

MÜŞTEREK AVARYA HUKUKUNUN KISA BİR TARİHÇESİ¹

Doç. Dr. Sami OKAY

Müşterek Avarya Müessesesi Deniz Hukukunun en eski, en orijinal ve tarih boyunca en az değişmiş olan müesseselerinden biridir. Rodos hukukundan beri temel prensipleri hemen hemen aynı kalmış, sadece gittikçe daha müttekâmil ve daha teferruatlı bir hal almıştır.

Müşterek Avarya Hukuku muhtelif memleketlerde birbirine benzer hükümlerle tanzim edilmiş olmasına rağmen, Deniz Ticareti Hukukunun, mevzuu itibariyle ve bilhassa beynelmilel taşımalarla ilgili olduğu için, aradaki ufak farklar sebepile dahî mühim kanunlar ihtilâflarının ortaya çıkmasını mucip olabileceği izahıtan müstağnidir. Onun içindir ki daha 19 uncu asrın ortalarından itibaren muhtelif memleketlerde cari olan kaideleri birleştirmek ve her yerde aynı hükümlerin tatbikini temin etmek yolunda gayretler sarfedilmiş ve neticede "York-Anvers Kaideleri" adını taşıyan bir takım kaidelerin tanzimine muvaffak olunmuştur.

Bu kısa makalede evvelâ Müşterek Avarya Hukukunun York-Anvers kaidelerinin kabulüne kadar takip ettiği tarihî seyre bir göz attıktan sonra tevhit hususunda atılmış olan adımları ve bu teşebbüslerin bir semeresini teşkil eden York-Anvers kaidelerinin tanzimini ve onun tarihî gelişmesini incelemekle iktifa edeceğiz.

I — Müşterek Avarya Hukukunun tarihî kaynakları ve inkişafı

1 — *Rodos Hukuku*. Müşterek Avarya Hukukuna ait kat'iyetle bilinen en eski kaynak Rodos Hukukudur². Fakat bu hukuk hak-

1) Müellif isimlerle veya kısaltılmış olarak zikredilen eserler için son-daki bibliyografyaya bakınız.

2) Maclachlan 7 ncı tabı s. 554. Lawndes s. 1. Pardessus Rodosluların, deniz hukuklarını Fenikelilerden almış olduklarını ileri sürmektedir. (Lawndes s. 2). Herhalde Rodos Hukukunda sarih olarak ifadesini bulmadan önce de az çok tatbik edilmiştir. Demosthène'nin müdafaalarında da - ezcümle Lacrite'e karşı olan müdafaasında - Müşterek Avaryaya temas eden kısımlar vardır. (De Valroger c: V 1886 s. 14 1988).

kında herhangi bir yazılı metne sahip bulunmamaktayız. Rodos Hukunun müşterek avarya ile ilgili hükümleri bize Roma Hukuku vasıtasıyla intikal etmiştir. Justinianus'un meşhur Digeste'nin bir bölümü mezkûr hukukun banis konusu müesseseye mütedair mühim bir kaidesini ihtiva etmektedir. Digeste'in iktibas etmiş olduğu bu hükümde "Rodos Hukunun, bir gemiyi hafifletmek maksadile gemiden mal atıldığında, hepsi için feda edilmiş olan şeylerin müştereken telâfisini âmir bulunduğunu" tasrih etmiştir³.

İşte "Lex Rhodia de Jactu" (Rodos atma kaidesi) denilen bu kaide asırlardanberi bütün denizci memleketlerde cari olan müşterek avarya hukukunun ilk defa sarîh olarak ifadesini bulan bir prensibini teşkil etmektedir.

2 — *Roma Hukukunda*. Roma Hukuku Digeste'de ifadesini bulan bu kaideyi, kendi hukuk kalıplarına uydurmuş ve malları feda edilen yük sahiplerine, yüklerini iradî olarak atmış veya tahrip etmiş olan gemi sahibi (Magister Navis) aleyhine kira akdine dayanan bir dâva hakkı (actio locati), magister'e ise, mallara göstermiş olduğu ihtimama ve denize mal atmak suretiyle kurtarmış olduğu yüklerin sahiplerine karşış sebepsiz iktisaba istinat eden bir dâva hakkı (actio conducti) tanımıştı¹.

3 — *Ortaçağda*. Roma İmparatorluğunun inhitatını müteakip Roma Hukuku da yavaş yavaş silinip kaybolmağa başladığı halde "de Jactu" (mal atma) kaidesinin esasları Avrupanın denizci milletleri arasında âdet hukuku şeklinde hükmünü muhafaza etmiş ve muahhar Deniz Hukuku derlemelerinde basit şekilde de olsa daima ifadesini bulmuştur².

3) "Lege Rhodia cavetur ut si levenda navis gratia Jactus mercium factus est, omnium contributione sarcitur, quod pro omnibus datum est". Digeste'de bu hükmün arkasından bazı mahkeme içtihatları ve Servius Ofilius ve Labes gibi devrin tanınmış hukukçularının mütalâaları zikredilmiştir. Lawn des s. 3

Müşterek Avarya hususunda Rodos Hukuku ile mer'î Türk - Alman Hukukları arasındaki en mühim farklar: a) Türk - Alman Hukukunda ilgililerin mesuliyetlerinin Rodos Hukukundan farklı olarak sadece aynı oluşu (yeni kanun bu noktada eksinden ayrılmıştır). b) İlgililerin yekdiğerine karşı dâva hakkını haiz olmasına taallûk eder. Cosack c. III s. 443, De Valroger c. s. 14 No. 1988

1) Ripert III No. 2213

2) Danjon: III s. 426. "Les assises de jérusalem" (Kudüs mukarreratı)

Gerçekten adet derlemelerinin en mühim ve en eskilerinde ve ez-cümle "Consolado del Mare" de ve "Roles d'Oleron" da (Oleron ahkâmında) müşterek avaryaya mütedair kaidelere rastlandığı gibi daha sonraki tarihli Deniz adet derlemelerinde de, çoğu bunlardaki hükümlerden muktebes, hükümlere rastlanmaktadır³.

Oleron kararları müşterek avaryaya müteallik şu hükümleri ihtiva ediyordu⁴: "Bir gemi Borda limanını veya herhangi bir limanı terkedip denize açıldığı, denizde bir fırtınaya tutulduğu ve bu fırtınadan ancak içindeki yükleri atmakla kurtulabileceği takdirde, kaptan, tüccarlara (efendiler, şarap ve yükleri denize atmadıkça selâmete erişemeyiz) demekle mükelleftir. Tüccarlar - eğer mevcut iseler - malların atılması hususunda muvafakatlarını beyan ve kaptanın ileri sürdüğü sebeplerin doğruluğunu ifade etmelidirler. Eğer muvafakat etmezlerse, kaptan, yine de malı atmaktan çekinmeyecek ve fakat gemi salimen karaya yanaştığında, kaptan ve diğer gemi adamları, malı fena bir niyetle olmıyıp, gemi, yük ve şarapları kurtarmak maksadiyle attıklarına yemin edeceklerdir. Bu suretle feda edilen şeylere kıymet biçildikten sonra tüccarlar arasında akçe be akçe paylaşılacaktır. Gemi sahibi (master) tercihine göre ya gemi veya navlun üzerinden payını ödeyecektir... ve böyle bir halde hüküm budur." (madde: 8)

