

Yayın Geliş Tarihi: 26.04.2025  
Yayına Kabul Tarihi: 12.05.2025

Online Yayın Tarihi: 28.06.2025

DOI: 10.54410/denlojad.1684613  
**İnceleme Makalesi (Review Article)**

Mersin Üniversitesi  
Denizcilik ve Lojistik  
Araştırmaları Dergisi  
Cilt:7 Sayı:1 Yıl:2025  
Sayfa:44 - 64

E-ISSN: 2687-6604

## DENİZ TİCARETİNDE MÜŞTEREK AVARYA

Ahmet Said BER<sup>1</sup>  
Altuğ YENGİNAR<sup>2</sup>

### ÖZET

*Ortak bir deniz sergüzeşinde gemiyi, yükü ve navlunu tehdit eden bir tehlikeden korunma amacıyla, makul bir şekilde kasten yapılan olağanüstü fedakârlık veya olağanüstü masraflara taraflarca müştereken katlanması müşterek avarya olarak adlandırılmaktadır. Çalışmamızda müşterek avarya tanımı ile birlikte, kısaca müşterek avaryanın tarihçesine değinilmiştir. Devamında müşterek avaryaya uygulanacak hükümler ve müşterek avarya halinin gerçekleşebilmesi için gerekli olan unsurlar, Türk Ticaret Kanunu hükümleri ve 2016 York Anvers (York Antwerp) Kuralları ile birlikte ele alınmıştır. Türk Ticaret Kanunu'nda müşterek avarya hallerine yer verilmemekle birlikte York Anvers Kuralları'na atıf yapılmış ve çalışmamızda da kabul gören müşterek avarya hallerine yer verilmiştir. Burada ikame masrafları kavramı değinilmesi gereken bir husustur. Akabinde müşterek avarya durumunda ortaya çıkan zararların ve yapılan masrafların paylaşılması işlemi olan dispeç hükümlerine değinilecektir. Hazırlanan dispeç raporu, müşterek avaryanın paylaşılmasında esas teşkil etmesi bakımından önem arz etmektedir. Son olarak da müşterek avarya kavramının deniz işletmelerindeki yeri ve önemi üzerine değerlendirmelere yer verilmiş ve deniz işletmeleri açısından karşılaşılabilecekleri hukuki sorumluluklar adına dikkat edilmesi gereken noktalar vurgulanmıştır. Çalışmanın nihayetinde, zamanaşımı başta olmak üzere, müşterek avarya ile ilgili bazı önemli hukuki sorunlara ve denizcilik alanında faaliyet gösteren işletmeler adına finansal*

---

<sup>1</sup>Öğr. Gör., Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu, Sakarya, Türkiye, <https://orcid.org/0000-0001-8110-1361>, [asaidber@gmail.com](mailto:asaidber@gmail.com)

<sup>2</sup>Dr. Öğr. Üyesi, Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu, Sakarya, Türkiye, <https://orcid.org/0000-0002-5382-4690>, [altuyenginar@subu.edu.tr](mailto:altuyenginar@subu.edu.tr)

*sürdürülebilirlik kapsamında müşterek avarya kavramının önemine ilişkin değerlendirmeye yer verilmiştir.*

**Anahtar Kelimeler:** *Müşterek Avarya, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu, 2016 York Anvers Kuralları, Deniz İşletmeleri, Deniz Kazaları*

## GENERAL AVERAGE IN MARITIME TRADE

### ABSTRACT

*The undertaking of costs and sacrifices, made knowingly and willingly in a proportional manner to protect the ship and its cargo from a common danger during a common voyage, in the event that the ship and cargo are either fully or partially saved, is referred to as general average. In our article, along with the definition of general average, the history of general average is briefly mentioned. In the following sections, the provisions applicable to general average and the necessary elements for the occurrence of a general average situation are discussed, together with the provisions of the Turkish Commercial Code and the 2016 York-Antwerp Rules. Although the Turkish Commercial Code does not explicitly cover general average situations, it references the York-Antwerp Rules, and the general average situations accepted in our article will be outlined. The concept of substitute costs is an issue that should be addressed in the article. Subsequently, the despatch provisions, which are the process of sharing the damages and expenses incurred in the event of general average, will be discussed. The prepared despatch report is important as it serves as the basis for the allocation of the general average. Finally, the role and importance of the concept of general average in maritime business is evaluated and the key points to be considered regarding the legal liabilities that maritime businesses may encounter have been emphasized. At the end of the article, some important legal issues related to general average, especially the limitation period, and the importance of the concept of general average within the scope of financial sustainability for maritime businesses, are evaluated.*

**Keywords:** *General Average, Turkish Commercial Code No. 6102, 2016 York-Antwerp Rules, Despatch, Maritime Business, Maritime Accidents*

## 1. GİRİŞ

Müşterek avarya, ortak bir deniz sergüzeştinde gemiyi, yükü ve navlunu tehdit eden bir tehlikeden korunma amacıyla, makul bir şekilde kasten yapılan olağanüstü fedakârlık veya olağanüstü masraflara taraflarca müştereken katlanması şeklinde tanımlanmaktadır (Arseven, 1961: 30; 6102 sayılı TTK (Türk Ticaret Kanunu) m. 1272/1). Tarihte deniz yolunun kullanılmaya başladığı andan itibaren deniz kazalarının oluşmaya

başlaması ve bu sebeple de müşterek avaryanın varlığından bahsetmek mümkündür.

Deniz yolu seferleri yapısı gereği daha çok uluslararası alanda faaliyet göstermekte ve devletlerin iç hukuk kurallarındaki farklılıklardan ötürü uyumsuzluklar yaşanabilmektedir. Dolayısıyla müşterek avarya gibi bir konuda uluslararası bir düzenlemenin gerekliliği ortaya çıkmış ve bu boşluk York Anvers Kuralları (YAK) ile doldurulmaya çalışılmıştır.

Dünyada gelişen teknoloji deniz yolunda da yenilikler getirmiş ve kullanılan araç ve gereçler modernleşmiştir. Gemi ve liman tesislerinin modernleşmesi sefer sürelerinin ve liman operasyonların kısalmasına, böylelikle de deniz yolunun daha hızlı bir yapıya bürünmesine olanak sağlamıştır. Ancak, yoğun ticaret ağı ve hız beraberinde tehlikelerin artmasına da sebep olmuştur. Hızlanan seferler ve operasyonlar ile birlikte zaman kavramı eskiye nazaran çok daha önemli bir konuma gelmiştir. Oluşan olumsuz durumların çözümlenmesinde tarafların, en hızlı ve pratik yolları benimseyerek gemi ve liman tesislerinin operasyonlarına bir an önce devam edebilmesi amaçlanmaktadır.

Müşterek avarya kapsamında gemi ve yükte meydana gelen zararların ve yapılan masrafların belirlenmesi ne şekilde, kimler arasında ve hangi oranda karşılanacağı ayrı bir önem arz etmektedir. Dispeç olarak tanımlanan bu işlem uyumsuzlukların çokça yaşandığı bir konu olmaktadır.

Çalışmamızda yukarıda belirtilen hususlar göz önüne alınarak TTK ve 2016 YAK ile birlikte müşterek avarya ve dispece ilişkin hükümler ele alınacaktır. Gerekli görülen yerlerde TTK ile 2016 YAK arasındaki farklı düzenlemelere değinilecektir. Ayrıca müşterek avarya kavramının gemi işletmeciliği başta olmak üzere deniz işletmelerindeki yeri ve önemi üzerine değerlendirmelere yer verilecektir.

## **2. GENEL OLARAK MÜŞTEREK AVARYA**

### **2.1. Avarya Kavramı ve Çeşitleri**

Avarya teriminin kökenini Arapça “avar” kelimesinden gelmektedir (Kender vd., 2016: 265). Gemi ve yükün uğradığı zararları ve sefer esnasında yapılan olağanüstü masrafları ifade etmektedir (Kender vd., 2016: 265). Burada belirtilen zararların bir kusur ile çıkıp çıkmamış olması önem arz etmemektedir. Kaza veya tehlikeli bir durum sonucunda meydana gelebileceği gibi, gemi ve yükün tehlikeden korunması için kasten bilerek ve istenerek yapılan fedakârlık şeklinde de ortaya çıkmaktadır (Kender, 1979: 182). Ayrıca köken olarak bir başka görüşe göre İtalyanca “avaria” kelimesinden geldiği de düşünülmektedir (Lowndes ve Rudolf, 1964: 12).

