

MÜŞTEREK AVARYA-YORK ANVERS KURALLARI 1994 REVİZYON ÇALIŞMALARINI İLE GETİRİLEN YENİLİK VE DÜZENLEMELER

*Dr. Didem ALGANTÜRK LIGHT **

I. GİRİŞ

1. Tanım ve Tarihsel Gelişim

Müşterek avarya hukuki bir kurum¹ olarak ilk defa Roma Hukukunda uygulanmış olup, “*de lege Rhodia de jactu*” adı altında Justinianus’un 533 tarihli Digesta’sın XIV. kitap II. kısımda, müşterek tehlike karşısında gemiyi, yükü yada hepsini kurtarmak için kaptanın emri ile belirli bazı şeylerin feda edilmesi olarak tanımlanıp, kurtarılan kıymetler arasında zararın o seferle ilgili kişiler arasında paylaşılması prensibi olarak yer almıştır. 16. yüzyıldan itibaren müşterek avarya kurumu, 1681 tarihli Fransız Ticaret Kanunundan itibaren Avrupa deniz ticaret mevzuatında kullanılmaya başlamıştır².

19. yüzyıldan itibaren gemi işletme ve inşa tekniğinin gelişmesi deniz ticareti ve milletlerarası deniz taşımacılığının önem kazanması üzerine deniz hukukunun milletlerarası alanda birleştirme yolundaki çalışmalarından bir tanesi de müşterek avarya konusunda olmuştur. Hangi zararların müşterek avarya kavramına kapsamına alınacağı, bu zararların hangi koşullarda oluşabileceği ve müşterek avarya hesaplama metotlarına dair uluslararası düzeyde bir kurallar sistemi oluşturma yönünde çalışmalar başlatılmıştır³.

* Avukat, İstanbul Barosu.

¹ Müşterek Avarya, deniz yolculuğu sırasında gemi ve yükün müşterek selameti uğrunda göze alınan zarar ve masrafların yolculukla ilgili çıkarlarla oranlı biçimde gemi, yük ve navlunla ilgililer arasında müştereken paylaşılması anlamında kullanılmaktadır.

² Ayrıntılı bilgi için bkz. ARSEVEN, H.; Müşterek Avaryalar I, Umumi Prensipler ve Münferit Müşterek Avarya Halleri, İstanbul 1961, sh. 4 vd.; TEKİL, F.; Türk Hukukunda Müşterek Avarya Deniz Nakliyatı ve Sigorta Hukuku İhtilafları, (kısaca TEKİL, F.; Müşterek Avarya) İstanbul 1965, sh. 21 vd.

³ Ayrıntılı bilgi için bkz. TEKİL, F.; Müşterek Avarya sh. 22-23

1860 Glasgow Kararları ile başlayan ilk çalışmalar, 1864 York konferansında Glasgow kararları üzerindeki bir kaç değişiklik ile 1864 York Kaideleri adı altında yayınlanmıştır. 1877 Anvers konferanslarında Milletlerarası Hukuk Derneği'nin (International Law Association) girişimi ile kaidelerin yeniden düzeltilmesi ve sayılarının 12' ye çıkartılması ile Uluslararası Avarya Kuralları bir şekle sokularak 1877 York Anvers Kaideleri adını almıştır⁴. Milletlerarası Hukuk Derneğinin (International Law Association) çalışmaları sonucu, uluslararası alanda işlerlik kazandırılmasının sağlanması amacıyla kurallar ilk defa 1924 yılında bir kod durumuna getirilmiş ve üzerinde 1950, 1974 ve son olarak 1994 yılında değişiklikler yapılmıştır⁵.

York Anvers Kuralları, milletlerarası bir sözleşme niteliğinde olmayıp, ilgililerin arzuları ile navlun sözleşmeleri ve konişmentolara bir kloz olarak alınmaları tavsiye edilen kurallar topluluğudur. Bir başka ifade ile, taraflar müşterek avarya konusundaki anlaşmazlıklarını York Anvers Kuralları gereğince çözüp çözmekte serbesttirler. Bu serbesti içerisinde bugün, dünyanın bir çok ülkesinde York Anvers kurallarının uygulandığı görülmektedir.