"Bazan kaptanın, fırtına sebeble geminin direğini kesmesi icabeder. Kaptan tüccarları çağırıp gemi ve yükleri kurtarmak için o direğin kesilmesi lâzımgeldiğini onlara izah eder; bazan halatların veya demirin kesilmesi icabeder. Bunlar "atma" gibi akçe be akçe paylaşılacak

nda İncilde (jonah Fası I, 15) ve "Actes des apotres" da da müşterek avaryaya mütedair hükümlere rastlanmaktadır: J. Helmis: Büyük Avarya ve 1924 Yok-Anvers kaideleri İst. 1949: (Haralambidis Büyük Avaryaların Mümeyyiz Vasıfları: 23)

3) Eski Flander, Katalonya, Cenova ve Hollanda Hukukları da Oleron kararlarından iktibas edilmiş olduğu anlaşılan hükümler ihtiva etmektedirler. Lowndes s. 9

4) Oleron kararlarının menşe ve mahiyeti kat'i olarak bilinmemektedir. Bir fikre göre bunlar bir Bordo mahkemesinden sâdır olan kararları ihtiva etmektedir. Umumiyetle doktrinde bu kanaat hâkimdir. Diğer bir fikre göre ise kiral I. inci Rişar haçlı seferlerinden dönerken Oleron adasında bir müddet tevakkuf etmiş ve şarktan aldığı prensiplere göre bu kaideleri tedvin ederek bunları "La Ley Olyroun" adı altında neşretmiştir. Muhakkak olan cihet, bu kaidelerin Avrupanın büyük bir kısmında ve bilhassa Atlas Okyanusu sahillerinde geniş bir tatbik imkânı bulmuş olduğudur. Lowndes & Rudolf s. 6

ve tüccarlar gecikmeden hisselerini ödeyeceklerdir..... ve böyle bir halde hüküm budur.” (madde: 9)

Diğer bir hüküm şöyle demektedir: “Romada sarih olarak kabul edildiği gibi, deniz âdetleri, bir gemiden “atma” vuku bulunduğu takdirde gemideki bütün mal ve eşyanın akçe be akçe atmadan hisselerine düşeni ödeyeceklerini âmir bulunmaktadır. Eğer gemide birden ziyade gümüş kaplar varsa atmaya iştirak edecekler veya buna katlanacaklar, kaplar, - gemicilerin sofrasında kullanılmamış olmak şartıyla - kumaşlar - henüz biçilmemişlerse - atmaya iştirak edeceklerdir; ve böyle bir halde hüküm budur.” (madde: 35)¹

“Consolado del mare” de de buna benzer merasim; derpiş eden hükümlere rastlanmaktadır. Consolado ayrıca gemi kâtibinin taraflar arasındaki bu gibi anlaşmaları yazmasını ve şayet mukavele yazılı olarak yapılmamışsa mürettabatın, tarafların anlaşmalarına şahadet etmelerini âmir bulunmaktadır. Eğer herhangi bir tehlikeden ve meselâ geminin karaya oturmasından önce taraflar aralarında bir anlaşma yapmışlarsa tüccarların gemi sahibine bir şey ödemekle mükellef tutulamıyacaklarına hükmetmiştir².

Bu iki eserdeki hükümler muahhar tarihli eski âdet mecelledeki veya Avrupa Deniz Hukukları tarafından aynen veya az farklarla iktibas edilmiştir.

Meselâ Oleron kararlarının yukarıda zikrettiğimiz hükümleri Wisby Hukuku³ Amsterdam, Hans ittifakı (Ligue Hanséatique) Flander Ceno-va ve Katalonya Hukukları tarafından ya aynen veya esasları itibariyle iktibas edilmiştir⁴.

Westcape! kanunları, Damne kararları eski Holanda âdetleri ve Hamburg statüsü de aynı âdet ve merasim; ve azçok aynı hükümleri ihtiva ederler⁵. Her yerde mal atma ve direk kesme, halat bırakma müşterek avaryaya sayılmıştır. Zamanla bunlara yeni yeni haller ilâve edilmiş,

1) Lowndes & Rudolf s: 6-7. Danjon III No. 1200 s. 591

2) Consolado del mare'nin 50, 54 ve 151 inci bölümleri (Ripert III 2215 s. 186) -

3) Bu hukuk Baltık sahilinde Wisby'de büyük bir fuar veya pazar münasebetiyle bir araya gelmiş olan tüccar ve denizciler arasında akdedilen bir nevi anlaşmaya atfolunmaktadır.

4) Lowndes & Rudolf s. 7

5) Ripert III No. 2215 Danjon III No. 1200 s. 592

meselâ müşterek selâmet uğruna yapılan fevkalâde masraflar veya karaya oturan bir geminin hafifletilmesi gibi sebeplerle uğranılan zarar ve masraflar da müşterek avaryadan addedilmiştir¹.

Gerek Oleron kararlarında, gerek Consolado del mare'de ve gerekse diğer eski hukuklarda Müşterek Avaryanın temelini tehlike anında taraflar arasında yapılan bir anlaşmanın teşkil ettiği görülmektedir. Böyle bir anlaşma ile, kaptan gemiye veya yüklerden bir kısmına bir zarar ikaina, bundan faydalanacak olan yük sahipleri ise, bu zararın aralarında paylaşılmasına rıza göstermektedirler. Halbuki Roma Hukuku Müşterek Avaryayı herhangi bir anlaşmaya değil, nasafet esasına dayanan, riayeti mecburî bir kaideye istinat ettirmekte idi².

4 — *Ekonomik tahavvüller*. Deniz Ticaretinde müşahede edilen büyük bir tahavvül neticesi olarak tüccarlar mallariyle birlikte seyahat etme itiyadını bırakıp karada kalmaya ve mallar üzerindeki alışveriş muamelelerini bellibaşlı limanlardaki şube veya adamlarına terketmeye başlayınca yeni ihtiyaçları karşılayan yeni bir takım hukukî müesseseler (poliçe, ajans, deniz sigortaları) ihtiyaç duyulmuş, bu arada kaptana da geniş salâhiyetler tanınmasına zaruret hâsıl olmuştur. Ezcümle Müşterek Avaryadan sayılacak bir tedbirin takdiri ve yük sahiplerinin temsili hususunda kaptana yetki tanımak ve türccarlarla istişare merasimini kaldırmak gerekmiştir. Consolado del mare'de bile tüccarların bulunmaması hali derpiş ve bu takdirde gemi sahibinin, kaptan ve mürettebatla birlikte karar vererek yük sahiplerinin yerine hareket edebileceği tasrih edilmiştir. Tüccarların mallariyle seyahat etmemeğe başlamalarıyla yavaş yavaş Müşterek Avarya tedbiri için tüccarlardan muvafakatlarını alma şartı tamamen kalkmıştır. Nitekim 1556 - 1584 yılları arasında intişar etmiş olduğu tahmin edilen ve sigortaya müteallik olmakla beraber navlun mukavelesi, Deniz, Ödücü ve Müşterek Avarya gibi ilgili bahislere de temas eden "Guidon de la mer" adlı eserdeki Avaryanın tarifin-