Avaryalar müşterek ve hususi olarak ikiye ayrılmaktadır. Oluşan zarar ve masrafın taraflar arasında paylaşılması söz konusu olduğunda müşterek avarya, taraflar arasında paylaşılmadığı durumlarda ise hususi avarya olarak adlandırılmaktadır.

## **2.2. Müşterek Avaryanın Tanımı ve Tarihçesi**

Müşterek avarya TTK m. 1272’de, “*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 katlanılması hâlinde “müşterek avarya hareketi” var sayılır ve bu hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve giderler müşterek avarya olarak kabul edilir*” şeklinde tanımlanmıştır.

Müşterek avaryanın hukuki niteliği konusunda doktrinde çeşitli görüşler ileri sürülmekte olup, sebepsiz zenginleşme, karşılıklı sigorta, varlığı kabul edilmiş sigorta, sui generis sorumluluk ve haksız fiil benzeri sorumluluk teorileri öne çıkan yaklaşımlar arasında bulunmaktadır. (Bilgel, 2010: 11; Sözer, 2016: 32).

Denizcilik tarihi ile birlikte başladığı düşünülen müşterek avaryanın ilk çağlarda Rodos ve Roma hukuklarında mevcut olduğu bilinmektedir (Kender vd., 2016: 265). Roma hukukuna da Rodosluların denizcilik kurallarından geçmiş ve zamanla Romalılar tarafından da uygulanmıştır (Ünan, 1991: 36). İlk defa Rodos hukukunda “Lex Rhodia de Jactu” (Rodos atma kaidesi) şeklinde ifade edilen müşterek avarya, daha sonra Roma hukukunda da Digesta adlı hukuk kitabında yer almıştır (Okay, 1959: 290; Kula, 2019: 730). Orta çağlarda deniz adetlerinde yer edinen müşterek avarya, zamanla kanunlarda da yer almaya başlamıştır (Kender vd., 2016: 265). Daha sonraları Con-solado del Mare, Roles d’Oleron’da, 1681 tarihli Fransız Ordonnance de la Marine’de müşterek avaryaya ilişkin kurallara rastlanılmıştır (Okay, 1959: 291; Kula, 2019: 730). 1807 tarihli Fransız Ticaret Kanunu ve bu kanunun tercüme edilerek oluşturulan 1864 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunu’nda “Hasarat-ı Umumiye” başlığı ile Türk hukukunda ilk defa yer almıştır (Ünan, 1991: 28; Tekil, 1965: 21). Yürürlükte olan TTK’da ise müşterek avarya 1272-1285. maddeler arasında düzenlenmiştir.

Devletlerin iç hukuklarında oluşturulan düzenlemeler uluslararası hukukta kanunlar ihtilafı olarak ortaya çıkmaya başlamış ve bu sebeple de uluslararası yeknesaklığı sağlamak amacıyla YAK kabul edilmiştir (Algantürk Light, 2016a: 22). Her ne kadar YAK uluslararası bir sözleşme olmamakla beraber uygulamada yer bulması ve taraflarca kabul görmesi ile müşterek avarya hususunda istenen yeknesaklığı sağlamıştır. York Anvers olarak adlandırılmasının sebebi 1864 yılında York ve 1877 yılında Anvers şehirlerinde alınan kararlar ile oluşturulduğundan kaynaklanmaktadır (Algantürk Light, 2006b: 24-25; Kender vd., 2016:

266). 1890 (Liverpool), 1924 (Stockholm) yıllarında gözden geçirilen kurallar ayrıca 1950, 1974, 1990, 1994, 2004 ve son olarak 2016 yıllarında revizyona uğramıştır (Sözer, 2016: 52). Son olarak ise, Ekim 2022'de Anvers'te gerçekleştirilen CMI konferansında, 2016 YAK Kural XXI'deki faiz hükmüne ilişkin teknik bir değişiklik yapılmıştır.

Uygulamada, tarafların sözleşme veya konişmentoda yer alan kayıtlarda kanun hükümleri yerine hangi tarih olduğunu belirtilerek (2004, 2016 gibi) YAK'ın uygulanmasının öngörüldüğü görülmektedir (Kender vd., 2016: 266). YAK'ın tavsiye nitelikte olmasından ötürü böyle bir atfın bulunmadığı durumlarda, ulusal hukuklarda yer alan müşterek avaryaya ilişkin hükümlerin mahkemeler tarafından uygulanacağı belirtilmektedir (Kula, 2019: 727).

### **2.3. Müşterek Avaryaya Uygulanacak Hükümler**

6762 sayılı mülga TTK'da YAK'ın 1950 yılında yayınlanan versiyonu kaynak teşkil etmiştir. Ancak yeni Kanun'da ise kurallarının kanun metnine işlenmesi yerine, YAK'a atfı yapılması benimsenmiştir (Algantürk Light, 2006a: 139-140; Bozkurt, 2016: 227). Bu çerçevede, TTK m. 1273/1 hükmü gereğince, taraflar arasında aksi yönde bir anlaşma bulunmadığı sürece, müşterek avarya garamesine, Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından hazırlanıp bu madde uyarınca Türkçe'ye çevrilerek yayımlanan en güncel YAK uygulanacaktır. Böylece zamanla revize edilen kurallara rağmen Kanun güncelliğini koruyabilecektir. Bu düşünce yapısının sonucu olarak, yeni Kanun düzenlenirken yürürlükte olan 2004 YAK, 2016 yılında revize edilmesine rağmen Kanun'da herhangi bir düzenlemeye gerek olmadan 2016 revizesine tabi olunacaktır.

Kanun'da yapılan atfın sonucu olarak müşterek avaryanın genel şartları ve özel tipleri üzerine düzenlemeye gidilmemiş, taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça en son tarihli YAK'ın uygulanacağı düzenlenmiştir (Kender vd., 2016: 267). Ancak tarafların YAK'ın son sürümünü kullanacağı üzerine bir zorunluluk bulunmamakta, "aksi kararlaştırılmadıkça" lafzı ile istedikleri sürümü veya farklı kuralları uygulayabilecekleri de anlaşılmaktadır (Kender vd., 2016: 268). Sonuç olarak taraflarca aksi kararlaştırılmamış ise müşterek avarya için YAK uygulanacak ve bu kurallarda yer almayan hususlarda ise TTK'da yer alan müşterek avaryaya ilişkin "tamamlayıcı" nitelikteki hükümler uygulama alanı bulacaktır (Kula, 2019: 728).

TTK m. 1273/1'de "müşterek avarya garamesi" şeklindeki ifadenin yanlış anlaşılmalara sebep olabileceği görülmektedir (Civir Engin, 2012: 510; Kender vd., 2016: 267). "Garames" yani "paylaştırma" müşterek avaryanın son aşamasıdır. Kanun, tüm müşterek avarya hükümleri için YAK'a atıfta bulunmak istemektedir. Aksi takdirde sadece müşterek avaryanın paylaşılması aşaması için atıf yapılacak ise paylaşılma aşamasından önce gelen hususların Kanun'da ayrıca düzenlenip yer alması

gerekmektedir. Dolayısıyla 1273/1’de “müşterek avarya garamesi” yerine sadece “müşterek avarya” şeklinde ifade edilmesi daha doğru olacaktır. Uygulamada da benzer bir yaklaşım ile atfın sadece paylaşırma aşaması için değil önceki aşamaları için de geçerli olduğu kabul edilmektedir (Civir Engin, 2012: 510). Ayrıca navlun sözleşmelerinde direk YAK’a atf yapıldığı için maddedeki eksikliğin olumsuz bir etkisi bulunmayacaktır (Kurt, 2019: 10).

