olan dispeç raporunun tasdiki hakkındaki kararları, özel kanunlarda düzenlenen ilam niteliğindeki belgelerden kabul etmiştir. Ancak bunun için, dispeç raporunun; (1) konusunun müşterek avarya olması, (2) ilgililerce seçilen ya da mahkemece atanan dispeççi tarafından hazırlanmış olması ve (3) mahkemece onaylanması ve kesinleşmiş olması ya da itiraz edilmeksizin kesinleşmiş olması gerekmektedir.

Mahkemenin onaylama kararı kesinleştiği anda, bu karar dispeç raporunda belirtilmiş alacakların tahsili için verilmiş icra edilebilir yargı kararı niteliğine kavuşacaktır. Diğer taraftan itiraza uğramamış bir dispeç raporunun onaylanması kesinleşmeden öncede icra edilebilir yargı kararı niteliğine sahip olacaktır.²⁸ Raporun onayına ait ilam, onay istemi üzerine yapılan duruşmaya usulüne göre çağırılmış olmayan ilgililer aleyhine hiçbir sonuç doğurmayacaktır (m.1284, f.2).

Mahkeme tarafından seçilen dispeççilerin hakem sıfat ve yetkisi yoktur. Bu durumda mahkeme tarafında atanan dispeççi raporu sadece bir rapordan ibarettir. Diğer taraftan bazı konişmentolarda dispeççilerin hakem-dispeççi olarak belirtildiği görülmektedir. TTK uyarınca konişmentodaki tahkim koşuluna dayalı bulunan ve yerel mahkemece usulü onama açıklamasıyla hazırlanan hakem-dispeççi kararlarının da ilam niteliğini haiz olup olmadıkları hususunda açık bir düzenlemeye yer verilmemiştir. e-TTK döneminde verilen Yargıtay Kararları incelendiğinde sadece bilirkişi raporu niteliği bulunan dispeç raporları için yerel mahkemeden dispecin onanması yönünde dava açılması gerektiği, hakem-dispeççi kararlarının ise bir hakem kararı niteliğinde olduğu ve onanmaları için yerel mahkemede dava açılmasına gerek bulunmadığının kabul edildiği görülmektedir.²⁹

B. York Anvers Kuralları ile Düzenlenmesine Rağmen Türk Müşterek Avarya Hukukunda da Hüküm Bulan Zamanaşımı

TTK uyarınca benimsenen sistemde müşterek avarya garame payı alacakları bir yılda zamanaşımına uğrayacak (m.1285, f.1) ve zamanaşımı, geminin varma limanına, buraya varılamamışsa yolculuğun bittiği limana vardığı tarihten itibaren işlemeye başlayacaktır (m.1285, f.2). İşbu düzenlemenin e-TTK'dan farklı yönü sürenin uzunluğu

²⁸ ÇETİNGİL-KENDER-ÜNAN (2011), s. 336.

²⁹ Bkz. Y.11.H.D, 30.06.1983, E. 1983/2666, K. 1983/3428; Y.11.H.D, 12.03.2002, E. 2001/10475, K. 2002/2260; Y.11.H.D, 29.06.1999, E. 1999/3119, K. 1999/6022. Dispeç kararının hukuki niteliğini tartışan diğer kararlar için bkz. Y.11.H.D, 12.10.2004, E. 2003/13491, K. 2004/9669; Y.11.H.D, 28.05.2012, E. 2002/1447, K. 2002/5320; Y.11.H.D, 11.10.1985, E. 1985/4957, K. 1985/5255. Ayrıca bkz. ÇETİNGİL-KENDER-ÜNAN (2011), s. 278.

değil, başlayacağı an olarak tezahür etmektedir. Ancak doktrinde zamanaşımına ilişkin 1 yıllık sürenin; müşterek avarya paylaşımından doğan alacaklara ait miktarın ancak dispeç raporunun kesinleşmesinden itibaren kesinlik kazanacak olması dolayısıyla, e-TTK uyarınca da kabul edildiği üzere (m.1261, f.2), dispeç raporunun tasdikine ilişkin kararın kesinleşmesinden itibaren başlaması gerektiği yönünde görüşler de bulunmaktadır.³⁰

III. YORK ANVERS KURALLARI 2016 UYARINCA MÜŞTEREK AVARYAYA UYGULANACAK HÜKÜMLER

York Anvers Kuralları hem kabotaj taşımalarında hem de milletlerarası taşımalarda müşterek avarya hakkında uygulanan temel kurallar niteliğindedir.³¹ Her ne kadar, yukarıda işaret edildiği üzere; York Anvers 2016 Kuralları Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından kabul edilmiş ve Türk hukuku uyarınca da geçerli olsalar da bugün itibarıyla halen uygulamada kuralların 1974 veya 1994 metinlerine başvurulduğu görülmektedir.³²