1) Müşterek avaryadan sayılan haller bazı statülerde ve bazı memleketlerin hukuklarında garip bir şekilde genişletilmişti. Pardessus'nün zikrettiği Riga şehri statüsüne göre, felâket anında gemide bulunan bir kimse hacce (pelérinage) gitmek gibi bir adakta bulursa bu adağın yerine getirilmesi için yapılacak masrafların gemi ve yükler arasında değerlerine göre paylaşılması lâzımdır. Bazı Akdeniz sahillerinde ise "germinamento" adı altında iradî veya mücbir sebep gibi gayri iradî bütün zararlara müştereken katlanması müteamel idi Hattâ taşımının normal masraflarının bile paylaşılmasına kadar gidiliyordu. Danjon III s. 427

2) Lawndes & Rudolf s. 8

de böyle bir mecburiyete temas edilmediği görülmektedir. İlk defa olarak Müşterek Avaryayı tarif eden bu eserin ilgili pasajı aynen şöyledir:

“Sigortacı, yükleme anından itibaren tüccarın uğradığı bütün kayıp, avarya, zarar ve masrafları - ki bunların hepsi avarya kelimesinde mündemiçtir - tazminle mükelleftir. Avarya muhtelif kısımlara ayrılır. Birincisine Müşterek veya Büyük Avarya denir ki gemi ve malı kurtarmak için mal atma, fidye verme, halatların, yelkenlerin atılması veya direğin kesilmesi sebebiyle uğranılan zararları ifade eder. Bunların te-iâfisi gemi ve mala düşer, onun için buna müşterek avarya denir”¹.

5 — *Ordonnance de la marine*. 1681 tarihli Fransız “*Ordonnance de la marine*” i avaryayı tarif ederken “*Guidon de la Mer*” in tarifini örnek almış olmakla beraber, o tarihlerde tamamen ortadan kaybolmuş olan bazı eski deniz âdetlerini de muhafaza etmiştir. *Ordonnance*’a göre bir fırtına zuhurunda veya haydutlardan kurtulmak için gemi sahibi denize mal atmaya, gemi direğini kesmeğe veya demirini terk etmeğe mecbur kalırsa, tüccarların ve mürettebatın ileri gelenlerinin fikrini alması ve gemi kâtibinin müzakereleri kaydetmesi lâzımdır. (III üncü kitap VII nci bab madde: 1)

Halbuki o tarihlerde tüccarlar hiç veya pek nâdir olarak mallarıyla birlikte seyahat etmekte, gemide bir gemi kâtibi de bulundurulmamakta idi. Buna rağmen “*Ordonnans*” eski merasimi muhafaza etmeği muvafık bulmuştur².

Ordonnance, Müşterek Avaryayı “Gemi ve yükün Müşterek menfaat ve selâmeti için yapılan fevkalâde masraflarla mâruz kalan zararlar” şeklinde tarif etmiştir.

Fransız “*Ordonnance*”ı Avrupa’da benimsenen bir örnek oldu. Nitekim 1721 de neşredilen Rotterdam “*ordonnance*”ı Müşterek Avaryayı aşağı vukarı aynı kelimelerle tarif etmiştir³. Aynı tarif hemen hemen aynen Fransız Ticaret Kanununa da geçmiştir⁴.

1) Lowndes & Rudolf s: 11

2) Ripert III No. 2217 s. 188.

3) Lowndes & Rudolf s. 12

4) İngiliz Hukukunda, Avarya dispeççileri cemiyetinin bir azâsının (Mr. F. E. Vaughan) araştırmaları, mal atmaya mütedair en eski dâvanın King’s Bench Mahkemesi tarafından (Trinity Term’de) 1284 yılında yâni Oleron kararlarının neşrinden 20 yıl kadar sonra görülmüş olduğunu ortaya koymuştur. Fakat 1799 yılına kadar hiçbir İngiliz Mahkeme kararında Avarya (average)

II — Müşterek Avarya hukukunun tevhidî ve York-Anvers kaideleri

1 — *Vadet lüzümü*: Müşterek Avarya müessesesi, yavaş yavaş bütün kanunlara geçmiştir. Prensipleri, bütün memleketlerin hukuklarında aynı olmakla beraber birçok noktalarda bilhassa zararın paylaşılmasıyla ilgili kaideler hususunda milli hukuklar arasında bazı farklar bulunmaktadır. Halbuki Deniz Hukuku gibi beynelmilel bir hukuk dahasında, bilhassa değişik tabiiyetteki birçok şahısların (donatan, yük sahipleri; sigortacılar) menfaatlerinin sık sık çarpışmasının mevzuu-bahis olacağı, müşterek avarya hukuku alanında kanunlar arasındaki farkların bazan halli çok güç kanunlar ihtilâfı meseleleri doğuracağı, bazı suiistimallere de yol açabileceği ve binnetice bundan ilgililerin zarar görecekları şüphesizdir¹. Milli Kanunların henüz mevcut olmadığı devirlerde Adet Hukuku olarak tatbik edilen Müşterek Avarya kaideleri oldukça müttehitti. Meselâ bütün Atlas Okyanusu sahillerinde - Baltık denizi; limanlarına kadar - Oleron kararları; Garbî Akdeniz limanlarında "Consolado del Mare" de mündemiç hükümler uygulanmakta idi. Monarşik devletlerin teşekkülü ve milli kanunların ısdarı ile yavaş yavaş bu birlik bozulmuştur.

2 — *Glaskow konferansı*. Çok geçmeden bunun mahzurları görülmüş, Müşterek Avarya Hukukunun tevhidî için teşebbüsler başlamıştır. Beynelmilel birlik hususunda ilk adım, 1860 yılında atılmıştır. Bu yılın başlarında, *Lloyd's, Liverpool Sigortacıları Cemiyeti ve diğer birçok mühim ticarî teşekküller*, "Sosyal ilimlerin terakkisi için milli cemiyet" (National Association for the Promotion of social Sciences) adlı cemiyetten bu mühim konuyu ele almasını istemişlerdi. Bu teklifi kabul eden mezkûr teşekkül 3 Mayıs 1860 ta reisi Lord Brougham, Avrupa ve Ameri-

kelimesine rastlanmamaktadır. Bu tarihte İngiliz Hâkimi Lord Stawed ilk defa olarak Müşterek Avaryayı şu suretle tarif etmiştir: "Müşterek Avarya, umumî menfaat ve tümün korunması uğruna yapılmış olduğu için bütün ilgililerin hisselerine göre iştirak etmeleri mecburî olan zararlardır" iki yıl sonra King's Bench Mahkemesinde Hâkim Lawrence J. tarafından Berkley/Presquare dâvasında verilen diğer bir tarif bu tarifin yerine geçmiş ve Müşterek Avarya hususunda İngiliz Hukuku bu son tarife istinat ettirilmiştir. Lowndes & Rudolf s. 13)

1) Meselâ, De Courcy'nin belirttiği gibi, iki milyon değerindeki bir buharlı gemi Mans Denzine girerken müşterek avarya zararına uğradıktan sonra Liverpool limanına gitse dispeç orada yapıldığında geminin tamamı üzerinden Havre limanına gitse onun yarı değeri üzerinden garemeye iştirak edecektir. De Courcy s. 266

kadaki muhteif memleketlere bir sirküler göndererek, ilgili teşekküllerin 24 Eylül 1860 ta Glaskow'da yapılacak konferansa delegelerini göndermelerini istedi. Bu sirküler Brougham'ın imzasından başka "Lloyd's", gemi sahipleri genel cemiyeti, Londra ve Liverpool Sigortacıları Cemiyeti vesair teşekküllerin başkanlarının da imzalarını taşıyordu. Konferanstan birkaç gün önce muhtelif mevzuatın birbirinden farklı olduğu mühim noktalar tesbit edilerek bir muhtıra (memorandum) ile delegelere bildirilmişti¹. Bu muhtırada tevhid icabeden millî mevzuatın birbirinden farklı hükümlere bağladıkları başlıca 9 nokta vardı.