YAK’ın 2016 yılında revize edilmesindeki temel etken, 2004 yılı sürümünün günün ihtiyaçlarını karşılayabilecek düzenlemeleri içermemesinden ve birtakım belirsizliklerden ötürü taraflarca hala 1994 versiyonunun kullanılmasından kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla 2016 yılında gerekli olan eklemeler yapılarak günün şartlarına uygun ve taraflarca kabul görececek bir yapıya bürünmesi sağlanmıştır (Şengün, 2017: 6).

TTK’da müşterek avaryaya ilişkin maddelere genel olarak bakıldığında, m. 1272 müşterek avarya tanımını, m. 1273 müşterek avaryaya uygulanacak hükümleri, m. 1274 müşterek avarya garamesi payları borçlarını, m. 1275 ile 1277 arası müşterek avarya alacaklılarının rehin haklarını, m. 1278 ile 1284 arası dispeci, m. 1285 ise zamanaşımını düzenlemektedir.

## **2.4. Müşterek Avaryanın Unsurları**

### **2.4.1. Gemi ve Yükün Müşterek Bir Deniz Sergüzeştine Atılmış Olması**

TTK m.1272’de yapılan müşterek avarya tanımında ilk göze çarpan unsur ortak bir deniz sergüzeştine atılmış bir geminin varlığıdır. Burada anlatılmak istenen geminin kısmen veya tamamen yüklü bulunmasıdır (Kender vd., 2016: 269). Yükün yüklenilmeye başlandığı andan itibaren deniz seferi ile birlikte boşaltmanın tamamlanmasına kadar geçen sürede yük ve gemi arasında bir bağ oluşmaktadır. Kural olarak yük ve gemi arasındaki bu bağın bir süre için de olsa kopması yani yükün gemiden ayrılması, müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesi olarak kabul edilmektedir (Kender vd., 2016: 269). Ancak bu kuralın iki istisnası bulunmakta, hafifletme ve barınma müşterek avaryalarında yükün geçici olarak gemiden ayrılmasında müşterek deniz sergüzeştisi sona ermiş kabul edilmemektedir (Kurt, 2019: 18-19).

### **2.4.2. Gemi ve Yükün Müşterek Bir Tehlike ile Karşılaşmış Olması**

Müşterek avaryanın ikinci unsuru gemi ve yükü tehdit eden müşterek bir tehlikenin mevcut olmasıdır. Tehlikenin muhtemel olması yeterli olmamakta, tehlikenin gemi ve yükün zıya veya hasara uğramasına

sebeplere olabilecek bir boyutta olması gerekmektedir (Arseven, 1961: 32; Kender, 2016: 269). Ancak tehlikenin mevcut olması ve halen devam etmesi yeterli görülmemekte, hemen zarar verebilecek düzeyde olması aranmamaktadır (Kender vd., 2016: 269). İstisnai olarak barınma müşterek avaryasında tehlike unsuru hafifletilmiş, muhtemel bir tehlike de yeterli sayılmıştır. Burada bahsedilen tehlikenin deniz tehlikesi olması gerekmemekte; yangın ve patlama gibi gemi ve yükü birlikte tehdit eden durumlar da müşterek avaryada tehlike unsuru olarak kabul edilmektedir (Kender vd., 2016: 269).

Tehlike her ne kadar gemi ve yükü aynı anda tehdit etmesi gerekmekte ise de tehlikenin boyutu gemi ve yük için aynı derecede olması şart değildir (Keskinkılıç, 2020: 27). Ayrıca tehlikenin objektif bir tehlike olmasının yanı sıra subjektif bir tehlikede yeterli olacaktır (Kender vd., 2016: 269). Geminin konumu, coğrafi ve deniz şartları, hava durumu veya yükün cinsi gibi birçok etmene göre tehlikenin müşterek olup olmadığı olaya göre incelenmesi gerekmektedir. Yargıtay kararında da müşterek tehlikeden korunmak amacıyla yapılan manevra esnasında karaya oturan geminin su alması, müşterek tehlike olarak kabul edilmiştir (Y.11.H.D, 7.10.1995 gün ve E. 1995/7923 K. 1995/6674 sayılı kararı; Keskinkılıç, 2020: 28).

Tehlikenin taraflardan birinin kusuru ile meydana gelmesi durumu ise müşterek avaryanın gerçekleşmesine engel teşkil etmemektedir (Kender vd., 2016: 269). Yargıtay'ın vermiş olduğu kararda kusurlu davranan kaptanın gemiyi karaya oturtarak tehlikenin doğmasına sebep olması, müşterek avarya hükümlerinin uygulanmasına engel olmayacağı belirtilmiştir (Y.11.H.D, 25.11.1985 gün ve E. 1985/6087 K. 1995/6406 sayılı kararı). Ancak kusurlu olan taraf müşterek avarya paylaşımından kendi vermiş olduğu zarar için bir tazminat alamayacağı gibi, diğer ilgililerin uğramış oldukları zararları da ödemekle yükümlü olacaktır [2016 YAK Kural D9] (Kender vd., 2016: 270).

### **2.4.3. Müşterek Tehlikeden Gemi ve Yükü Korumak Amacıyla Olağanüstü Bir Fedakârlık veya Olağanüstü Bir Masraf Yapılmış Olması**

Bu unsurda yapılacak olan fedakârlığın hem gemiyi hem de yükü koruma amacıyla olmasının yanı sıra fedakârlığın ve masrafların olağanüstü nitelikte olması da gerekmektedir. Yapılan fedakârlık veya masrafların başlangıçta sadece gemi veya yükü kurtarma veya başka bir amaçla yapılması durumunda müşterek avarya oluşmayacaktır (Arseven, 1961: 32; Kender vd., 2016: 270).

#### **2.4.4. Fedakârlığın İradi Bir Şekilde Yapılmış Olması**

Fedakârlığın bile bile yapılmış olması müşterek avaryanın bir diğer önemli unsurudur. Fedakârlığın iradi bir şekilde gerçekleşmemesi durumunda müşterek avarya hükümlerine başvurulamayacaktır. Gemide kararların kaptan tarafından alınması gerekmele beraber müşterek avaryanın tanımında kaptandan bahsedilmediği için başka şahıs ve makamlarca da fedakârlık kararı alınabileceği anlaşılmaktadır (Kender vd., 2016: 270; Kurt, 2019: 27). Ayrıca fedakârlık kararı gemi ve yük için verilmesi gerekmele, insani hayat kurtarma veya diğer gemi ve liman tesislerine zarar vermektan kaçınma gibi maksatlar ile yapılan fedakârlıklar müşterek avaryaya dâhil olmayacaktır (Arseven, 1961: 42; Kurt, 2019: 29).

#### **2.4.5. Yapılan Fedakârlığın Makul Olması**

Fedakârlık kararı makul bir boyutta olması gerekmektedir. Alınan kararın hiçbir olumlu sonuç doğurmayacağı durumlarda, bu karar makul bir hareket tarzı olarak değerlendirilemeyeceğinden müşterek avarya da oluşmaz. Makul hareket tarzı, tedbirli bir kaptanın aynı şartlar altında yapması gereken hareket tarzı olarak ifade edilebilir (Kender vd., 2016: 270). Ayrıca hareket tarzının makul olması değerlendirilirken kaptana takdir yetkisi de tanınmış olmaktadır (Keskinkılınç, 2020: 30).

Takdir yetkisinden kaynaklanan kusurlar hem TTK'da hem de YAK'da müşterek avarya hükümleri için dikkate alınmamakta, sadece yapılan fedakârlığın makul olup olmadığına bakılmaktadır (Kurt, 2019: 31-32). Son olarak, alınan kararların makullüğü değerlendirilirken beklenen sonucun faydalı olup olmaması önem arz etmemektedir. Zira makul olma şartı değerlendirilirken ya hep ya hiç ilkesi benimsenmiştir (Çetingil vd., 2011: 29).

#### **2.4.6. Faydalı Netice**

Müşterek avaryanın son unsuru olarak gemi ve yük, tamamen veya kısmen tehlikeden kurtulmuş olması gerekmektedir. Gemi ve yükün tamamen zayii olmasını durumunda müşterek avarya oluşmayacak ve taraflar kendi zararlarına katlanmak zorunda kalacaklardır (Arseven, 1961: 49). Gemi ve yükün yalnız birinin kurtulması durumunda ise YAK'a göre müşterek avaryanın varlığı kabul edilmektedir (Arseven, 1961: 49; Kurt, 2019: 34-35).