York-Anvers Kuralları genel olarak iki bölümde düzenlenmektedir. Harf kodlaması yapılan A-G bölümünde genel prensipler, ikinci bölümde 22 adet sayı kodlaması ayrıca müşterek avarya türleri ve paylaşırma dahil olmak üzere çeşitli özel haller bulunmaktadır. Her iki bölümün arasındaki ilişki, yorum kuralı⁶ ("*Rule of Interpretation*") ile ortaya konulmaktadır. Yorum kuralı gereğince, uygulanabildikleri ölçüde sayı kodlu kurallar, harf kodlu kurallara göre önceliğe sahiptirler. Ancak sayı kodlu kurallarda bulunmayan hususlar harf kodlu kurallar ile çözüme kavuşturulacaktır⁷.

2. Türk Hukuku

Türk Hukuku açısından, müşterek avaryanın düzenlendiği ilk metin 1808 tarihli Fransız Ticaret Kanunundan alınan 1864 tarihli Ticareti Bahriye Kanunu'dur. Bu kanun yerine geçen 1929 tarihli Deniz Türk Ticaret Kanunu'nun

⁴ ARSEVEN, H.; sh. 15; TEKİL, F.; Müşterek Avarya sh. 22-23

⁵ Karşılaştırmalı olarak yapılan değişiklikler hakkında bkz.; ATAERĞİN, S.V.; Genel Avarya ve York – Antwerp Kuralları 1994 Değişiklikleri, Hukuk Araştırmaları, 1995, C. 9, S. 1-3, sh. 377-408; ERĞİNEL, E./BİÇEN, E./AYBAY, G./KARTAL, H./GÜLER, I.; York Anvers Kuralları 1994 (Türkçe ve İngilizce Metinler) ve Türk Ticaret Kanununun Müşterek Avaryayla İlgili Hükümleri İle York-Anvers Kuralları 1950, York Anvers Kuralları 1974 Metinleri, Kısa Açıklamalar ve Anımsatmalar, İstanbul 1995)

⁶ Yorum Kuralı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. TEKİL, F.; "York- Anvers Kurallarındaki Yorum Kurallının İlk Fıkrası", Deniz Hukuku Dergisi, Y.1, S.2, sh. 13-20

⁷ ÜLGENER, F.; Çarter Sözleşmeleri, İstanbul 2000, sh. 529 vd.

ikinci kitabında düzenlenen hükümler 1897 Alman Ticaret Kanunu'ndan alınmıştır.

1956 tarihli ve bugün halen yürürlükte olan Türk Ticaret Kanunu'nun 1197-1215. maddeleri arasında yer alan müşterek avarya hükümleri, York Anvers Kuralları 1950 metni esas alınarak düzenlenmiştir*8.

Müşterek avaryanın tanımı Türk Ticaret Kanununun 1179. maddesinde, "*Müşterek bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi ve yükü tehdit eden bir tehlikeden onları korumak maksadıyla ve makul bir hareket tarzı teşkil edecek şekilde ve bile bile fevkalade bir fedakarlık yapılması veya fevkalade bir masrafa katlanması halinde müşterek avarya hareketi mevcut sayılır ve bu hareketin ancak doğrudan doğruya neticesi olan zarar veya masraflar, müşterek avaryadır*" şeklinde düzenlenmiştir.

II. YORK ANVERS KURALLARI 1994 REVİZYON ÇALIŞMALARI

York Anvers Kuralları'nın 1994 metni, son yıllarda yük sigortacılarının müşterek avarya masraflarının paylaşımında oransızlık olduğuna ilişkin itirazlarına maruz kalmaktadır. Özellikle bu itirazların temeli tamir masraflarına katılımında ortaya çıkan sorunlara dayanmaktadır.

Yük ilgililerinin yoğunlaşan itirazlarının etkisiyle, York Anvers Kurallarını nezaret eden *Comité Maritime International* (CMI)⁹, 2001 yılında teklif edilen değişiklikleri incelemek üzere bir Çalışma Grubu oluşturulmasına karar

⁸ Müşterek avaryanın tanım York - Anvers 1924, 1950, 1974 ve 1994 Kuralları, Kural A da, "*Müşterek avarya hali ancak ve sadece müşterek bir deniz macerasına atılmış bulunan varlıkların karşılaştıkları tehlikeyi bertaraf etmek gayesi uğruna ve müşterek selamet (güvenlik) için bilinçli olarak ve makul bir şekilde olağanüstü bir fedakarlık ya da harcama yapıldığında vardır*" şeklinde; İngiltere Deniz Sigortası Kanunu'nda, Marine Insurance Act, MIA, Madde 66 gereğince "*(1) Bir müşterek avarya zararı, müşterek avarya olarak değerlendirilen bir davranış tarzından kaynaklanan ya da bunun sonucu olarak meydana gelen zarardır. Bu zarar kavramına müşterek avarya masrafları yanında müşterek avarya kapsamındaki fedakarlıklar da dahildir. (2) 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*" şeklinde düzenlenmektedir. Karşılaştırma için bkz. ÜLGNER, F.; sh. 530 vd.