Kuralların harf kodlaması yapılan A-G bölümünde temel prensipler, 23 adet sayı kuralından oluşan müşterek avarya türleri ve paylaştırmaya dair özel hükümlerden oluşan iki bölümü ve bu bölümler arasındaki ilişkiyi gösteren Yorum Kuralı bulunmaktadır. Bu kurala göre uygulanabildikleri ölçüde sayı kodlu kurallar, harf kodlu kurallara göre önceliği sahiptir.³³ Ancak sayı kodlu kurallarda bulunmayan hususlar harf kodlu kurallar ile açıklığa kavuşturulmaktadır.³⁴

York Anvers Kuralları'nın ilk hükmünü teşkil eden Yorum Kuralı'nın ilk fıkrası uyarınca "müşterek avarya paylaştırmada aşağıdaki Kurallar, kendileriyle bağdaşmayan mevzuat ve uygulama dikkate alınmaksızın uygulanacaktır" denilmekle, müşterek avarya paylaşmasını düzenlemekle görevli dispeççilerin York Anvers Kuralları'nı uygularken dispeci hazırladıkları yerin ulusal hukuk ve pratiğini de aynı zamanda dikkate almalarını önlemek ve hukukun birleştirilmesi düşüncesi içerisinde sözleşmesel tercihin bütünüyle yürümesini sağlamak amaçlanmıştır.³⁵ Kaldı ki emredici veya kamu düzenini ilgilendirici kuralların saklı olduğu hususunda da kurallarda bir istisna bulunmamaktadır.

³⁰ ÇETİNGİL-KENDER-ÜNAN-YAZICIOĞLU (2006), s. 219; AKAN (2012), s. 55; ALGANTÜRK LIGHT (2006), s. 140.

³¹ TTK Gerekeç, s. 377.

³² ALGANTÜRK LIGHT (2016), s. 201. York Anvers 1974 Kuralları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. ÇETİNGİL, Ergon (1982), "Müşterek Avaryada Yeni Düzenleme 1974 York Anvers Kuralları", BAKTIDER, Cilt: 11, Sayı: 4.

³³ ALGANTÜRK LIGHT (2004), s. 421.

³⁴ ÜLGNER, Fehmi (2000), Çarter Sözleşmeleri, İstanbul, s. 529.

³⁵ TEKİL (2000), s. 500.

Yorum Kuralı'nı takiben York Anvers Kuralları'nda harf ve sayı kodlu kurallara geçmeden önce Üstün Kural yer almaktadır. İşbu kural uyarınca "makul" ölçüler içinde yapılmayan fedakârlık ve masraflar için, hiçbir halde paylaşırma yapılmayacaktır.

York Anvers Kuralları'nın temel prensiplerini zikreden A ile G kurallarında, sırasıyla; müşterek avarya hareketinin tanımı yer almakta (Kural A) ve kurtarma faaliyeti olmaksızın çekilen ve itilen gemiler arasında da deniz sergüzeştinin olduğu (Kural B), müşterek avarya hareketinin ancak doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve masrafların müşterek avaryaya kabul edileceği (Kural C), fedakârlık veya masrafa yol açan olayın deniz sergüzeştine katılan taraflardan birinin kusuru sonucu doğmuş olması durumunda dahi, müşterek avarya paylaşmasının yapılacağı (Kural D), müşterek avarya dolayısıyla talepte bulunan tarafın, paylaşılmasını istediği zarar veya masrafın müşterek avaryaya kabul edilebileceğini kanıtlamakla yükümlü olduğu (Kural E), müşterek avarya olarak kabul edilecek bir masrafın yerine yapılacak her ilave masrafın, varsa diğer ilgililerce elde edilebilecek tasarrufa bakılmaksızın, kaçınılan müşterek avarya tutarından fazla olmamak üzere müşterek avarya kabul edileceği (Kural F) ve müşterek avarya hesaplaşmasının, gerek zararlar gerekse paylaşmaya katılım bakımından, müşterek deniz sergüzeştinin son bulunduğu yer ve zamandaki değerler esas alınarak yapılacağı (Kural G) ifade edilmiştir.