Faydalı netice ile fedakârlık arasında illiyet bağının mevcut olması aranmamakta, faydalı netice fedakârlıktan değil başka sebeplerle meydana gelmesi durumunda da müşterek avarya kabul edilecektir (Kender vd., 2016: 270).

## **2.5. Müşterek Avaryaya Giren Zarar ve Masraflar**

Müşterek avaryaya hangi zarar ve masrafların dâhil edileceğinin belirlenmesinde tüm zarar ve masraflar değil, yalnızca doğrudan müşterek avaryaya hareketinin sonucu olarak ortaya çıkanlar paylaşım kapsamına alınmaktadır. Ayrıca, çevreye verilen zararlar ile bırakılan kirletici maddeler nedeniyle oluşan zarar ve yapılan harcamalar müşterek avaryaya kapsamına dâhil değildir (2016 YAK Kural C/2). Bunlarla birlikte, yolculuk sırasında veya sonrasında meydana gelen sürastarya, pazar kaybı ya da gecikmeden kaynaklanan zarar ve masraflar ile diğer türdeki kayıplar da müşterek avaryaya sayılmayacak, bu zararlar hususi avaryaya kapsamında değerlendirilecektir (2016 YAK Kural C/3; Kender vd., 2016: 271).

## **2.6. İkame Masrafları**

Müşterek avaryaya giren bir masrafın yapılmaması için yapılan masraflara ikame masraflar denilmektedir. TTK m. 1272/'de ve 2016 YAK F hükümleri uyarınca, müşterek avaryaya giren bir masrafın yapılmasının önlenmesi amacıyla yerine katlanılan her türlü ek gider diğer ilgililer bu ek giderlerden yararlınsalar dahi, önlenmiş olan masrafın tutarıyla sınırlı olmak üzere müşterek avaryaya garmesine dâhil edilecektir. Dolayısıyla ikame masraflarının müşterek avaryaya masrafını aşmaması gerekmekte, aşması durumunda ise aşan kısım müşterek avaryaya dâhil edilmeyeceği anlaşılmaktadır. İkame masrafın kabulü durumunda müşterek selamet değil, müşterek menfaat ilkesi göz önünde bulundurulmuş olmaktadır (Kender vd., 2016: 271).

## **3. BAŞLICA MÜŞTEREK AVARYA HALLERİ**

Yeni TTK'da belirttiğimiz üzere müşterek avaryaya halleri için YAK'a atıfta bulunulmuştur. 2016 YAK'a göre özel tiplere ait kuralların uygulanmasında YAK başlangıç hükmü olan yorum kuralı dikkate alınmalıdır. Bu kurala göre, üstün kural ve numaralı kurallarda aksi öngörülmedikçe, müşterek avaryaya paylaştırılması harfli kurallara göre yapılacaktır. Üstün (harfli) kurallar (Kural A-G) genel hükümleri düzenlemekte, numaralı kurallar (Kural I-XXIII) ise özel müşterek avaryaya tiplerini düzenlemektedir. Dolayısıyla herhangi bir istisna öngörülmedikçe, üstün (harfli) kurallar numaralı kurallar içinde geçerli olacaktır. Çalışmamızın bu kısmında YAK'da düzenlenen ve uygulamada sıkça karşılaşılan bazı müşterek avaryaya hallerine değineceğiz.

### **3.1. Denize Yük Atılması**

Müşterek avaryanın en eski türlerinden biri olan denize yük atılması, 2016 YAK'ın Kural I ve II hükümlerinde düzenlenmiştir. Bu kurallara göre müşterek menfaati korumak amacıyla gerçekleştirilen fedakârlık

neticesinde meydana gelen zıyaa veya hasar müşterek avarya kapsamında değerlendirilecektir. Fakat, yerleşmiş ticari teamüllere aykırı şekilde taşınan yüklerin denize atılması halinde bu zararlar müşterek avarya sayılmayacaktır. Ayrıca, müşterek selameti sağlamak amacıyla yüklerin denize atılması sırasında açılan ambar kapakları veya diğer açıklıklardan gemiye giren suların neden olduğu zıyaa ve hasar da müşterek avarya kapsamında paylaşımına tabi olacaktır.

### **3.2. Yangın Söndürme Müşterek Avaryası**

Her ne kadar yangın kural olarak hususi avarya kapsamında değerlendirilse de, gemi ve yükü tehdit eden bir yangını söndürmek amacıyla alınan tedbirler sonucunda meydana gelen zararlar müşterek avarya sayılmaktadır (Kender vd., 2016: 273). 2016 YAK Kural III hükmü gereğince, gemide çıkan bir yangının söndürülmesi amacıyla gemiye, yüke veya her ikisine birden su ile müdahale, geminin karaya oturtulması ya da lomberlerin açılarak geminin batırılması gibi yöntemlerle verilen zararlar müşterek avarya kapsamına dâhil edilir. Ancak, yalnızca duman veya yangının sıcaklığı nedeniyle oluşan zararlar için müşterek avarya tazminatı ödenmeyecektir. Yük dışındaki yolcu ve gemi adamlarına ait şahsi eşyaların, kumanyanın ve yolcu beraberindeki araçların söndürmeden kaynaklı zarara uğramasında YAK Kural III'ün değil, YAK Kural A'nın uygulanması gerekmektedir (Kender vd., 2016: 274).

### **3.3. Karaya Oturtma**

YAK Kural V'de düzenlendiği üzere gemi, müşterek selamet uğruna bile bile karaya oturtulursa, sahile sürüklenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, gemi ve yükün uğradığı zıyaa ve hasar müşterek avarya sayılmaktadır. Karaya oturtma müşterek avaryasında önemli olan unsur, bilerek ve istenerek geminin kaptan tarafından karaya oturtulmasıdır. Böylece manevra veya navigasyon hataları ile oluşan karaya oturma durumlarının müşterek avarya olarak gösterilmesi engellenmeye çalışılmıştır (Arseven, 1961: 93). Gemi, sahile veya tehlikeli bölgelere sürüklenirken daha az zarar görmesi için kaptan tarafından karaya oturtulması durumu da karaya oturtma müşterek avaryası olarak kabul edilmektedir.

### **3.4. Kurtarma**

Kurtarma müşterek avaryası özel bir tür olarak ilk defa 1974 YAK Kural VI hükmünde düzenlenmiştir. 2016 YAK Kural VI ise yolculukla ilgili kişilerin bir sözleşme uyarınca ya da başka bir nedenle kurtarma faaliyetleri kapsamında yaptığı harcamaların müşterek deniz sergüzeştine katılan malvarlıklarının tehlikeden korunması amacıyla ve kuralın b, c ve d paragraflarında öngörülen şartlara uygun olarak gerçekleştirilmiş olması

halinde, müşterek avarya kapsamında kabul edileceğini hükme bağlamaktadır.

1994 YAK Kural VI'da kurtarma ile ilgili yapılan harcamalar, müşterek deniz sergüzeştine atılmış mal varlıklarını tehlikeden koruma amacıyla olması halinde müşterek avarya kabul edilmiş, 2004 YAK Kural VI'da yapılan revizyonda ise, kurtarma ödemeleri müşterek avaryaya dâhil olmaktan çıkarılmıştır (Algantürk Light, 2004: 428). 2016 yılında ise, Uluslararası Ticaret Odası tarafından yapılan itiraz sonucu, Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliği'nin de görüşleri alınarak b, c ve d paragrafları ile kurtarma müşterek avaryasına tekrar dâhil edilmiştir (Algantürk Light, 2016b: 196).