- 1⁰ İradi olarak karaya oturma suretiyle gemiye ve yüke verilen zararlar,
- 2⁰ Gemi ve yüke, yangın söndürmek için verilen zararlar,
- 3⁰ Yükün bir kısmının atılmasından sonra gemide kalan yükün kızışma ve parçalanması
- 4⁰ Yükün, barınma limanında boşaltılmasından mütevellit zararları,
- 5⁰ Kazaen kırılan direğin kalıntılarının kesilmesi,
- 6⁰ Geminin yükünü alarak tekrar taşınması halinde, yükün barınma limanında, depo edilme, tekrar yükleme masrafları ve liman resimleri,
- 7⁰ Yelkenleri zorlama,
- 8⁰ Limana sığınan gemi adamlarının limanda kalma müddeti zarfındaki iâşe ve ücretleri,
- 9⁰ Gemi yük ve navlunun hangi değer üzerinden garameye girecekleri².

Daha birinci nokta ele alınır alınmaz ortaya bir mesele çıktı. Acaba sıkı sıkıya prensipleri mi tatbik etmeli, yoksa pratik zaruretlere (expediency) göre mi hareket etmeli idi? Müzakereler neticesinde pratik zaruretlerin hâkim olması fikri kabuledildi³.

Glaskow konferansı neticesinde 11 kaide kabul edildi. Bundan baş-

1) Sirkülerin ve menorandumun metni için bak. Lowndes & Rudolf 8. Tab. s. 344 ve müt.

2) Lowndes & Rudolf s. 346

3) Schaub: s: 4

ka mezkûr cemiyet konseyinin, rey ve mütalâasına lüzum hissettiği şahısların da yardımıyla, müşterek avaryanın bir tarifini, hangi masraf ve zararların Müşterek avaya olarak kabulü gerektiğini, paylaşmanın prensiplerini ve paylaşmaya girecek kıymetlerin tâyinini vesair hususları ihtiva eden etraflı bir kanun projesi hazırlaması ve bu projeyi Ticaret Odalarına, Sigortacı ve gemi sahipleri cemiyetlerine ve sair muhtelif ticarî teşekküllere göndermesi, yapılması arzu edilen değişikliklerin 6 ay içinde bildirilmesinin istenmesi ve daha sonra da, verilecek raporların ışığı altında yeni bir kanun projesi hazırlayarak bunu bütün milletlerin teşriî organlarına tavsiye etmesi kararlaştırıldı. Mezkûr konferansta kabul edilmiş olan kaidelerin de mümkün olduğu kadar yayılması da temenni olundu¹.

Bu karardan da anlaşıldığı veçhile Glaskow konferansı birliği iradi yolla değil, yeknasak milli kanunlar ısdarı yolu ile temin gayesini gütmekte idi. Konseyin hazırlamakla tavzif edildiği kanun projesi ancak iki yılda vücade getirilebildi. 126 maddeden müteşekkil olan proje, tetkik için muhtelif dünya ticarî teşekküllerine gönderilerek ilgililer 6 Haziran 1866 da Guildhallde toplanacak olan konferansa davet edildi. Bir takım yenilikleri ihtiva eden proje Lloyd's sigorta şirketinin muhalefeti ile karşılaştı. Lloyd's kanun projesine esasen muanz olduktan başka projenin 6 ay önce gönderilmemiş olmasını da tenkid ve bu sebeple onun müzakere edilmemesini talep ediyordu. "Lloyd's'ın konferans başkanına gönderip umumî efkâra da arzettiği bu talepname üzerine konferansta, Müşterek Avarya kaideleri üzerinde genel münakaşaların cereyan etmemesi ittifakla kararlaştırıldı. Bununla beraber delegeler projenin maddeleri üzerinde muhtelif fikirler serd ve bazı tadilât teklifinde bulunmaktan geri kalmadılar. Neticede daha güç olan tâdil işi üzerinde durmaktansa bu işin bir Komiteye bırakılması ve kurulacak Komitenin "Ticaret âleminde câri Müşterek Avaryaya müteallik müttehit bir sistem kurmayı istihdaf eden bir kanun veya kararlar serisini tanzimle" vazifelendirilmesi muvafık görüldü. Bu maksatla *Birleşik Amerika, Hollanda, Belçika, Danimarka ve İngiliz* delegelerinden mürekkep 16 kişilik bir komite kuruldu. "*Beynelmîl Müşterek Avarya Komitesi*" adını alan bu komite ilk iş olarak başlıca Müşterek Avarya problemlerini tesbit ve 1862 tarihli *Alman ve Danimarka kanunlarından geniş mikyasta istifade ederek bir kanun* projesi hazırlayarak bunu, tenkid ve tahlil-

2) Kararın metni ve Glaskow kaideleri için bak. Lowndes & Rudolf s. 347

lerini bildirmek üzere delegelere tevdi ve Ocak 1864 de ilgili vesikalarla birlikte neşretti¹.

3 — 1864 kaideleri. Az sonra tesbit edilmiş olan kaideleri müzakere etmek üzere 26 Eylül 1864 de York'ta 3 üncü Beynelmilel Müşterek Avarya Kongresinin toplanması kararlaştırıldı ve müzakerelere esas olmak üzere 10 maddelik bir kanun projesi hazırlandı². Sir J. P. Wilde'nin riyaseti altında toplanan bu kongreye, birçok ticaret odaları, donatan ve sigortacı cemiyetleri vesair İngiliz, Amerikan ve kara Avrupası önemli teşekküllerinin temsilcileriyle Avarya Dispeççilerinin (adjusters) mümessilleri iştirak ettiler. Bu kongre de Lloyds'ın muhalefeti ile karşılaştı. Buna rağmen ve birçok hükümetlerin müzaheretleri ile kongre müspet neticelere vardı ve York kaideleri adıyla anılan ve Glaskow kararlarının kısmen tadili ile vücade getirilen 11 kaide kabul edildi. Diğer taraftan Lowndes'in teklifi üzerine, konferansa katılan delegelerin, kendi memleketlerinde gerek vazı kanunu yeknesak kanunlar ısdarına teşvik ve gerekse iradî olarak tevhit edilmiş kaidelerin tatbikine sevk etmek üzere tedbirlere tevessül etmeleri ve ezcümle bu maksatla cemiyet ve komiteler kurmaları karar altına alındı. Bu meyanda şöyle bir şartın taammümü de temenni edildi. "Müşterek Avarya hususunda her türlü talep 1864 te York'ta kabul edilen beynelmilel Müşterek Avarya kaidelerine göre halledilir."

Konferansa katılmış olan delegelerden birçoğu raporlar neşrettiler. İngiliz Ticaret Odaları Birliği de, "York kaideleri" esas alınmak suretile bütün imparatorluğa şâmil bir kanun çıkarılması için teşebbüslerde bulundu. Fakat bu teşebbüsler Lloyd's sigorta Şirketinin lâkaydisi yüzünden semeresiz kaldı. Büyük ümitlerle ortaya konmuş olan York kaideleri yavaş yavaş ihinal edilmeğe başlandı.