Müşterek avarya türlerini ihtiva eden sayı kodlu kurallarda ise; yerleşmiş ticari teamüle uygun taşınan yükün denize atılmasının (Kural I), müşterek selamet uğruna yapılan fedakârlık sonucu doğan ziya ve hasarın (Kural II), gemide çıkan yangının söndürülmesinin (Kural III), geminin karaya oturtulmasının (Kural V), -belirli şartlar altında- kurtarma ücretinin (Kural VI), karaya oturmuş bir geminin makine ve kazanlarından herhangi birine, gemiyi yüzdürmek için sarf edilen gayretler yüzünden verilen hasarın (Kural VII), karaya oturmuş geminin hafifletilmesi giderleri ve bunun sonucu olan zararların (Kural VIII), yük, gemi malzemeleri ve kumanya veya bunlardan biri tehlike karşısında müşterek selamet için zaruret halinde yakıt olarak kullanılmış olmasının (Kural IX), barınma limanındaki giderlerin (Kural X), gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları ile barınma limanına girme ve bu limandaki diğer masrafların (Kural XI),³⁶ boşaltmada yüke gelen zararın (Kural XII), müşterek avarya sayılacak fedakârlık nedeniyle meydana gelen hasarların geçici tamirlerinin (Kural XIV) ve müşterek avarya sonucu olan ziya veya hasarın neden olduğu navlun kaybının (Kural XV) müşterek avarya sayılacağı kabul edilmiştir.

³⁶ Barınma müşterek avaryasının tarihçesi için bkz. SÖZER, Bülent (1971), Barınma Müşterek Avaryası, Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt:5, Sayı:8.

Son olarak York Anvers Kuralları uyarınca paylaştırmaya dair şu özel hükümlerin benimsendiğini belirtmek gerekmektedir: fedakârlık sonucunda zayı olmuş veya hasarlanmış bulunan yükler için müşterek avaryaya kabul edilecek tutar, bu sebeple maruz kalınan zarara eşittir (Kural XVI), müşterek avaryaya katılma borcu, varlıkların müşterek deniz sergüzeştinin sonundaki gerçek net değerleri iledir (Kural XVII), gemi malikinin veya temsilcisinin haberi olmadan yüklenmiş veya yükleme sırasında kasten yanlış bildirilmiş yüklerin uğradığı ziya veya hasar müşterek avarya sayılmayacaktır (Kural XIX), müşterek avarya masraflarını karşılamak amacıyla kaynak sağlamak için satılan malların sahiplerinin bu sebeple uğradıkları kayıp müşterek avaryaya kabul edilecektir (Kural XX), müşterek avaryada dispecin yayınlanması tarihinden üç ay sonraya kadar müşterek avaryadaki harcama, fedakârlık ve iştiraklere faiz yürütülecektir (Kural XXI), müşterek avarya, kurtarma veya özel giderler için nakit teminat tahsil edildiği takdirde, bu tutarlar derhal dispeççiye havale edilecek ve onun tarafından, mümkün ise faiz getiren, özel bir hesaba, dispeççinin adına yatırılacaktır (Kural XXII) ve uygulanacak hukukun öngördüğü zamanaşımına ilişkin emredici hükümler saklı kalmak kaydıyla, müşterek avarya senetleri veya garantilerine ilişkin olanlar dâhil olmak üzere, müşterek avarya paylaşmasından doğan her türlü talep hakkı müşterek avaryaya dair dispecin yayınlanması tarihinden itibaren bir yıl içerisinde sona erecek, bununla beraber, bir talep hakkı, müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesinden altı yıl sonra dava edilemeyecektir (Kural XXIII).

IV. TTK'NİN MÜŞTEREK AVARYAYI DÜZENLEYEN HÜKÜMLERİ VE YORK ANVERS 2016 KURALLARI ARASINDAKİ ÇATIŞMA: ZAMANAŞIMI HUSUSU

TTK'nın müşterek avaryaya ilişkin olarak yukarıda kısaca incelenen hükümlerinin; müşterek avaryanın tanımı ve unsurları ile müşterek avaryaya giren zarar ve ikame masrafları hususlarını York Anvers 2016 Kuralları ile aynı doğrultuda düzenledikleri, York Anvers 2016 Kuralları kapsamında düzenlenmeyen müşterek avarya borçluları ve teminat, alacaklıların rehin hakları, gemiye düşen garame payı için teminat, hapis hakkının kullanılması ile dispeç usulüne ilişkin hususları da York Anvers 2016 Kuralları'nı tamamlamak amacıyla sevk edildikleri tespit edilmektedir. Ancak TTK'da müşterek avaryaya ilişkin olarak sevk edilen son hüküm olan zamanaşımına ilişkin hüküm, York Anvers 2016 Kuralları'ndan farklılık arz etmektedir.³⁷

³⁷ TTK'nın müşterek avaryayı düzenleyen hükümleri ile York Anvers 2016 Kuralları'nın ilgili hükümleri arasındaki benzerlik, tamamlama ve farklılık ilişkisi için ayrıca bkz. KULA DEĞİRMENCİ, Nil (2018), "Legal Approach to Marine Accidents: A Comparative Research Between Turkish And International Perspectives", GLOBMAR 2018 - Global Maritime Conference, Cilt: 58, https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/pdf/2018/19/shsconf_globmar2018_01006.pdf, e.t. 25.06.2019.