⁹ 1897 yılında Belçika'nın Antverp şehrinde kurulan CMI, daha önceleri faaliyet gösteren International Law Association (ILA) isimli kuruluşun halefi niteliğindedir. Kuruluşundan bu yana deniz hukuku kurallarının milletlerarası alanda birleştirilmesi çalışmalarında bulunmaktadır. Ayrıntılı bilgi için ATAMER, K.; Comité Maritime International'ın 100. Kuruluş Yılı Kongresi Hakkında, Deniz Hukuku Dergisi, Y.2, S.2-3, sh. 91 vd.

verdi. Çalışma Grubu, 2003 Mart ayına bir rapor hazırladı. Hazırlan bu rapor, Uluslararası Alt Komite'nin 11 Haziran 2003 tarihli ilk toplantısında görüşülerek değerlendirildi. *Comité Maritime International* (CMI), 2004 Haziran ayında Vancouver'da toplanacak 38. Konferanstan önce, nihai çalışma metnini değerlendirilmek üzere ilgililere sundu¹⁰.

Bu çalışmamız, *Comité Maritime International*(CMI)'ın, 2004 Haziran ayında Vancouver'da toplanacak 38. Konferansında ele alınarak değerlendirilecek olan nihai çalışma metni ile getirilen yenilik ve düzenlemelerin incelenmesidir.

1. Uluslararası Alt Komite'nin 11 Haziran 2003 Tarihli İlk Toplantısı

11 Haziran 2003 tarihinde Uluslararası Alt Komitenin ilk toplantısında, Çalışma Grubu'nun Vancouver Konferansına sunulmak üzere bir çalışma metni hazırlamaya devam edeceği kararlaştırılmıştır. Bu çalışma metninin, 17 Kasım 2003 tarihinde Londra gerçekleşecek Uluslararası Alt Komite'nin ikinci toplantısında ele alınıp incelenerek, nihai metin olarak 2004 CMI Yıllık Kitabında yayınlanacağı belirtilmiştir¹¹.

Uluslararası Alt Komite'nin 11 Haziran 2003 tarihli toplantısında, York Anvers 1994 Kurallarına ilişkin revizyon çalışmaları aşağıdaki konular üzerinde yoğunlaşmıştır¹²;

1. Gemi adamlarının ücret ve bakım masraflarının müşterek avarya kapsamı dışında bırakılması
2. Gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları ile sarf edilen yakıt ve kumanya masraflarının müşterek avarya kapsamı dışında bırakılması
3. Kabul edilen geçici tamir masraflarından, gemi sahibinin menfaatlerine aykırı olanların sınırlandırılması; özellikle bu sınırlandırma, geçici bir tamir ile geminin nihai tamirinin yakın barınma limanına nazaran daha ucuz yapılacağı yere gönderilmesi hallerine ilişkindir.

¹⁰ "Report to the Executive Council, by the International Working Group, 7 Aralık 2001", www.comite.maritime.org/worip/genaverage.html, 22.01.2004.

¹¹ "General Average – Possible Revision of the York – Antwerp Rules", Summary of conclusions of the International Sub-Committee's first meeting held in Bordeaux on 11 June 2003, www.comitemaritime.org/worip/genaverage.html, 22.01.2004.

¹² "General Average – Possible Revision of the York – Antwerp Rules", Summary of conclusions of the International Sub-Committee's first meeting held in Bordeaux on 11 June 2003, www.comitemaritime.org/worip/genaverage.html, 22.01.2004.