4 — 1877 Anvers kaideleri. Nihayet 1873 yılında kurulan "Milletlerin Hukuklarının ıslahı ve tedvini için Cemiyet" adlı teşekkülün (Association for the Reform and condification of the Law of Nations)³ 1875 de La Haye'de toplanan üçüncü yıllık kongresinde âzadan birinin Avarya hususundaki tevhid işine nazarı dikkati çekmesi üzerine ele alındı⁴. Müteakip sene (1876) Bremen'de toplanan 4 üncü yıllık kongresinde mevzuun tekrar ortaya atılması ve münakaşası neticesinde "Müş-

1) Lowndes & Rudolf s. 351

2) Schaub s. 5 Lowndes & Rudolf s. 352 (8° ed).

3) Bu teşekkül bilâhare "International Law Association" adını almıştır.

4) M. N. Göknil: 1950 York Anvers kaideleri İstanbul Baro Dergisi 1950 s: 178

terek Avarya mevzuunu ele almak üzere" bir Komite kuruldu. Sir *Traders Twiss*'in başkanlığında ve Danimarkalı, Hollandalı, Alman ve İngiliz delegelerinin iştiraki ile toplanan bu Komite 30 Ağustos 1877 de Anverste "vahdeti temin için yeni bir teşebbüste bulunmak ve bu mevzuda milletlerarası bir mutabakata varmak üzere" bir konferans toplanması gayesiyle harekete geçti. Bu konferansa Lloyds'un da 2 mümessili dahil olduğu halde 68 delege iştiraketti.. Lloyd's delegeleri müzakerelerin York kaideleri esas alınarak cereyan etmesine itiraz ederek, bu kaidelerin İngiliz Hukukunun Müşterek Avaryaya müteallik kaidelerini genişletmekten başka bir şey yapmadığını, halbuki İngiliz kaidelerinin genişletilmesi değil, bilâkis daraltılması icabettiğini, hattâ Müşterek Avarya müessesesinin büsbütün kaldırılıp onun yerine sigortanın ikame edilmesi gerektiğini müdafaa ettiler. Avarya dispeççileri de onları desteklemekten geri kalmadılar.

Bu muhalefete rağmen müzakerelere esas olarak York kaideleri alındı ve mezkûr kaideler bazı değişikliklerle ve onlara bir 12 nci kaidenin ilâvesiyle kabul edildi¹.

1877 Anvers konferansında kabul edilen tadilâtın en mühimleri şunlardır:

- 1 - York kaidelerine göre güverteye yüklü malların denize atılması müşterek avarya teşkil etmiyordu, ancak kereste yükleri için bu kaideye bir istisna tanınmıştı. Anvers konferansında bu istisna kaldırıldı. Böylece güverteye yüklü olan her türlü yükün atılması Müşterek Avarya sayılmıyacaktır.
- 2 - York kaidelerinin 3 üncüsüne, yanmış olan paketlere Müşterek Avarya tazminatı verilmeyeceği kaydı ilâve edildi.
- 3 - 7 ve 8 inci kaidelerdeki, barınma limanında boşaltılan yükleri bu limandaki masraflardan muaf tutan hüküm kaldırıldı.
- 4 - 10 uncu kaidedeki, navlunun Müşterek Avarya tazminatına iştirak nisbeti değiştirildi. York kaidelerine göre navlun, gayrı sâfi navlunun 2/5 si ile tazminata iştirak ediyordu. Anvers kaidelerine göre ise gayrı sâfi navlundan, Müşterek Avarya fiilinden sonra ödenen liman masraflarıyla, mürettebat ücretleri indirildikten sonra geriye kalan miktar paylaşmaya esas olur.

1) Schaub s: 6 Lowndes & Rudolf s: 354

York kaidelerine ilâve edilen 12 nci kaide ise şudur:

“Feda edilen yüklere ödenecek değer bu fedakârlık olmasa idi mâlikin elde edeceği değerdir”¹. Böylece ortaya konan kaidelere “York-Anvers” kaideleri adı verildi. Konferansta Anvers kaidelerinin başına Müşterek Avaryanın bir tarifini koymayı teklif edenler oldu ise de bu teklif pek taraftar bulamadı.

Anvers içtimasının sonunda kabul edilen kaidelerin tatbikinin temini ve hükûmetlerinin nazarı dikkatlerinin celbi için teşebbüslerde bulunmak üzere mahallî komitelerin teşkil edilmesi kararlaştı. Bu maksatla İngilterede mühim adımlar atıldı. Bu meyanda Donatanlar Genel Cemiyeti 1878 de donatan, sigortacı vesair denizcilikle ilgili eşhası Londrada bir toplantıya davet etti. Müzakereler neticesinde York-Anvers kaidelerinin tatbik mevkiine konması, ve bunun için de en iyi yolun umumî kabul ve muvafakat yolu olduğu, ve binaenaleyh nakliyeciler ve sigortacıların, akdettikleri mukavelelere sözü geçen kaidelere atıflarda bulunmaları ve yeni tadilatın 1 Ocak 1879 dan itibaren tatbik mevkiine konulması karar altına alındı. Böylece mezkûr kaidelerin her yerde kabul ve seyyanen tatbiki için çok pratik bir çareye başvurulmuş oluyordu. Bu sayede çok mühim inkişaflar kaydedildi. Gerçekten daha 1879 da gemi maliklerinin beşte ikisinin bu kaideleri benimseyip tatbik ettikleri anlaşıldı. Bunda mahkeme çtihatlarının da mühim rolü olmuştur. Zira birçok mahkemeler ezcümle Fransız ve İngiliz Mahkemeleri bu kaidelere yapılan atıfları dispeççilerin menfi mütalâaları hilâfına muteber saymışlardı¹.

Böylece, müteakip yıllarda bu kaideler yavaş yavaş cihanşümul bir mahiyet almışlardır.

Öte yandan “Association for the reform and codifications of the law of nations” da konuyu müteakip kongrelerinde, ele almaktan geri durmamış, ezcümle 1878 Frankfurt, 1879 Londra, 1880 Bern ve 1884 Hamburg içtimalarında müşterek avarya hukuku ile ilgili meseleleri müzakere mevzuu yapmıştır².

1) Lowndes & Rudolf s. 357.

Fransız Mahkeme İçtihatları, bir Fransız gemisiyle, iki Fransız limanı arasındaki taşımalarda dahi, kanunî hükümlere aykırı kaidelere yapılan atıfların mutaker olduğunu kabul etmiştir. Ripert III No. 2230-1 Note: 2. (Cass 22 Nisan 1872 D. 73. I. 182; 27 Kasım 1901 D. 1902 I. 476)

2) Göknil a.g.m. s: 178

5 — *1890 York-Anvers kaideleri* — Anvers kaidelerinin kabulünden sonra edinilen tecrübeler bu kaidelerin bazı eksiklikleri olduğunu ve bazı hükümlerinin tadile muhtaç bulunduğunu ortaya koydu. Bunun üzerine Avarya Dispeççileri Cemiyeti bu mevzuu ele alarak York-Anvers kaidelerinin tadili ve bazı yeni kaidelerle tamamlanması için bir proje hazırlayarak bunu “Association for the Reform and codification of the law of nations” ın 1890 da Liverpool’da toplanacak olan konferansına sundu. Hamburg istinaf mahkemesi reisi Dr. Frederich’in riyaseti altında toplanan bu konferansa, Amerikan, Fransız, Alman, Belçika ve Danimarkalı mümessiller ve bu arada birçok avukat, sigortacı (ezcümle Lloyd’s’un temsilcisi) donatan ve avarya dispeççileri iştirak etmişlerdi. 4 gün süren müzakereler esnasında Avarya Dispeççilerinin raporu esaslı surette tahlil ve tenkid edildi. Neticede mer’i kaidelerde bazı tadilâtın yapılması eskilerine bazı yeni kaidelerin ilâvesi kabul edildi. Böylece, yeni kaidelerle birlikte sayıları 18’e çıkarılmış oluyordu. Vücade getirilen kaidelere Liverpool’de tanzim edilmiş olmalarına rağmen “1890 York-Anvers kaideleri” adı verildi. 1877 kaideleri, resmen ilga edilmedikleri için, mer’i bulunmakta idi. Cenovada toplanan bir beynelmilel deniz kongresinde yalnız 1890 kaidelerinin tatbiki ve diğerlerinin ilgası kararlaştı.