Gerçekten TTK uyarınca benimsenen sistemde müşterek avarya garame payı alacakları bir yılda zamanaşımına uğrayacak (m.1285, f.1) ve zamanaşımı, geminin varma limanına, buraya varılamamışsa yolculuğun bittiği limana vardığı tarihten itibaren işlemeye başlayacaktır (m.1285, f.2). York Anvers 2016 Kuralları ise; müşterek avarya paylaşmasından doğan her türlü talep hakkının müşterek avaryaya dair dispeçin yayınlanması tarihinden itibaren bir yıl içerisinde sona ereceğini, bununla beraber, bir talep hakkının, müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesinden altı yıl sonra dava edilemeyeceğini zikretmektedir (Kural XXIII). Her iki hüküm arasındaki farklılık, zamanaşımı süresinin başlangıcı ile zamanaşımına ilişkin bir üst sürenin sadece York Anvers 2016 Kuralları'nda sevk edilmesinde kendisini göstermektedir.

TTK ile York Anvers 2016 Kuralları'nın zamanaşımının başlangıcına ilişkin olarak farklı hükümlere yer vermelerinin temelinde; kanun koyucunun ilgili madde gerekçesinde işaret ettiği üzere,³⁸ müşterek avarya garame payı alacağının TTK uyarınca gemi alacaklısı hakkı veren alacaklardan olması (m.1320) ve bu nedenle bu alacağın zamanaşımı süresini başlatan an ile gemi alacağının verdiği kanuni rehin hakkının tabi olduğu hak düşürücü süreyi başlatan anın (m.1326, f.2) paralellik sağlaması amacı bulunmaktadır. Ancak aynı hususu (müşterek avarya) düzenleyen iki hukuk metninin (TTK ile York Anvers 2016 Kuralları) aynı konuyu (zamanaşımı) farklı hükümlere tabi kılmaları ile ortaya çıkabilecek sorunların ağırlığı, birbirinden farklı hukuki nitelikleri haiz süreleri (zamanaşımı ve hak düşürücü süre) aynı anda başlatmak gibi pratikte önem taşımayan bir amacın gerçekleştirilmesinden çok daha önemlidir.

Öte yandan, müşterek avarya garame payı alacağının bahsettiği gemi alacaklısı rehin hakkının TTK uyarınca tabi kılındığı 6 aylık hak düşürücü süre; geminin varma yerine ya da yolculuğun bittiği limana varması ile başlamakta, ancak bu rehin hakkı, genellikle bu zaman zarfında dispeç raporunun hazırlanmamış olması karşısında zaten kullanılmadan sona ermektedir. Bu durumda müşterek avarya garame payı, hukuken tahsil imkânını kaybetmese de gemi alacaklısı rehin hakkı korunmasından çıkarak basit bir alacak niteliğine dönüşmekte ve sadece bu şekilde tahsil edilebilir olmaktadır. Nitekim kanun tarafından öngörülen süre içinde daha dispeç raporu hazırlanmamış olduğundan ortada icra edilebilir ve dolayısıyla gemi alacaklısı hakkı ile güçlendirilmiş bir alacak olmayacaktır. İşbu süre içerisinde dispeç raporunun hazırlandığı ve rapor uyarınca icra edilebilecek alacağın bu şekilde gemi alacaklısı rehin hakkı ile güçlendirildiği bir vakada dahi, müşterek avarya garame payı alacaklarına tanınan rehin hakkının, diğer gemi alacaklarına tanınan rehin haklarından sonra geldiği (m.1324) gerçeği ile karşılaşılabilmektedir. Sonuç olarak, TTK ile York Anvers 2016 Kuralları arasında yaratılması gereken uyum ve tamamlayıcılık ilişkisi; uygulamada dispeç raporunun

³⁸ TTK Gerekçe, s. 380.

geç hazırlanması dolayısıyla sıklıkla zaten düşen ya da tüm diğer gemi alacaklısı rehin haklarından sonra gelen ve dolayısıyla uygulamada işlevi neredeyse bulunmayan rehin hakkının tabi kılındığı hak düşürücü süre başlangıcı ile uyum sağlanması amacıyla zedelenmektedir.