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

5. Zamanaşımı konusunda düzenlenen kloza, başta Güney Amerika olmak üzere itiraz edilmiştir. Bu sebeple, zamanaşımı konusunda yeniden inceleme yapılarak uzlaşmaya gidilmesi ve Çalışma Grubu'nun ile itiraz eden ülkeler ile görüşmeler yapacağı belirtilmiştir. Ancak toplantıda, özellikle zamanaşımının olay tarih ile birlikte başlamasının önemi üzerinde durulmuştur.

6. Faizin sabitlemesi konusunda, Çalışma Grubu çalışmalarına devam ettireceği belirlenmiştir.

7. Komisyon konusunda nihai bir çalışma metni hazırlanmamış ve bu konu da Çalışma Grubu çalışmalarına devam ettireceği belirlenmiştir.

2. Uluslararası Alt Komite'nin 17 Kasım 2003 Tarihli İkinci Toplantısı

Uluslararası Alt Komite'nin 17 Kasım 2003 tarihli ikinci toplantısında Çalışma Grubu'nun York Anvers Kuralları'nın revizyonu konusunda ilgililerin görüşlerine sunduğu nihai çalışma metninde York Anvers Kuralları 1994'e getirilen yenilik ve düzenlemeler şunlardır¹³:

a. Müşterek Avarya

aa. Gemi Adamlarının Ücret ve Bakım Masraflarının Müşterek Avarya Dışında Bırakılması

York Anvers Kuralları 1994, Kural XI'de yer alan "*kaptan zabıt ve tayfalar için makul ölçüde yapılmış ücret ve bakım giderleri*" metinden çıkartılmıştır. 1994 York Anvers Kuralları, Kural XI şu şekilde düzenlenmektedir;

Kural XI –

Barınma Limanına Girişin ve Limanda Kalışın Öteki Giderleri

a) Eğer geminin bir barınma limanı ya da yerine girmesi veya yükleme yerine ya da limanına dönmesi "Kural X(a) uyarınca müşterek avaryadan sayılıyorsa, bu barınma veya dönme dolayısıyla yolculuğun uzaması süresi içinde yakıt gereçler için yapılan harcamalar müşterek avaryadan sayılır.

b) Bir gemi, kaza, fedakarlık ya da olağanüstü sonucu olarak müşterek güvenlik uğruna ya da fedakarlık ya da kaza sonucu gemide doğan hasarın

¹³ NIELSEN, B; "General Average- Possible Revision of the York Anvers Rules, Additional paper to be considered by a second meeting of the ISC to be held in London 17 November 2003", 24 Ekim 2003.

yolculuğa güven içinde devam yönünden gerektirdiği onarım zorunluluğu karşısında herhangi bir liman ya da yere gider ya da orada bekletilirse, bu liman ya da yerde geminin yolculuğa devam edebilecek duruma geldiği veya gelmesi gerektiği ana kadar geçen ek bekleme süresi içinde yakıt ve malzeme müşterek avarya içinde kabul edilecektir. Müşterek avarya niteliğinde olmayan onarım süresince harcanan yakıt ve malzeme müşterek avarya içinde sayılmaz.

Ek bekleme süresi içinde doğan liman giderleri de müşterek avarya olarak kabul edilecektir, ancak müşterek avaryadan sayılmayan onarım sırasında doğan bu tür giderler müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

Yolculuk sırasında böyle bir hasara neden olabilecek kaza ya da olağan dışı bir durumla ilgili olmadığı halde, yükleme ya da sığınma yeri ya da limanında gemide hasar saptanmış olup, bu hasarın onarılması geminin yolculuğuna güven içinde devam edebilmesi yönünden gerekli de olsa, saptanan hasarın onarımı için geçen ek bekleme süresi içinde harcanan yakıt, malzeme ve liman harcamaları müşterek avaryadan sayılmayacaktır.

Gemi mahkum edilir, ya da ilk yolculuğu yarıda bırakılırsa, yalnız geminin mahkum edilmesi ya da yolculuğun bırakılması tarihine kadar olan yakıt, malzeme ve liman giderleri ya da geminin mahkum edilmesi ya da yolculuğun bırakılması boşaltmanın tamamlanmasından önceki bir sürede meydana gelmişse, bu boşaltmanın tamamlanmasında önceki bir sürede meydana gelmişse, bu boşaltmanın bitimine kadar olan harcama ve giderler müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

c) Kural XI(c) kaldırılmaktadır.

d) Kural XI(d), Kural XI(c) olarak düzenlenmektedir.