### **3.5. Yüzdürmede Makine ve Yardımcı Makinelere Verilen Zarar**

2016 YAK Kural VII hükmüne göre, tehlikeli bir durumda karaya oturmuş olan bir geminin makine veya kazanlarından herhangi birine, geminin yüzdürülmesi amacıyla yürütülen çabalar sonucunda zarar verilmesi hâlinde, eğer yüzdürme faaliyeti müşterek selametinin korunması amacıyla gerçekleştirilmiş ya da bu tür bir zarar riski bilinçli olarak göze alınmışsa, meydana gelen hasar müşterek avarya kapsamında değerlendirilecektir. Bu tür müşterek avarya yalnızca makine ve yardımcı makinelere verilen zararları kapsamaktadır. Yüzmekte olan geminin kazanlarının ve pervaneyi harekete geçiren makinesinin çalıştırılmasından doğan ziyaa veya hasar hiçbir şekilde müşterek avarya kapsamına girmeyecektir. Kuralda sadece karaya oturmuş geminin yüzdürülmesi esnasında oluşan zarar benimsenerek, uygulamada çok kez karşılaşılan makinelerin mutad kullanılmasından kaynaklanan hasarların müşterek avarya olarak gösterilmeye çalışılmasının önüne geçilmeye çalışılmıştır (Çetingil vd., 2011: 167).

### **3.6. Hafifletme**

Karaya oturmuş bir geminin hafifletilmesi için yapılan giderler ile bu işlemler sonucu meydana gelen zararlar, YAK Kural VIII kapsamında düzenlenmiştir. Belirtilen kurala göre karaya oturan bir geminin yük, yakıt veya kumanyasının ya da bunlardan herhangi birinin boşaltılması müşterek avarya olarak kabul edildiği takdirde hafifletme işlemi nedeniyle oluşan ek giderler, mavnâ kiralaları ve yapılmışsa yeniden yükleme masrafları ile bu süreçte gemi ve yükte meydana gelen kayıp ve hasarlar da müşterek avarya kapsamına alınacaktır. Bu düzenleme, karaya oturmuş ya da bir barınma limanında bulunan gemilerin boşaltılması durumlarını kapsamakta olup, gemi ve yükün tehlikeli bir durumdan kurtarılmasına yönelik olması halinde müşterek avarya olarak değerlendirilecektir (Temuçin, 2007: 133; Kender vd., 2016: 273).

### **3.7. Barınma**

Barınma müşterek avaryası uygulamada en sık rastlanılan müşterek avarya tiplerinden biridir (Sözer, 1971: 93). YAK Kural X’de yapılan tanım itibarıyla bir gemi, kaza, fedakârlık veya başka fevkalade haller sonucunda zorunlu olarak, bir barınma liman veya yerine girer veya yükleme limanı veya yerine dönerse, barınma müşterek avaryası söz konusu olmaktadır. Bu avarya tipinde tehlike unsuru hafifletilmiş ve tehlikenin mevcut olması gerekli olmayıp, muhtemel bir tehlikede de yeterli olacaktır (Kender vd., 2016: 274). YAK Kural X’de barınma müşterek avaryasına giren masraflar şu şekilde belirtilmiştir:

(a) (i) Bir gemi, kaza veya fedakârlık veyahut da başkaca olağanüstü durumlar nedeniyle müşterek selameti sağlamak için bir barınma limanına girer veya yükleme limanına geri dönerse bu hareketlerden kaynaklanan masraflar müşterek avarya içerisinde değerlendirilir. Eğer gemi bir liman veya yerden ilk yükün tamamı veya bir kısmıyla hareket ederse, çıkış masrafları, giriş veya geri dönmenin karşılığı olmak kaydıyla müşterek avarya paylaşımında yer alacaktır.

(ii) Gemi herhangi bir barınma limanı veya yerinde iken ve orada gerekli tamirler yapılamadığında başka bir barınma limanına veya yere taşınırsa bu madde hükümleri ikinci liman veya yere de aynen uygulanır. Yer değiştirmenin meydana getirdiği tüm giderler, muvakkat tamirler ve çekme işlemleri gibi durumlar da dâhil olmak üzere müşterek avarya olarak kabul edilir. Ayrıca böyle bir yer değiştirmeden kaynaklı yolculuğun uzaması söz konusu olursa Kural XI hükmü uygulanır.

(b) (i) Yükleme, ara ya da barınma liman veyahut da yerinde, yük, yakıt veya kumanyayı boşaltma ya da gemi içinde elden geçirme giderleri sadece müşterek selameti sağlamak ya da gemi hasarlarının, yolculuğun selamete tamamlanabilmesi için gerekli tamirlerini sağlamak üzere zorunlu olduğunda müşterek avarya olarak kabul edilir. Yalnız gemide tespit edilen hasar, yükleme ya da ara limanı veyahut da yerinde tespit edilmişse, bu hasarın yolculuktaki kaza veya olağanüstü durumlarla ilişkisi yoksa, gemi tamiri adına gerçekleştirilen elden geçirme veya boşaltma giderleri müşterek avarya kapsamında kabul edilmeyecektir.

(ii) Yük, yakıt veya kumanyayı gemide elleçlemek veya boşaltmak için gerçekleştirilen masraflar, bu işlemlerin sadece yer değiştirme nedeniyle tekrar istif işlemleri yapılması amacıyla yapılmışsa, müşterek avaryaya dâhil edilmezler. Ancak yeniden istif işlemleri müşterek selamet doğrultusunda yapılırsa müşterek avarya sayılacaklardır.

(c) Müşterek avarya kapsamında yük, yakıt ve kumanyanın elden geçirilmesi ve boşaltılması giderleri kabul edildiğinde, bu malların makul depo giderleri ile sigorta dâhil yeniden yüklenmesi ve istif edilmesi için yapılan giderler de müşterek avarya içine girer. Tekrar yükleme ve istif işlemleri için harcanan fazla zamana Kural XI hükümleri uygulanacaktır.

(d) Eğer gemi mahkûm edilir veya başlamış olduğu yolculuğa devam etmezse, depo giderleri, yalnızca geminin mahkûmiyet veya yolculuğun terk edildiği tarihe kadar; mahkûmiyet ya da terk kararının daha önce verilmiş olması halinde ise, yükün boşaltılmasının tamamlandığı tarihe kadar müşterek avarya kapsamında değerlendirilir.

### **3.8. Muvakkat Tamir Müşterek Avaryası**

YAK Kural XIV’de düzenlenen muvakkat müşterek avaryası, gemide yapılan muvakkat tamirlerin belirtilen üç halinde müşterek avaryaya gireceği düzenlenmiştir (Algantürk Light, 2016a: 219-220; Kender vd., 2016: 276). Geminin müşterek selameti uğruna yükleme, ara veya barınma limanında geçici tamir yapıldığı veya müşterek avarya sayılacak fedakârlık nedeniyle meydana gelen hasarlar muvakkat olarak tamir edildiği durumlarda müşterek avaryaya girecektir. Son olarak ise kazaen ortaya çıkan hasar sonucu müşterek deniz sergüzeştinin tamamlanabilmesi amacıyla muvakkat tamirler gerçekleştirilmişse, bu tamirlere ilişkin giderler, ancak söz konusu tamirler yapılmamış olsaydı ortaya çıkacak ve müşterek avarya kapsamında değerlendirilecek giderlerden sağlanan tasarruf oranında, diğer ilgililerin bu tamirler nedeniyle elde ettikleri yararlar dikkate alınmaksızın müşterek avarya olarak kabul edilecektir.

Kuralın son paragrafında ise müşterek avarya sayılan muvakkat tamir masraflarından eski-yeni farkı indirilmeyeceği belirtilmiştir.

## **4. DİSPEÇ**

TDK’ya göre dispeç, “*Bir ortak avaryada deniz kazasından sonra gemi, yük ve navlunla ilgili kimselerin uğradıkları zararların ve bunlar tarafından yapılan masrafların nasıl, kimler tarafından ve ne oranda karşılanacağını belirlemek için yapılan işlem*” şeklinde tanımlanmıştır (TDK). Yapılan paylaşırma işlemi sonucunda oluşturulan rapora da dispeç raporu denilmektedir.