Özetle, kanun koyucu, bir yandan tavsiye nitelikli de olsa tüm dünyada oldukça sık olarak kullanılan York Anvers Kuralları'nı Türk müşterek avarya hukuku için ilk defa bu denli açık olarak iç hukuk normu mahiyetinde TTK uyarınca kabul ederken (m.1273), diğer yandan müşterek avarya garama payı alacakları için uygulama kabiliyeti –tabi olduğu hak düşürücü süre nedeniyle- çok nadir olan gemi alacaklısı hakkına dair hükümlere paralellik sağlamak amacıyla bu kurallara aykırı bir hüküm getirmekte (m.1285) ve TTK'nın kendi içinde çelişmesine sebebiyet vermektedir. Her ne kadar TTK m.6 ticari hükümler koyan kanunlarda öngörülen zamanaşımı sürelerinin, kanunda aksine düzenleme olmadıkça, "sözleşme" ile değiştirilemeyeceğini zikretmekte olsa ve bu hüküm kapsamında York Anvers Kuralları'nın sözleşmesel niteliği önceliğin TTK'nın müşterek avarya hukukunda zamanaşımına ilişkin hükmünün uygulanmasında olduğu düşüncesini doğursa da York Anvers Kuralları'nın yukarıda işaret edildiği üzere m.1273, f.1 ile bir Türk iç hukuk normu haline getirilmesi dolayısıyla bu hüküm ile işaret edilen kuralların "sözleşmesel" niteliğinden bahsetmek ve işbu hükmü işleterek bir çözüme ulaşmak da mümkün olmayacaktır.

Sonuç olarak TTK ile ihdas edilen müşterek avarya hukukunda zamanaşımı gibi usul açısından oldukça önemli bir konunun York Anvers Kuralları uyarınca öngörülmediği gibi dispecin yayınlanması tarihinden itibaren mi yoksa TTK uyarınca öngörülmediği gibi varma/yolculuğun bittiği limana varılması ile mi çözümleneceği açık değildir. Bu anlamda kanun kuvvetini haiz iki norm arasında uygulanacak hükümler açısından bir ihtilaf olduğu açıkken bu ihtilafın çözümü için bir takım ilkelerin incelenmesi gerekmektedir.

V. ÜSTÜNLÜK VERİLECEK HÜKÜM: TTK m. 1285 mi YORK ANVERS 2016 KURALLARI Kural XXIII mi?

Toplumsal yaşamı düzenleme amacı güden hukuk normlarında yer alan hükümler arasında bir çatışma olmaması gerekirken, yukarıda da işaret edildiği gibi bazı durumlarda aynı konuyu düzenleyen hükümler arasında çatışmalar ortaya çıkabilmektedir. Bu çatışmalar, genellikle; birbiri ile tamamen çelişen iki hükmün varlığından ziyade, uygulamada bu hükümlerden hangisine üstünlük verileceği sorunsalı olarak ortaya çıkmaktadır.

Hukuk uygulamasında bu çatışmaların giderilmesi için önemli ilkeler benimsenmiş ve uygulanagelmıştır. *Lex superior derogat legi inferiori* (*lex superior*; üst norm alt normu ilga eder) ilkesinin temelinde, hukuk düzenini oluşturan ve hukukun "mev-

zuat” adı verilen yazılı kaynakları arasında hiyerarşik bir düzen öngören “normlar hiyerarşisi teorisi” bulunmaktadır. Hiyerarşik bir düzen öngören normlar hiyerarşisinin iki temel sonucu bulunmaktadır. Bunlardan ilki; bir normun kendisinden önce yer alan normlarda bulunan hükümlere aykırı hükümler ihtiva edememesi iken, diğeri bir normun kendisinden sonra gelen normlara göre daha genel nitelikli olmasıdır.

Lex posterior derogat legi priori (*lex posterior*; sonraki norm önceki normu ilga eder) ilkesi uyarınca normlar hiyerarşisinde aynı sırada yer alan ve birbiriyle çatışan hükümleri haiz iki norm varsa, bunlardan sonraki tarihte kabul edilmiş normun ilgili hükmünün, önceki tarihte kabul edilen normun ilgili hükmünü ilga ettiği kabul edilir.

Normlar hiyerarşisinin aynı sırasında yer alan iki normun aynı tarihli olması ya da aynı normda yer alan hükümlerin birbirleri ile çatışmaları durumunda ne *lex superior* ne de *lex posterior* ilkelerinin uygulama alanı bulabilecekleri söylenebilir. Bu durumda Roma hukuk uygulamasında kaynağını bulan *lex specialis derogat lex generalis* (*lex specialis*; özel norm genel normu ilga eder) ilkesi uygulanabilir. Bu ilkeye göre; hukukun özel hükümleri, kendilerince belirlenmiş dar kapsam içinde, kapsamı ve uygulama alanı geniş olan genel hükümleri etkisiz bırakırlar. Böylece, normlar hiyerarşisinde aynı sırada yer alan ve aynı tarihli olan iki normun hükümleri arasındaki çatışma, genel nitelikli normun hükmünün uygulanmasının bertaraf edilmesi suretiyle giderilebilir; istisna nitelikli normun hükmü, genel hükümden önce uygulanır.