* **Kural XVII 2.** fıkrasında yer alan “*gemi adamlarının ücret bakım masrafları*” kısmı kaldırılmaktadır.

* **Kural XX 1.** fıkrasında yer alan “*kaptan, zabıt ve tayfa ücret ve bakım giderleri*” kısmı kaldırılmaktadır.

bb. Gemi Adamlarının Ücret Bakım Masrafları, Yakıt ve Malzemelerin Müşterek Avarya Dışında Tutulması

* **Kural XI(a), (b), (c), (d)** fıkraları kaldırılmaktadır.

* **Kural XI**'in madde başlığı “*Çevreye verilecek zararı önleyici ya da en aza indirici önlemlerin alınması için yapılan masraflar*” olarak değiştirilmektedir.

* **Kural XVII 2.** fıkrasında yer alan “*gemi adamları ücret ve bakım masrafları ve yakıt malzemeleri*” kısmı kaldırılmaktadır.

* **Kural XX 1.** fıkrasında yer alan “*gemi adamları ücret ve bakım masrafları ve yakıt malzemeleri*” kısmı kaldırılmaktadır.

c. Geçici Tamir Yeri, Nihai Tamir Limanından Daha Ucuz Bir Şekilde Tamir Yapılması Mümkün Olduğu Hallerde Geçici Onarım Masraflarının Sınırlandırılması

* **Kural XIV 2. fıkranın sonuna;**

“Toplam yapılan geçici tamir ve daimi tamir masrafları sona erdiğinde, bu masraflar barınma limanı veya yerinde tamir edilmiş olsaydı bunun sonucunda doğacak geçici tamir masraflarından daha az olmalıdır ve ortaya çıkan bu bedel ikisi arasındaki farkı aşmaması halinde kabul edilecektir” şeklinde yeni bir hesaplama metodu eklenmektedir.

Bu hesaplama metodunun ayrıntıları da aynı fıkranın devamında açıklanmaktadır; Şöyle ki;

“Sadece ikinci fıkrada belirtilen geçici tamir masraflarına ait olmak üzere, geçici tamir masrafları şu şekilde hesaplanacaktır; daimi tamirin yapıldığı yerdeki tahmini tamir masrafları, toplam yapılan geçici tamir masraflarından mahsup edilecektir; bu hesaplama yapılırken ya daha sonra yapılan daimi tamir masrafları veya yolculuk sona erdiğinde daimi tamiri yapılmamasından doğan geminin makul oranda kaybettiği değerden hangisi daha fazla ise, bu değer eklenmek suretiyle bulunacaktır”.

Bu hesaplama yapılırken iki ilave hususunda gözönünde bulundurulması öngörülmektedir;

İlki, bu daimi tamirlerin yapılmamış olması gereklidir.

İkincisi, barınma limanında yapılan geçici ve daimi tamir masraflarının toplam değeri, tahmini daimi tamir masraflarından daha yüksek bir değerde ise, bu aradaki yüksek değer hesaplamada kabul edilir. Daha yüksek değerde olan geçici tamir masrafları kabul edilmemektedir.

a. Zamanaşımı

Zamanaşımına ilişkin düzenleme, yeni bir kural altında düzenlenmektedir.

Kural XXIII

Müşterek Avarya’da Zamanaşımı

(a) Bir çok ülkede zamanaşımı konusunda kurallar kamu düzeni ile ilgili olup, taraflar arasındaki sözleşme ile değiştirilemezler. Düzenlemenin bu şekilde öngörülmediği hallerde, aşağıda belirlenen kurallar milli kanunların yerini alacaktır;

(b) *Müşterek Avarya paylaşımından doğan her türlü dava hakkı, müşterek avarya dispeç işleminin neticelendirilme tarihinden itibaren 1 yıl içerisinde sona erer. Her halükarda, bir talep hakkı ortak deniz yolculuğunun sona ermesinden 6 yıl sonra dava edilemez. Bu süreler, ortak deniz yolculuğunun sona ermesinden sonra taraflar arasında anlaşma sağlandığı takdirde uzatılabilir.*

(c) *Zamanaşımı konusunda düzenlenen bu süreler, müşterek avarya senetleri ve teminatlarına ilişkin ortaya çıkan ihtilaflarda da uygulanabilecektir. Bu kural, müşterek avarya tarafları ve onların sigortacıları arasında uygulanamaz.*

b. Faiz

* **Kural XXI'de** yer alan “*yıllık % 7 faiz oranı*” kaldırılmaktadır.