TTK m. 1278’de düzenlendiği üzere, dispeç yaptırma yükümlülüğü donatana verilmiştir. Donatan gecikmeksizin dispeci yaptırmayı gerektirmekte ve bu yükümlülüğü yerine getirmediği takdirde ilgililerin her birine karşı sorumlu olmaktadır. Zamanında yaptırılmayan dispeç için sigortacı da dâhil olmak üzere, ilgililerden herhangi biri dispecin yapılmasını istemeye ve yaptırmaya yetkilidir. Dispecin yapılması talebi olayın müşterek avarya kapsamında değerlendirilemeyeceği gerekçesiyle dispeççi tarafından reddedildiği takdirde, dispecin gerekip gerekmediği hususunda sigortacı da dâhil olmak üzere ilgililerden herhangi birinin başvurusu üzerine TTK m. 1279 hükmü uyarınca yetkili mahkeme tarafından karar verilir (Çiçek Süzen, 2021: 47). Mahkeme, bu konuda

dosya üzerinden ya da sigortacı da dâhil ilgilileri dinleyerek bir karar verir; yargılama ise basit yargılama usulüne tabi olarak yürütülür.

TTK'da dispeç işleminin gerçekleştirilmesi ve dispeççi atanmasına yönelik verilen kararlara yapılan itirazların reddine ilişkin hükümlerin kesin nitelikte olup olmadığına dair açık bir düzenlemeye yer verilmediği görülmektedir (Kula, 2019: 735). Yargıtay'ın görüşüne göre bu kararların temyiz kabiliyetleri bulunmamaktadır (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; Y.11.H.D, 01.06.1984, E. 1984/2591, K. 1984/3223).

Dispecin yapılacağı yeri düzenleyen TTK m. 1279'da zararın tespiti ve paylaşılması varma yerinde, eğer buraya varılmazsa yolculuğun bittiği limanda yapılacağı belirtilmiştir. Dispeççi hükümlerini düzenleyen TTK m. 1280'de ise dispeç, ilgililerin oybirliğiyle atayacakları bir veya birden fazla dispeççi tarafından yapılacak ve oybirliği sağlanamazsa, dispeççiyi veya dispeççileri, dispecin yapılacağı yer mahkemesi atayacaktır (Kula, 2019: 737; Y.11.H.D, 19.06.1980, E. 1980/2431, K. 1980/3263). Uygulamada konişmento ve navlun sözleşmelerine dispecin biri donatan tarafından seçilen, diğeri ise yük sahipleri adına mahkeme tarafından tayin edilen iki kişi tarafından, bu kişilerin anlaşamaması durumunda ise kendilerinin seçeceği bir üçüncü kişinin katılımı ile kurulan heyet tarafından yapılacağına ilişkin hükümler konmaktadır (Kender vd., 2016: 277).

Dispeç raporu dört kısımdan oluşmaktadır. İlk kısım müşterek avarya olayına değinildiği ve müşterek avarya olayının gerekçesini teşkil eden bölümdür (Kender vd., 2016: 278; Kurt, 2019: 46). İkinci kısım müşterek avaryaya giren tüm zararların ve fevkalade masrafların tespit edildiği alacaklı (aktif) masa, üçüncü kısım ise kalan tüm varlıkların toplandığı ve müşterek avarya zararlarının belirtildiği, pay ödeyecek olan borçlu (pasif) masadır (Civir Engin, 2012: 509; Kender vd., 2016: 278). Burada müşterek avarya zararlarının hem alacaklı masada hem de borçlu masada yer almasının sebebi, yolculukla ilgililerin tümünün bu zararlara katılmasının sağlanmasıdır (Kender vd., 2016: 278). Böylece müşterek avaryada fedakârlık yapanların zararlara da katılmaları sağlanmış olmaktadır.

TTK m. 1272/3 uyarınca, müşterek avarya garamesine giren zarar ve giderler gemi, yük, navlun ve diğer eşya arasında paylaşılacaktır. Dispecin dördüncü ve son kısmında müşterek avarya paylaşırma (garame) oranı hesaplanmaktadır. Dispecin asıl amacı paylaşırma katılan tüm varlıklara uygulanacak oranın belirlenmesidir (Kender vd., 2016: 278). Belirlenen oran ile tarafların ne kadar alacaklı veya borçlu oldukları ortaya çıkmaktadır. Paylaşırma oranı, borçlu masa miktarının alacaklı masa miktarına bölünmesiyle elde edilir (Bilgel, 2012: 48; Kender vd., 2016: 278; Şengün, 2017: 5; Kurt, 2019: 66).

Sigortacılar da dâhil olmak üzere tüm ilgililer TTK m. 1279'da belirtilen yerdeki mahkemeden dispecin onaylanmasını talep edebilecekleri gibi, avaryanın türüne veya dispeç hesaplarına itirazda da bulunabilirler (TTK m. 1281/1). Dispecin onaylanması için belirlenen günde hazır bulunan taraflarla duruşma gerçekleştirilir; duruşmada ya da öncesinde herhangi bir itiraz ileri sürülmemişse, dispeç onaylanır. Ancak itiraz edilmişse mahkeme ilgilileri dinler ve itirazın haklı olduğu kanaatine varılırsa ya da taraflar arasında başka bir şekilde uzlaşmaya varılırsa dispeç bu doğrultuda düzeltilerek onaylanır (TTK m. 1282/1). İtirazın derhal karara bağlanmasının mümkün olmaması hâlinde ise, dispeç raporunun itiraza konu olmayan kısımları ayrı bir karar ile onaylanır ve itiraz edilen bölümler hakkında duruşmaya devam edilir (TTK m. 1282/2).

Dispeç raporunun onaylanmasına ilişkin kararın kesinleşmesiyle birlikte bu karar, raporda belirtilen alacakların tahsili açısından bir ilam hükmü kazanır. Ancak, itiraz edilmeyen bir raporun onaylanması durumunda, karar kesinleşmeden önce de aynı hukuki etki doğar (TTK m. 1284/1). Bununla birlikte, raporun onayına ilişkin verilen ilam, onay talebi üzerine yapılan duruşmaya usulüne uygun biçimde çağrılmayan ilgililer bakımından herhangi bir hukuki sonuç doğurmaz (TTK m. 1284/2).

Mahkeme tarafından atanan dispeççilerin hakemlik sıfatı ve yetkisi bulunmadığından düzenledikleri dispeç raporu yalnızca bir rapor niteliğinde kabul edilmektedir (Kula, 2019: 737). Bununla birlikte, bazı konişmentolarda dispeççilerin "hakem dispeççi" olarak görevlendirildiği durumlar görülmekte olup, TTK'da, konişmentoya dayalı tahkim şartı çerçevesinde ve yerel mahkeme tarafından usulüne uygun şekilde onaylanarak hazırlanan hakem dispeççi kararlarının ilam niteliği taşıyıp taşımadığına ilişkin açık bir düzenlemeye yer verilmemiştir (Kula, 2019: 737). Yargıtay'a göre, konişmentodaki tahkim koşuluna dayalı olan ve olaydaki müşterek avarya unsurlarını irdeleyen ve bu niteliği gereği hakem kararı olarak kabulü gereken hakem dispeççiler kararı hakkında TTK m. 1281 hükümleri uygulanamayacaktır (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). Dolayısıyla yalnız bilirkişi raporu niteliğinde olan dispeç raporları için yerel mahkemeden dispecin onanmasına ilişkin dava açılması gerektiği, ancak hakem dispeççi kararlarının ise bir hakem kararı niteliğinde olduğu ve onanmaları için yerel mahkemede dava açılmasına gerek olmadığı kabul edildiği anlaşılmaktadır (Çetingil vd., 2011: 278; Kula, 2019: 737).

TTK'da yer alan müşterek avaryaya ilişkin hükümler ele alındığında, zamanaşımını düzenleyen 1285. maddeye kadar olan hükümlerin, YAK ile uyumlu olduğunu söylemek mümkündür. Ancak doktrinde m. 1285'de düzenlenen zamanaşımı hususunda, TTK ve YAK arasında çatışma olduğu tartışılmaktadır (Kula, 2019: 740).