Yukarıda açıklandığı üzere, York Anvers Kuralları ile TTK'nın müşterek avarya hukukunda zamanaşımını düzenleyen hükümleri arasında açık bir çatışma bulunmaktadır. York Anvers Kuralları bir milletlerarası sözleşme niteliğini haiz olmadıklarından ve kurallara TTK uyarınca bizzat uygulanacak hukuk değeri verildiğinden, her iki normun “kanun” değerini haiz olduğu ve böylelikle aralarında hiyerarşik bir ilişki kurulamayacağı açıktır. Bu durum, işbu çatışmanın çözümünde *lex superior* ilkesinin uygulanması suretiyle hangi normun uygulanacağını tespit etmenin mümkün olmayacağını göstermektedir. Sorunun çözümünde geriye *lex posterior* ve *lex specialis* ilkelerinin tetkiki kalmaktadır.

Normlar hiyerarşisinde aynı sırada yer alan ve birbiriyle çatışan hükümleri haiz iki normdan sonraki tarihte kabul edilmiş normun ilgili hükmünün, önceki tarihte kabul edilen normun ilgili hükmünü ilga ettiğinin kabul edildiği *lex posterior* ilkesini tetkik etmekle de işbu çatışma çözümünde geçerli bir sonuca varılamayacağı düşünülmektedir. Nitekim York Anvers 2016 Kuralları bir milletlerarası sözleşme niteliğini haiz olmadıklarından, bu kuralların bir Onay Kanunu ile Resmi Gazete’de yayımlanmak suretiyle yürürlüğe girmeleri durumu söz konusu değildir ve dolayısıyla Türk hukuku açısından kendilerine özel bir yürürlük tarihleri bulunmamaktadır. Nitekim bu kurallar, TTK uyarınca uygulanacak hukuk niteliğini kazandıklarından, TTK ile aralarında bir öncelik sonralık ilişkisini haiz olmayacaklardır. Bir ihtimal kuralların çevirisinin yukarıda

işaret edildiği üzere Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından, 19.02.2019 tarih ve 30691 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmış olmasına dayanılarak TTK’ya göre öncelikli olarak uygulanmaları gerektiği savunulabilse de bu savunmanın bu tarihin kuralların “yürürlük tarihi” olmadığından tek başına yeterli olmayacağı, ancak aşağıda işaret edilen *lex specialis* ilkesinin uygulanmasını destekleyeceği düşünülmektedir.

Gerçekten *lex specialis* ilkesinin de tetkiki gerekmektedir. İşbu ilke, yukarıda işaret edildiği üzere, hukukun özel hükümlerinin, kendilerince belirlenmiş dar kapsam içinde, kapsamı ve uygulama alanı geniş olan genel hükümleri etkisiz bırakacaklarını kabul etmektedir. York Anvers 2016 Kuralları dünya çapında “müşterek avarya hukuku”nu, belirli aralıklarla yenilenmek suretiyle, düzenleyen kurallar bütünüdür. TTK 5.Kitap hükümleri ise deniz ticaretine ilişkin hükümler sevk etmektedir. Her iki norm arasında özellik-genellik ilişkisi sorgulandığında York Anvers 2016 Kuralları’nın müşterek avaryayı TTK’ya göre özel olarak düzenlediği sonucuna varılabilecektir. İşbu ilkenin uygulanmasıyla, zamanaşımı hususunda York Anvers 2016 Kuralları ile TTK hükümleri arasında tezahür eden işbu çatışmanın, York Anvers 2016 Kuralları’nın aynı konuda düzenleme getiren TTK hükümlerine göre öncelikli olarak uygulanması suretiyle çözümlenmesi gerektiği düşünülmektedir.

SONUÇ

Müşterek avarya hukuku, ilgililerinin birçok ülkeden olması dolayısıyla oldukça küresel özelliği haiz olmasına rağmen deniz ticaret hukukunun birçok alanında olduğunun aksine emredici bir milletlerarası hukuk metni ile düzenlenmemektedir. Durumun yaratabileceği güvensizlik ve belirsizlik sorunu uzun yıllardan bu yana yaygın olarak hemen her taşıma senedinde kendilerinde atıfta bulunulan ve ancak bu yolla uygulanabilen York Anvers Kuralları’nın varlığı ile giderilmektedir. Bu yaygın uygulama öyle bir seviyeye gelmiştir ki bugün Türk deniz ticaret hukukunun temel kaynağı olan TTK 5. Kitap hükümlerinde açık olarak Türkçe’ye çevrilip yayımlanmış olan en son tarihli York Anvers Kuralları’na atıfta bulunulmuş ve bu kurallar, aksi taraflarca kararlaştırılmadıkça Türk müşterek avarya hukukunu temsil eder hale gelmişlerdir. TTK’da bu anlamda yer alan diğer hükümlerin ise hem TTK Gereke’de hem de doktrinde işaret edildiği üzere York Anvers Kuralları’nı “tamamlamak” üzere sevk edildikleri kabul edilmektedir.