“International Law Association” un 1903 Anvers Konferansında bu kaidelere bir tane daha ilâve edildi. Bu mühim kaideye göre:

“Fedakârlığa veya masraflara sebep olan tehlikenin, müşterek sergüzeşte taraf olanlardan birinin kusurundan ileri gelmesi Müşterek Avaryaya iştirak hakkına halel getirmez; fakat bu hüküm mezkûr kusurdar dolayı kusurlu taraf aleyhine ileri sürülebilecek mütalebelere dokunmaz.” Birçok hukuklarda mevcut olan bu kaide, umumî olarak navlun mukavelelerinde yer alamamıştır. Bu kaide, diğerlerine ilâve edilmemiş olup “1903 Anvers kaidesi” şeklinde anılmaktadır.

6 — *Tâdil teşebbüsleri*. Bu suretle vücade getirilmiş olan kaidelerin Müşterek Avarya Hukukunun tevhidinde mühim bir merhale teşkil ettiğinde şüphe yoktur. Filhakika vazedilmiş olan kaideler geniş mikyasta tatbik edilmekte, Müşterek Avarya hususunda kanunları olmayan memleketlerde bunlar teşriî mevzuatın eksikliğini gidermekte, yeni kanunlara da örneklik vazifesi görmekte idi. Fakat yarım asra yakın bir zamandan beri tahakkukuna çalışılan gaye, her yerde seyyanen tatbik edilecek olan tam ve etraflı bir kod hazırlama işi, henüz ger-

çekleştirememişti. Kabul edilen kaideler muayyen halleri derpiş eden mahdut sayıda hükümlerden ibaretti. Her türlü ihtilâfı halletmekten uzak oldukları gibi muayyen prensipleri de ihtiva etmemekte idiler. Bu sebeple mevcut kaidelerden ortaya çıkan yeni bir meselenin leh ve aleyhinde delil çıkarmak kabil oluyordu. Bunların, —zamanın ihtiyaçlarına bir deceye kadar cevap verseler bile— vukua gelen ekonomik tahavvüllerin ortaya çıkaracağı yeni problemleri karşılamaktan âciz bulunacağı şüphesizdir. Onun içindir ki beynelmilel tevhit teşebbüslerinin devam etmiş olmasını tabii karşılamak icabeder. Nitekim daha 1900 yılından itibaren International Law Association'ın konferanslarında tadil işi ortaya atılmaya başlanılmıştır. İlk tedbir olarak adı geçen cemiyetin 1906 tarihli konferansında "executive Council"ın, ortaya çıkacak yeni ihtilâfları halletmek üzere, bir "Beynelmilel Avarya dispeççileri Komitesi" kurması kabul edildi. Fakat kurulan komite rağbet görmedi¹.

Aynı cemiyetin 1910 içtimasında Mr. Dawdall Müsterek Avarya hukukunun kanunlaştırılması meselesini ve bilhassa mevzuubahis kaidelerin vâzih prensiplere bağlanması lüzumunu yeniden ortaya attı. *Müzakereler neticesinde*, "başkanın, muhtelif denizci memleketlerde câri Müsterek Avarya kaidelerini teferruatiyle tetkik ve prensiplerini tesbit etmek üzere bir Komite teşkil etmesi" kararlaştı. İngiliz, Norveç, Belçika, Alman, Hollanda ve Birleşik Amerika delegelerinden müteşekkil olarak kurulan Komite bir soru listesi (questionnaire) hazırlayıp tesbit edilen sualleri cevaplandırmak üzere âzalara gönderdi. Alınan cevaplar Dawdall tarafından hülâsa edilerek bir rapor halinde 1912 Paris konferansına sunuldu. Rapor, tesbit edilen esaslar dairesinde, bir Müsterek avarya hukuku tasarısı hazırlanılması gayesiyle, biraz daha da genişletilmiş olan mezkûr komiteye iade edildi.

Komite 1913 Madrid konferansına istenen ön tasarımı takdim etti. Fakat yeniden ve daha esaslı surette tetkik edilmek üzere tekrar Komiteye iade edildi. Komite tetkiklerini tamamlayarak ve eski projeyi hemen tadil ederek hazırladığı yeni tasarımı âzalara tevzi ve "*Müsterek Avaryaya müteallik beynelmilel kod projesi*" adı altında neşretti. 1914 Madrid konferansında projenin kabulü tavsiye olundu. Fakat ticarî âlem projeyi iyi karşılamadı. Avarya Dispeççileri, Liverpool gemi sahipleri ve si-

1) 1910 konferansına kadar Komiteye yalnız bir tek iş havale edilmişti. Lowndes & Rudolf s: 360

gortacı cemiyetleri bunun ufak tadilâtle kabulü lehinde olmakla beraber diğer ticarî muhitler aleyhte idiler. Kodun bütün ihtilâfları halledecek mahiyette olmadığı belirtiliyor ve 1890 kaidelerinin icabında tadil edilerek muhafazasının daha muvafık olacağı ileri sürülüyordu. Mesele Newcastle Ticaret Odası, York-Anvers kaidelerinin gözden geçirilmesini ve onlara umumî prensipleri ihtiva eden bir kısım ilâve edilmek suretiyle kabulünü teklif ediyordu.

Birinci Cihan Harbinin patlamasıyla tevhit hareketi inkıtaa uğradı.

7 — 1924 York-Anvers kaideleri. Harpten sonra konu International Law Association'nin teklifi üzerine Avarya Dispeççileri Cemiyeti tarafından tekrar ele alındı ve bu cemiyetin 23 Ekim 1923 de in'ikad eden umumî toplantısında görüşüldü. Umumiyetle âzalar kanunlaştırmanın aleyhinde idiler. Bununla beraber projeyi incelemek üzere 5 i dispeççi olmak üzere 10 kişilik bir Komite kuruldu. Aynı tarihte International Law Association'de 16 Ocak 1924 de "Gray Inn" deki mezkûr Komite âzalarını da davet ederek, ticarî âlemin ihtiyaç duyduğu pratik kaideleri en iyi temin metodunu tesbit işini gündemine aldı. Müzakereler neticesinde, bir kod vücade getirilmesinden vazgeçilerek mevcut kaidelerin islahına ve

- a) York-Anvers kaideleri arasında ifade edilmemiş veya vuzuhla tesbit edilmemiş olan pratik kaidelerin vaz'ı,
- b) Bevnemilel mutabakatın mevcut olduğu veya olabileceği müşterek avarya prensiplerinin tesbiti hususunda ticarî muhitlerdeki ilgililerin teşriki mesai etmeleri lüzumu ve International Law Association'nin bu mevzuda çalışmalarına devam etmesi karar altına alındı¹.