TTK m. 1285/1'e göre müşterek avarya garame payı alacakları bir yılda zamanaşımına uğrayacak ve 1285/2'ye göre de zamanaşımı, zararın tespiti ve paylaşılması varma yerinde, eğer buraya varılmazsa yolculuğun bittiği limana geminin vardığı tarihten itibaren işlemeye başlayacaktır. 2016 YAK Kural XXIII'de ise, müşterek avarya paylaşımından doğan her türlü talep hakkının, müşterek avarya dispecinin yayınlanmasından itibaren bir yıl içinde sona ereceği belirtilmiş olup, ayrıca bu talep hakkının, müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesinden altı yıl sonra dava edilemeyeceği düzenlenmiştir. Her iki hüküm karşılaştırıldığında, zamanaşımı süresinin başlangıcının farklı olduğu ve zamanaşımı süresinin uzatılmasına ilişkin düzenlemenin sadece 2016 YAK'da yer aldığı görülmektedir (Kula, 2019: 741). Doktrinde 2016 YAK'da belirtildiği şekilde zamanaşımı süresinin, dispecin yayınlanması tarihinden itibaren başlamasının kabulünü düşünenler bulunmaktadır (Kula, 2019: 745). Böylece uluslararası alanda uygulaması olan YAK ile de bütünlük sağlanmış olacaktır (Kula, 2019: 744-745). Ancak TTK m. 6'da dikkate alınarak, zamanaşımı süresinin TTK'da düzenlendiği ve aksine bir kayıt da içermediği için, sözleşme veya konişmento ile değiştirilmesinin mümkün olmadığı da savunulmaktadır (Bozkurt, 2016: 229; Kender vd., 2016: 279). Dolayısıyla bu görüşe göre YAK'da düzenlenen zamanaşımı hükmü dikkate alınmadan TTK hükümleri uygulanacaktır.

TTK m. 1275 uyarınca dispeç raporundaki alacaklılar, gemi üzerinde gemi alacaklısı hakkına, garameye girecek eşya üzerinde TMK m. 950 - 953 maddeleri uyarınca hapis hakkına ve navlun üzerinde TMK m. 954 - 961 maddeleri uyarınca alacak rehinine sahiptirler.

## **5. DENİZ İŞLETMECİLİĞİNDE MÜŞTEREK AVARYA**

Halihazırda müşterek avarya olarak bilinen paylaşırma sistemi, yıllar içinde hem çeşitli denizcilik düzenlemeleri ve ulusal hukuk sistemlerinde hem de uygulamalarda gelişim göstermiştir. Bu süreç boyunca fedakârlık ve masrafların taraflar arasında paylaşılması ilkesi farklı coğrafi alanlarda ve farklı zaman dilimlerinde farklı şekillerde uygulanmıştır. Ancak, günümüzde deniz işletmelerinin yapısı 50-60 yıl önce konteyner taşımacılığının başlamasından önceki döneme kıyasla tamamen farklılaşmış durumdadır. Bununla birlikte, deniz taşımacılığında ve deniz sigortacılığında yaşanan tüm gelişmelere rağmen, müşterek avarya kavramı günümüzde hâlâ yaygın bir şekilde uygulanmakta ve geçerliliğini korumaktadır (Kruit, 2017: 16).

Müşterek avarya deniz işletmelerinde iş birliğini ve paylaşılan sorumluluğu teşvik etmeye yardımcı olmaktadır. Müşterek avarya tüm tarafları, bireysel çıkarlarına öncelik vermek yerine tüm yolculuğun en iyi

çıklarlar doğrultusunda hareket etmeye teşvik eder. Müşterek avarya ilkelerinin uygulanması ve sigortacıların katılımıyla, yolculuğun daha selameti için kargoyu feda etmenin mali sonuçları hafifletilebilir ve paydaşlar arasında adil bir şekilde dağıtılabılır (Marinex, 2023).

Müşterek avarya deniz işletmeleri açısından önem arz eden konulardan biri olarak dikkat çekmektedir. Bu önemin ilişkili olduğu konulardan biri ise risk yönetimi ve finansal koruma ile ilişkilidir (Yorulmaz ve Sezen, 2023). Müşterek avarya sistemi deniz işletmeleri açısından ciddi bir risk yönetimi avantajı sağlar. Bir krizde yapılan kurtarma operasyonunun maliyetinin sadece gemi sahibi tarafından değil, yük sahipleri tarafından da karşılanması şirketin tek başına yüksek bir zararı üstlenmesini önlemektedir. Bu, deniz taşımacılığında finansal sürdürülebilirliği destekleyen önemli unsurlardan biri niteliğindedir (Chircop vd., 2017: 686-728). Müşterek avaryanın önem arz ettiği konulardan bir diğeri de sigorta süreçleri ile ilişkilidir. P&I (Protection and Indemnity) kulüpleri ve yük sigortaları genellikle müşterek avarya katkılarını kapsar. Ancak bu katkıların sigorta poliçesinde açıkça belirtilmesi gerekir. Eksik ya da hatalı sigorta düzenlemeleri, taraflar arasında uzun süren tahkim süreçlerine neden olabilir (Mandaraka-Sheppard, 2008: 1152). Bir diğeri husus ise operasyonel esneklikle ilişkilidir. Gemilerin karşılaşılan tehlike nedeniyle alınan karar doğrultusunda bazı malların denize atılması veya ilave masraflara girilmesi gibi kararları operasyonel bir esneklik sunar. Ancak bu tür kararların müşterek avarya kapsamına girebilmesi için müşterek avarya unsurlarında belirtilen şartlara haiz olması gerektiği de unutulmamalıdır. Bu nedenlerle şirketlerin olay sonrası tüm belgeleri usulüne uygun hazırlamaları hayati önem taşımaktadır (Algantürk Light, 2015: 11).

Müşterek avarya, maliyetli ve çözümü zaman alıcı bir süreç olarak eleştirilse de, deniz taşımacılığında hâlâ geçerliliğini sürdürmekte ve modern deniz ticaretinde önemini korumaktadır. Deniz sigortasının yaygınlaşmasına rağmen, müşterek avarya uygulaması pratikte varlığını devam ettirmekte ve deniz işletmeleri için vazgeçilmez bir risk yönetim aracı olmaktadır (Szymankiewicz, 2019: 211-217).

## **6. SONUÇ**

Denizcilik tarihi kadar eski olduğu düşünülen müşterek avaryayı ele aldığımız bu çalışmamızda, TTK ve 2016 YAK dikkate alınarak güncel düzenlemelere değinilmeye çalışılmıştır. Müşterek avarya hukuku birçok farklı ülkeden tarafların bulunabileceği ve bu sebeple uyuşmazlıkları çözüme kavuşturmanın zor olacağı küresel çözümler gerektiren bir alandır. Müşterek avaryaya ilişkin emredici uluslararası bir düzenlemenin olmaması da taraflar için ayrı bir sorundur. Bu husus YAK ile çözülmeye

çalışılmış ve taraflar için oluşan güvensizlik ve belirsizlik ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır. İç hukukumuzda da müşterek avaryaya ilişkin hükümleri düzenleyen TTK'da, Türkçe'ye çevrilip yayınlanmış en son tarihli YAK'a atıfta bulunulmuş ve taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça bu kuralların uygulanacağı kabul edilmiştir. Bu istisnai durum aslında YAK'ın ne kadar benimsendiği ve kabul gördüğünü de göstermektedir.

2016 yılında revize edilen ve 2019 yılında Resmî Gazete'de yayınlanan 2016 YAK, 2004 YAK'ın yerini almıştır. 2004 YAK'ın uygulamanın güncel ihtiyaçlarını karşılayamaması ve içerdiği bazı belirsizliklerden ötürü taraflarca benimsenmemesi, tarafların bir önceki sürüm olan 1994 YAK'ı kullanmaya devam etmelerine sebep olmuştur. Bu sorunun aşımı için 2016 yılında yapılan revizyon ile günün şartlarını karşılayacak ve taraflarca kabul görececek bir yapı oluşturulmaya çalışılmıştır. Tarafların YAK'ın son sürümünü kullanma gibi bir zorunlulukları bulunmamakla birlikte "aksi kararlaştırılmadıkça" lafzı ile farklı kuralları da uygulayabilecekleri belirtilmek istenmiştir.

TTK m. 1273/1'de yer alan "müşterek avarya garamesi" ifadesinin yerine sadece "müşterek avarya" denilmesi kanımızca ve doktrindeki görüşlere göre daha doğru olacaktır. Zaten uygulamada konişmento veya navlun sözleşmesine eklenen maddeler ile YAK'a atıf yapılmakta ve maddedeki eksikliğin olumsuz bir etkisi olmamaktadır.