* **Kural XXI'e** 2. fıkra eklenmektedir;

Kural XXI

Müşterek avarya dispeç işleminin yapılmasından üç ay sonraya kadar müşterek avaryadaki harcama, fedakarlık ve katlanımlara faiz yürütülür, ancak garameye iştirakle ilgililerin hesaba yapmış oldukları ödemeler veya hakkı olanların müşterek avarya mevcudundan çektikleri paralar faiz hesabında gözönünde tutulur.

Her yıl Comité Maritime International (CMI) Toplantısı'nda uygulanacak olan faiz oranı kararlaştırılır. Gelecek takvim yılı içerisinde tahakkuk etmiş faiz hesaplaması için bu oran kullanılır

şeklinde düzenlenmektedir.

Sunulan nihai çalışma metninde her yıl, *Comité Maritime International (CMI) Toplantısı'nda Kural XXI'de yer alan faiz oranının tespit edilmesi sırasında nazara alınması gerekli standart kurallar düzenlenmektedir; bu kurallar gereğince; Kurul takdir yetkisiyle her türlü bilgi ve hukuki sebebe dayanarak faiz oranı hakkında karar vermeye tek yetkilidir. Kurul, bu makul faiz oranını bir donatanın kredi aldığı birinci sınıf bir ticaret bankasının uyguladığı faiz oranını nazara almak suretiyle belirleyebilir. Faiz oranının belirlenmesi sırasında Kurul'un ayrıca;*

* *Müşterek avarya dispeç işlemlerinin Amerikan Doları olarak hesaplandığı durumda, faiz oranının 1 yıllık Amerikan Doları kredilerine uygulanan faiz oranını dikkate almak suretiyle belirlemesi,*

* *Müşterek avarya dispeç işlemlerinin Amerikan Doları cinsinden değil, İngiliz Poundu, Euro veya Japon Yen'i olarak hesaplandığı durum-*

da ve faiz oranın Amerikan Doları faiz oranından farklı olması halinde, 1 yıllık İngiliz Pound, Euro ve Japon Yen kredilere uygulanan faiz oranını dikkate almak suretiyle belirlemesi öngörülmektedir.

d. Komisyon

* **Kural E'**ye yeni 2. fıkranın eklenmesi öngörülmektedir;

"Komünikasyon masrafları, banka masrafları, seyahat masrafları ve müşterek avarya teminatlarının toplanması için yapılan masraflar dispeççi tarafından yapılan hesaplamada nazara alınır".

***Kural C 1. fıkrasına** "Müşterek avarya teminatlarının toplanması için yapılan makul masraflar müşterek avarya olarak kabul edilecektir" şeklinde ekleme yapılmaktadır.

§ 3. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Çalışma Grubu'nun, York Anvers Kuralları 1994 üzerinde yaptığı revizyonel çalışmalara ilişkin nihai metin incelenmek üzere ilgililere sunulmuştur. Bu metin, *Comité Maritime International (CMI)*, 2004 Haziran ayında Vancouver'da toplanacak 38. Konferansında ele alınarak değerlendirilecektir

Türk Hukuku açısından York Anvers Kuralları 1994 üzerinde yapılacak değişikliklerin son derece önemli olduğu ortadadır. Özellikle Türk Ticaret Kanunu'nda bu kuralların 1950 metinleri gözönüne alınarak 1197-1215 maddelerinde yer verilmiş olması, Türk Hukuku açısından müşterek avarya kurumunun çağın yeni ihtiyaçlarının çok gerisinde kaldığını açıkça göstermektedir. Türk Ticaret Kanununun revizyonu sırasında müşterek avarya kurumunun özellikle çağın ihtiyaçlarını karşılayacak bir şekilde düzenlenmesi gereklidir. Bu düzenleme yapılırken kuralların doğrudan doğruya kanuna alınması yerine, sadece York Anvers Kurallarına genel bir atıf yapılmasının daha uygun olacağı görüşünderiz. Zira, müşterek avarya kurumu York Anvers Kuralları ile niteliği itibariyle ileride de revizyona tabi tutularak çağın o dönemdeki ihtiyaçlarını karşılayacak bir hale getirilecektir.