TTK’nın ilgili hükümleri ile en son tarihli Türkçe tercümesi yayımlanmış olan York Anvers 2016 Kuralları arasında yukarıda işaret edildiği üzere olması gereken “tamamlayıcılık” ilişkisi, TTK’nın müşterek avaryaya ilişkin olarak sevk ettiği zamanaşımını düzenleyen hükmü ile zedelenmektedir. Kanun koyucu, zamanaşımını; e-TTK ve York Anvers 2016 Kuralları’ndan farklı olarak ancak gemi alacaklısı hakkına ilişkin hükümlerine paralel olacak şekilde, geminin varma yerine ya da yolculuğun bittiği yere varması ile başlatmayı tercih etmiştir. Ancak bu andan sonra müşterek avarya garama

payı alacaklarına tanınan 6 aylık kanuni rehin hakkı (m.1326), müşterek avaryaya dispecinin hâlihazırda sıklıkla henüz yapılmamış olması dolayısıyla uygulamada zaten hak düşümüne uğramaktadır. Dolayısıyla kanun koyucu, uygulama kabiliyeti oldukça düşük gemi alacaklısı hakkından kaynaklanan kanuni rehin hakkına uyumu sağlamak amacıyla müşterek avaryaya hukukunda bir iç hukuk normu olarak kabul edilen York Anvers Kuralları'ndan farklı bir hüküm sevk etmekte ve bu şekilde hangi hükmün zamanlaşımının başlangıcı için uygulanacağı sorunsalını ortaya çıkarmaktadır.

Ortaya çıkan işbu sorunun çözümü için hukuk tarafından benimsenen bazı ilkelerin tetkiki gerekmektedir. York Anvers Kuralları emredici bir milletlerarası sözleşme niteliğini haiz olmadıklarından TTK ile aralarında hiyerarşik bir düzen kurulamayacak böylece hangi hükmün diğerine öncelikli olarak uygulanacağı *lex superior* ilkesinin tatbiki ile çözümlenemeyecektir. Yine York Anvers Kuralları TTK'nın ilgili hükmünde yer alan atıf ile yürürlüğe girdiklerinden TTK ile aralarında öncelik sonralık ilişkisinin kurulması ve böylece *lex posterior* ilkesi uyarınca sonra yürürlüğe giren hükmün uygulanması çözümüne başvurulması da uygulanabilir görülmemektedir. Ancak York Anvers Kuralları'nın müşterek avaryaya hukukunu TTK'nın deniz ticaret hukukunu düzenleyen 5.Kitap hükümlerine göre özel olarak düzenliyor olmaları, her iki hüküm arasında *lex specialis* ilkesinin uygulanabilir olması sonucunu doğurmakta ve müşterek avaryaya hukukunda zamanlaşımının York Anvers 2016 Kuralları'nda kabul edildiği üzere "dispecin yayınlanması tarihinden itibaren" başlaması kabulünün benimsenmesine yol açmaktadır. Bu şekilde milletlerarası yaygın uygulama ile de uyum sağlanacağı ve hukuk güvenliği ve belirliliğinin tesis edileceği düşünülmektedir.

KAYNAKLAR

- ALGANTURK LIGHT, Didem (2004), "York-Anvers Kuralları 2004 Hakkında Genel Bir İnceleme", AÜEHFD, Cilt: VIII, Sayı: 3-4, ss. 419-437.
- ALGANTÜRK LIGHT, Didem (2005), York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya (Tarihi Düzenlemeleri ile Karşılaştırmalı Olarak), 2. Bası, İstanbul.
- ALGANTÜRK LIGHT, Didem (2006), "TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler", İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl: 5, Sayı:10, ss. 123-146.
- ALGANTURK LIGHT, Didem (2015), "How Have General Average Concepts Developed Across Maritime Countries And Jurisdictions?", İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt:14, Sayı: 28, ss. 1-12.
- ALGANTÜRK LIGHT, Didem (2016), "York Anvers Kuralları 2016, Revizyon Çalışmalarına İlişkin Değerlendirmeler", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt: 22, Sayı: 3, ss. 191-201.
- AKAN, Pınar (2012), "Deniz Kazalarında Görülen Temel Hukuki Sorunlar (6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Uyarınca)", Hukuk Biliminin Güncel Sorunları, III. Uluslararası Kongre Bildiri Kitabı, C:2 (Özel Hukuk), Samsun 2012.
- ARSEVEN Haydar (1961), Müşterek Avaryalar: Umumî Prensipler ve Müşterek Avarya Halleri, İstanbul.
- ATAERGİN, Vehbi Selim (1995), "Genel Avarya ve York Anvers Kuralları 1994 Değişiklikleri", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt:9, Sayı:1-3.
- AYBAY, Gündüz- ERGİNEL, Erdem-KARTAL, Hülya-BİÇER, Esra-GÜLER, Işıl (1995), York Anvers Kuralları 1994 ve Türk Ticaret Kanunu'nu Müşterek Avarya ile İlgili Hükümleri ile York Anvers Kuralları 1950, 1974 Metinleri, İstanbul.
- BARLAS, Nami (1984), Yangın Söndürme Müşterek Avaryası, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt:1, Sayı:1-4, ss. 479-504.
- CANER, Oğuz (2003), "York Anvers Kurallarında Çevre Kirlenmesi ve 1994 Yılında Bu Konuda Yapılan Yeni Düzenlemeler", Prof. Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan, İstanbul, ss. 93-11.
- CİVİR ENGİN, Mehtap (2012), "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve Müşterek Avarya", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Özel Sayı, Cilt: 18, Sayı: 2, ss. 507-514.
- ÇETİNGİL, Ergon (1982), "Müşterek Avaryada Yeni Düzenleme 1974 York Anvers Kuralları", BATIDER, Cilt: 11, Sayı: 4.