Muhtelif memleketlerde teşekkül eden Hukukçu teşekkülleri de aynı mevzuu ele aldılar. Bu arada Fransada o yıl kurulan International Law Association'nin Fransız kolu bu konuda Müşterek Avarya prensiplerini de ihtiva eden bir ön tasarı hazırladı.

Dispeççiler Cemiyetinin teşkil etmiş olduğu hususi komite de 1890 kaidelerinin tadili hususunda bir rapor hazırlayarak bunu cemiyetin 19 Mayıs 1924 tarihli toplantısına arzetti. Rapor Müşterek Avarya prensiplerinden ziyade mevcut kaidelerin gözden geçirilmesini (revizyonunu) ihtiva ediyordu. Fakat artık umumî prensiplere ihtiyaç duyuluyor ve za-

1) Lowndes & Rudolf s: 364 Schaub s: 9 Ripert: III No. 2230-3

min, bu gibi prensipler hususunda mutabakata varmaya müsait bulunuyordu. Nitekim gerek dispeçiler cemiyeti kongresinde gerekse bu kongreden 1 ay sonra toplanan gemi sahipleri beynelmilel konferansında "pratik kaidelerde mündemiç prensiplerin tesbiti" lüzumuna karar verilmiştir.

Bu durumu gözönüne alan International Law Association'nin "Müşterek Avarya Komitesi" Gray's Inn'de bir içtima akdederek bu içtimaa aynı yıl (1924) Stokholmda toplanacak olan konferansa sunulmak üzere bir projenin hazırlanması ve bu projenin:

1^o York Anvers kaidelerinin revizyonunu,

2^o Müşterek Avaryaya tatbik edilecek umumî prensipleri, ihtiva etmesi lâzımgeldiğine karar verildi.

Bu karar gereğince toplanan Komitenin raporu 24 Temmuz 1924 de hazırlandı. Rapor evvelâ harflerle ifade edilen, Müşterek Avarya prensiplerini müteakiben rakamlarla ifade edilen 1890 kaidelerinin muaddel şeklini ve bunlara ilâve edilen 7 kaideyi ihtiva ediyordu.

Konferans 8 Eylül 1924 de Stokholm'de İsveç kralının huzuriyle çalışmalarına başladı. Takdim edilen tasarı, konferansın Müşterek Avarya seksiyonu tarafından incelendi: International Law Association'nin 4 gün süren ve Amerika, İngiltere, Fransa, Almanya, Holanda, Belçika, İsveç, Norveç, Danimarka ve Japonya delegelerinin katıldığı bu 33 üncü konferansının hitamında "1924 York-Anvers Kaideleri" başlığı altında yeni kaideler nihaî olarak kabul ve tasdik edilip neşrolundu.

Bu kaideler umumî bir tasviple karşılaştı. Ekseri donatan ve sigortacı cemiyetleri bunların kabul ve tatbikini tavsiye ettiler. Tevhit hususundaki arzuların böylece tahakkuk ettiği kanaati umumî idi. Yalnız Birleşik Amerikada umumî bir tasvibe mazhar olamadı. Gerçekten Birleşik Amerika Ticaret Odasının yeni kaideleri tatbik ve tahlil için seçtiği komite bir yığın tenkitte bulunmuş ve bu tenkidleri ihtiva eden rapor International Law Association'ne gönderilmişti. Int. Law Ass. de bu tenkidleri cevapsız bırakmadı¹.

1924 York-Anvers kaidelerinin 1890 kaidelerinden çok daha iyi olduğunda şüphe yoktur. Pratik ihtiyaçların lüzum hissettirmiş olduğu yeni bir takım kaideleri ihtiva ettiği gibi, A dan G ye kadar harfler al-

1) Lowndes & Rudolf s: 367 ve müt.

tında ifade edilen umumî prensipleri de havi bulunmaktadır. Numara altında sıralanmakta olan eski kaidelerin sayısı 23 e çıkartılmıştır. Harfli kaidelerle de mevcut hükümler tamamlanmış ve böylece elde edilen metin kendi kendine yetecek bir mahiyet almıştır.

8 — 1950 *York-Anvers kaideleri*. Bu temamiyetine rağmen daha birkaç sene geçer geçmez 1928 de Vlassopoulos'un British and Marine Insurance Co. Lt. Ş. aleyhine açtığı dâvada bu kaidelerin tatbikinde mühim bir problem ortaya çıktı. O da 1 den 23 e kadar numaralandırılmış olan kaidelerin, A dan G ye kadar olan kaidelerin bir tatbikinden mi ibaret olduğu yoksa harfli kaidelere istisna mı teşkil ettiği meselesi idi.

Başka bir ifade ile bir fedakârlığın Müşterek Avarya sayılabilmesi için romen rakamlarile (No. ile) ifade edilen kaidelerden birine uyması kâfi midir. Yoksa, A dan G ye kadar, harflerle ifade edilen umumî prensiplere de uyması lâzım mıdır. 1924 kaidelerini kaleme alanların maksatları ve Stokholm konferansı kararlarının gayesi A dan G ye kadar harfler altında ifade edilen kaidelerin, rakamla ifade edilen kaidelerin tatbik edilmediği hallerde, yani rakamlı kaidelerin dışında kalan hallerde, tatbik edileceği merkezinde idi¹. Buna rağmen mezkûr dâvaya bakan İngiliz hâkimi, harfli kaidelerin umumî prensipleri ihtiva ettiğince, No. lu kaidelerin bu umumî prensiplerin tatbikî misallerinden ibaret olduğuna, binaenaleyh harfli kaidelere de uygun olmadıkça bir hâdisenin Müşterek Avarya sayılamıyacağına karar vermişti². Bu karar ticarî muhitlerde büyük endişelere sebep oldu. Bunun üzerine Ocak 1929 da İngilterenin (Birleşik Kırallığın) belli başlı gemi sahipleri ve sigortacıları arasında bir anlaşma akdedildi. "Makis anlaşması" denen bu anlaşmada şu esas kabul edilmiştir: "1 ilâ 23 No. altındaki kaideler müstesna, dispeç (adjustment) A dan G ye kadar olan kaidelere göre tanzim edilir". Bu karar, yalnız tarafları bağladığı halde umumiyetle kabule mazhar olmuş ve geniş bir tatbik imkânı bulmuştur.

1924 kaidelerinin başka eksiklikleri de görülmekte, Birleşik Amerika muhitlerinde ileri sürülen tenkidlerin de nazarı itibare alınarak, onların da mutavaatlarını temin edecek şekilde gözden geçirilmeleri lüzumu ileri sürülmekte idi.

1924 kaidelerinin tadili meselesi ilk defa *Comité maritime Inter-*

1) Lowndes & Rudolf s: 371

2) Boizard - Manzittj s: 16

national'in 1947 Eylülünde Anvers'teki konferansında, XXII nci kaide- nin tadili teklifi münasebetiyle ortaya atılmıştır. International Law Association'ın bu kaidenin tâdilinin münasip olup olmayacağını inceleme- si ve bu maddedeki "son varma limanındaki kanunî faiz haddi yerine sabit bir faiz haddinin kabulünün daha uygun olup olmayacağı hususu- nu tetkik etmesi istendi.