TTK'da dispece ilişkin hükümlerde dispecin yapılması ve dispeççi atanmasına yönelik itirazların reddine dair verilen kararların kesin olup olmadığı konusunda açık bir düzenlemenin bulunmaması önemli bir eksiklik olarak dikkat çekmektedir. Ancak Yargıtay kararları incelendiğinde bu tür kararların temyize tabi olmadığı anlaşılmaktadır. Benzer şekilde, konşimentoya dayalı tahkim koşulu çerçevesinde ve yerel mahkemece usulüne uygun olarak onaylanan hakem dispeççi kararlarının ilam niteliği taşıyıp taşımadığı konusunda da açık bir hüküm yer almamaktadır. Yargıtay'ın vermiş olduğu kararlara göre, yalnız bilirkişi niteliğinde olan dispeç raporlarının yerel mahkemelerce onanması için dava açılması gerekmekte, hakem dispeççi kararlarının ise hakem kararı niteliğinde olduğu kabul edilip, onanması için dava açılmasına gerek olmayacaktır.

TTK'da yer alan müşterek avaryaya ilişkin hükümler YAK ile paralellik göstermekte ve YAK'ı "tamamlayıcı" bir yapıya sahiptirler. Ancak TTK m. 1285'de düzenlenen zamanaşımına ilişkin düzenleme, 2016 YAK ile farklılık göstermektedir. Doktrinde TTK hükmünün uygulanması gerektiğini düşünenlerin yanı sıra, 2016 YAK'da düzenlendiği şekilde uygulanmasının daha doğru olacağını düşünenler de bulunmaktadır. Böylece hem TTK'nın "tamamlayıcı" niteliği korunmuş olacak hem de uluslararası alanda kabul gören YAK ile bütünlük sağlanmış olacaktır.

Müşterek avarya, deniz işletmeleri adına finansal sürdürülebilirlik için göz ardı edilmemelidir. Özellikle tekne ve makine sigortası gibi işletmelere yüksek gider olarak yansıyan kalemler söz konusu olduğunda dikkate değer bir husus olmaktadır. Benzer şekilde yük sahiplerinin de yükün taşınması esnasında sigortalanması bakımından sigorta poliçelerindeki etkisi unutulmamalıdır. İlâveten karşılaşılan bir müşterek avarya durumunda operasyonel gerekliliklere haiz olunması ve süreci işletme bakımından en verimli bir şekilde yönetilmesinde ileride karşılaşılabilecek kayıplar ve hukuki süreçler göz ardı edilmemelidir.

Nihayetinde denize yük atma ile başlayan süreç, günümüzde modern ve diğer türleriyle birlikte müşterek avarya kavramını oluşturmakta ve deniz ticaretindeki önemini halen muhafaza etmektedir. Her ne kadar genel itibarıyla ilgili taraflarca aranan hukuki zemin oluşturulmuşsa da, değinilen eksikliklerin ileriki süreçte sorun teşkil etmemesi adına deniz işletmelerin risk analizlerinin gerçekleştirilmesi ve şirket içi prosedürlerinde ön plana çıkarılması önem arz etmektedir.

## KAYNAKÇA

- Algantürk Light, D. (2004). York-Anvers Kuralları 2004 Hakkında Genel Bir İnceleme. *AÜEHFD*, VIII(3-4), 419-437.
- Algantürk Light, D. (2006a). TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(10), 123-146.
- Algantürk Light, D. (2006b). *York-Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya (Tarihi Düzenlemeler ile Karşılaştırmalı Olarak)*. İstanbul: Arıkan Basım Yayım Dağıtım.
- Algantürk Light, D. (2015). *How Have General Average Concepts Developed Across Maritime Countries and Jurisdictions?*. İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 14(28), 1-12.
- Algantürk Light, D. (2016a). *York Anvers Kuralları 2016 (Çeviri)*. Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 22(2), 205-245.
- Algantürk Light, D. (2016b). *York-Anvers Kuralları 2016, Revizyon Çalışmalarına İlişkin Değerlendirmeler*. Prof. Dr. Cevdet Yavuz'a Armağan, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 22(3), 191-201.
- Arsenev, H. (1961). *Müşterek Avaryalar Umumi Prensipler ve Münferit Müşterek Avarya Halleri*. İstanbul: Menteş Kitabevi.
- Aybay, G. (2000). *Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili -notlandırılmış- Yargıtay Kararları*. İstanbul: Aybay Yayınları.

- Bilgel, S.B. (2010). *Müşterek Avaryanın York Anvers Kuralları ile Birlikte İncelenmesi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Bozkurt, T. (2016). *Themis Serisi, Ticaret Hukuku - Cilt V*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Civir Engin, M. (2012). *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve Müşterek Avarya*. Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 18(2), 507-514.
- Çiçek Süzen, A. (2021). *Müşterek Avarya*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Kültür Üniversitesi, İstanbul.
- Çetingil, E., Kender, R., Ünan, S. (2011). *Müşterek Avarya Hukuku*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Chircop, A., Moreira, W., Kindred, H., and Gold, E. (2016). *Canadian Maritime Law*. Toronto: Irwin Law.
- Kender, R. (1979). *Deniz Ticareti Hukuku Dersleri-Müşterek Avarya-Çatma- Kurtarma-Yardım*. İstanbul: Fakülteler Matbaası.
- Kender, R., Çetingil, E., Yazıcıoğlu, E. (2016). *Deniz Ticareti Hukuku - Temel Bilgiler (Cilt I)*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Keskinkılıç, E.V. (2020). *1864 Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi'nden Günümüze Müşterek Avarya*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Akdeniz Üniversitesi, Antalya.
- Kruit, J. (2017). *General Average Legal Basis and Applicable Law The Overrated Significance of The York-Antwerp Rules*. Netherlands: Paris Legal Publishers.
- Kula, N. (2019). *Türk Ticaret Kanunu ile York Anvers 2016 Kuralları Uyarınca Müşterek Avaryaya Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi ve Özellikle "Zamanaşımı" Hususu*. Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 27(3), 727-748.
- Kurt, M.M. (2019). *Müşterek Avaryada Dispeç*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Lowndes, R., Rudolf, G.R. (1964). *The Law of General Average*. London: Stevens&Sons.
- Mandaraka-Sheppard, A. (2008). *Modern Maritime Law and Risk Management*. New York: Informa Law from Routledge.
- Marinex (2023). *Understanding Significance of General Average in Maritime Trade, Law & Insurance*. Erişim Tarihi: 25.04.2025 <https://www.marinex.org/understanding-significance-of-general-average-in-maritime-trade-law-insurance>.
- Okay, S. (1959). *Müşterek Avarya Hukukunun Kısa Bir Tarihçesi*. İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 24(1-4), 289-308.
- Sözer, B. (1971). *Barınma Müşterek Avaryası*. Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi, 5(8), 93-133.

- Sözer, B. (2016). *Deniz Ticareti Hukuku - II (Müşterek Avaryalar - Çatmalar - Kurtarma - Gemi Alacaklısı Hakkı)*. İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Szymankiewicz, D. (2019). *General Average in Polish Maritime Law*. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 50(2), 211-227.
- Şengün, S.M. (2017). *Müşterek Avarya ve 2016 York&Anvers Kuralları*. *Reasürör Dergisi*, 106, 4-17.
- TDK, <https://sozluk.gov.tr/>
- TTK, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, Resmî Gazete 27846, 14.02.2011.
- Tekil, F. (1965). *Türk Hukukunda Müşterek Avarya: Deniz Nakliyatı ve Sigorta Hukuku ve İhtilafları*. İstanbul: Kurtulmuş Matbaası.
- Temuçin, G.C. (2007). *Müşterek Avaryalar*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Ünan, M. (1991). *Roma Hukukunda Lez Rhodia de Jactu Çerçevesinde Müşterek Avarya Kurumu*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- YAK, York Anvers Kuralları, 2016.
- Yorulmaz, M., Sezen, K. (2023). *Denizcilik Alanında Kullanılan Rizk Analizi Yöntemleri ve Fine Kinney Yöntemiyle Bir Uygulama*. *Afet ve Risk Dergisi*, 6(3), 622-637.