- ÇETİNGİL, Ergon (2000), “Kurtarma Müşterek Avaryası”, Prof. Dr. Tahir Çağa’ nın Anısına Armağan, İstanbul.
- ÇETİNGİL, Ergon-KENDER, Rayegan-ÜNAN, Samim-YAZICIOĞLU, Emine (2006), “*Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkındaki Değerlendirmeler*”, Deniz Hukuku Dergisi, Özel Sayı, İstanbul 2006.
- ÇETİNGİL, Ergon-KENDER, Rayegan-ÜNAN, Samim (2011), Müşterek Avarya Hukuku, İstanbul.
- FELDE, Leon S. (1953), “General Average and the York-Antwerp Rules”, Tulane Law Review, Cilt: 27, Sayı:46, ss. 406-456.
- GÜNER, M. Deniz (2000), Türk Hukukunda Dispecin Hazırlanması ve Uygulanması, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt: LVIII, Sayı: 1-2, ss. 149-188.
- KARAN, Hakan (2005), “The Draft Turkish Maritime Law”, Journal of Maritime Law and Commerce, Cilt: 36, Sayı: 4, ss. 477-486.
- KENDER, Rayegan- ÇETİNGİL, Ergon- YAZICIOĞLU, Emine (2014), Deniz Ticareti Hukuku, Temel Bilgiler, Cilt:I, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş On Dördüncü Baskı, İstanbul.
- KULA DEĞİRMENCİ, Nil (2018), “Türk Deniz Ticaret Hukukunda Uygulanagelen Hükmeler Arasındaki “Bertaraf Edici”, “Tamamlayıcı” ve “Seçimlik” İlişkiler”, UTDER, Cilt: 7, Sayı:2, ss.257-292.
- KULA DEĞİRMENCİ, Nil (2018), “Legal Approach to Marine Accidents: A Comparative Research Between Turkish And International Perspectives”, GLOBMAR 2018 - Global Maritime Conference, Cilt: 58, https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/pdf/2018/19/shsconf_globmar2018_01006.pdf, e.t. 25.06.2019.
- OKAY, Sami (1958), “Müşterek Avarya Hukukunun Kısa bir Tarihçesi”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt:24, Sayı: 1-4, ss. 289-308.
- SÖZER, Bülent (1971), Barınma Müşterek Avaryası, Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt:5, Sayı:8.
- TBMM (2011), Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Dönem:23, Yasama Yılı:2, Sıra Sayısı:96 [TTK Gerekçe].
- TEKİL, Fahiman (1965), Türk Hukukunda Müşterek Avarya, İstanbul.
- TEKİL, Fahiman (2000), “*Deniz Kazaları, Deniz Kirlenmesi ve Deniz Sigorta Hukuku ile ilgili Bazı Sorunlar*”, Prof. Dr. Tahir Çağa’ nın Anısına Armağan, İstanbul, ss.483-537.

YANCEY, Benjamin Y. (1950), "York-Antwerp Rules 1950", Loyola Law Review, Cilt: 6, ss. 121-143.

Yararlanılan Mahkeme Kararları

- Y.11.H.D, 19.06.1980, E. 1980/2431, K. 1980/3263.
Y.11.H.D, 30.06.1980, E. 1980/3429, K. 1980/3533.
Y.11.H.D, 30.06.1983, E. 1983/2666, K. 1983/3428.
Y.11.H.D, 01.06.1984, E. 1984/2591, K. 1984/3223.
Y.11.H.D, 06.02.1985, E. 1984/6433, K. 1985/466.
Y.11.H.D, 11.10.1985, E. 1985/4957, K. 1985/5255.
Y.11.H.D, 29.06.1999, E. 1999/3119, K. 1999/6022.
Y.11.H.D, 12.03.2002, E. 2001/10475, K. 2002/2260.
Y.11.H.D, 12.10.2004, E. 2003/13491, K. 2004/9669.
Y.11.H.D, 28.05.2012, E. 2002/1447, K. 2002/5320.