International Law Association bu konuyu 1948 Brüksel konferan- sında inceledi, ve neticede:

1) Senevî yüzde 5 sabit faiz tâyin ve

2) York-Anvers kaidelerinin tadilî lüzumu kabul edilerek bunun en iyi tahakkuk metodunu tesbit için Comité Maritime International ile teşriki mesai edilmesi için idare heyetine (executive Consil'e) yetki ve- rilmesi kararlaştırıldı. Böylece York-Anvers kaidelerinin kül halinde re- vizyonuna yol açılmış oldu. İnt. Law Association, Comité Maritime İn- ternational ile anlaşarak onu, 1924 kaidelerinin umumî surette kabu- lünü temin gayesile inceleme işle tavsif etti. O da kendisinin İngiliz kolunu (İngiliz Deniz Hukuku Cemiyeti) durumu incelemek ve diğer milli kollarla ahenkli bir çalışma temin etmekle vazifelendirdi.

Comité Maritime International'ın İngiltere, Belçika, Danimarka, Fransa, Hollanda, İsveç ve Norveç'teki Millî Kolları da bu konuyu in- celediler. Bu şubelerin raporları Comité Maritime'in İngiliz kolu tarafın- dan özetlenip uzlaştırılarak Cemiyetin daimî Bürosuna yollandı. Bu iş için kurulan komisyon 4 ve 5 Temmuz 1949 da Londrada toplandı. Ka- ideler tekrar gözden geçirildi. İhtilâflı noktalarda anlaşmaya varıldı ve varılan neticeleri tesbit etmek üzere bir tahrir komitesi seçildi. Komite raporunu hazırlayarak tadil gerekçesile birlikte daimî Büroya verdi. Neşredilen bu rapor ve proje Comite Maritime International'in Eylül 1949 da Amsterdam'da toplanan konferansına sunuldu. Ufak değişik- liklerle kabul edildi¹. Bu kaideler, Birleşik Amerika dâhil, umumiyetle ihtirazi kayıt ileri sürülmeksizin kabul edildi.

Öte yandan aynı tasarı International Law Association'nin 1950 Ko- penhag konferansının da tasvibine mazhar olmuştur². Bu suretle vücade getirilen yeni kaidelere "1950 York-Anvers kaideleri" adı verildi.

İnt. Law Association, mezkûr konferansında Fransız Deniz Huku-

1) Boizard - Manzitti s: 11. 1950 York-Anvers kaidelerinin Türkçe metni için bak. Göknil a.g.m. s: 181 ve müt.

2) Lowndes & Rudolf s: 371 ve müt.

ku Cemiyeti ile İngiliz Deniz Hukuku Cemiyetini yani "Comité Maritime International" in iki kolunu bu kaideleri Fransızcaya tercüme etmekle vazifelendirdi. Vücuda getirilmiş şolan her iki metin de aynı değerdedir. Fakat navlun mukavelesi Fransızca olarak tanzim edilmişse yegâne tatbik edilecek olan metin Fransızca olanıdır¹.

Bu kaidelere umumî bir göz atacak olursak evvelâ eski kaidelerin başına "tefsir kaidesi" denen ve yukarıda mevzuubahsetmiş olduğumuz "Makis Anlaşması" ile kabul edilen hükmü benimseyen bir kaide ilâve edilmiş olduğunu görüyoruz. Arkasından eskisi gibi A dan G ye kadar harflerle ifade edilen kaideler gelmektedir. Bu kaidelerde C ve F kaidelerinde yapılan cüz'î değişiklikler hariç tadilat yapılmamıştır. Harfli kaideler eskileri gibi umumî prensipleri ihtiva etmektedir. Bundan sonra romen rakamlarile ifade edilen kaideler gelmektedir ki bunlara da Müşterek Avaryanın hususî halleri nazariyle bakabiliriz. 1924 kaidelerindeki XXIII üncü kaide 1950 kaidelerinin XI incisi ile birleştirilerek numaralı kaidelerin sayısı 22 ye indirilmiştir. Bu kaidelerde bazı açıklamalara ve oldukça mühim bazı değişikliklere rastlanmaktadır.

İngiliz sigortacıları 1950 kaidelerini İnt. Law Association'nin kabulünden bile önce, 1 Ocak 1950 den itibaren tatbik karar vermişlerdi.

Bugün bu kaideler bütün dünyada tatbik edilmektedirler. Fakat daha şimdiden bazı kaidelerin tatbikinde bir takım müşkülâtla karşılaşmaktadır².

1950 York-Anvers kaideleri Yeni Ticaret Kanunumuz tarafından alınmıştır. Fakat eski kanunda mevcut olup da York-Anvers kaideleri ile telifi mümkün görülen veya bu kaidelerin kabulüne rağmen muhafaza edilen kaideler, ezcümle dispeçin tanzimine müteallik hükümler, ibka edilmiş olduğu gibi iktibas sırasında vücuda gelmiş bazı farklar da vardır.

Bu kısa tarihçe bize müşterek avarya hukukunun, müttehit bir kaynaktan (adet hukukundan) neş'et ederek millî kanunların ortaya çıkmasıyla az çok farklı hükümlere bağlanmasından sonra, Deniz hukukunun vahdete olan ihtiyacından dolayı tekrar beynelmilel bir mahiyet almış olduğunu göstermektedir. Elde edilen neticenin mutlak ve değişmez olmadığını yeni ihtiyaçların yeni yeni revizyonları icab ettireceğini gözden uzak tutmamak lâzımdır. Onun içindir ki York-Anvers kaidelerini

2) Bilhassa ikame masraflarına müteallik kaidenin tatbikinde bazı güçlüklerle rastlanmaktadır. Ripert: III No. 2230-5

doğrudan doğruya kanunumuza alacak yerde İsviçre Deniz Kanununun yaptığı gibi müşterek avarya hususunda mezkûr kaidelerin tatbik edileceğinin ve bunların değişmeleri halinde İcra Vekilleri Heyetinin yeni metni meriyet mevkiine koymaya yetkili olduğunun kabulü belki daha isabetli olurdu.

B İ B L İ Y O G R A F Y A

- Boizard (Raymond) ve Manzitti (Francesco): Les Règles d'York et d'Anvers 1950 Paris 1951
- de Courcy (Alfred): Questions de droit maritime Paris 1879
- Cosack: (Traduc. Léon Mis) Traité de droit commercial Paris 1904
- Danjon: Trité de droit maritime. 2. Tabı 1927-1928
- De Valroger (Lucien): Droit maritime: commentaire théorique et pratique du livre II du Code de Commerce Paris 1886
- Durusoy (Emin Ali): York Anvers kaideleri ve 1924 Stokholm konferansına kadar takip ettiği seyir ve inkişafı İstanbul Baro D. 1949
- Helmis (J): Büyük Avarya ve 1924 York-Anvers kaideleri İstanbul 1949
- Göknil (Mazhar Nedim): York-Anvers kaideleri; İstanbul Baro Dergisi 1950-178
- Lowndes ve Rudolf: Law of General Average and the York-Anvers rules 8. tabı Londra 1955
- Lowndes (Richard): the Law of General Average 6. tabı 1922
- Ripert: Droit Maritime 4. tabı Paris 1950
- Schaub (Fernand): Les règles d'York et d'Anvers 1924 sur l'avarie commune Paris 1933
- Yakım (Bahar): Büyük Avarya İstanbul Baro Mecmuası 1944 S. 422-434