

6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU VE MÜŞTEREK AVARYA

Yrd. Doç. Dr. Mehtap CİVİR ENGİN*

ÖZET

2011 tarihli 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda müşterek avarya bahsi 1272-1285. maddeler arasında düzenlenmiştir. Müşterek avarya, ortak bir deniz yolculuğuna çıkan gemi ve yükü ortak bir tehlikeden korumak için bilerek ve isteyerek yapılan olağanüstü masraf ve fedakarlıkların, gemi ve yükün tamamen veya kısmen kurtulmuş olmaları halinde, korunan değerlerle orantılı olarak yüklenilmesi olarak tanımlanabilir. Deniz ticaretinde bu paylaşım “dispeç” adı verilmektedir. Bu çalışmada, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile müşterek avarya bahsinde yapılan değişikliklerden bahsedilecektir.

Anahtar Kelimeler: Müşterek avarya, dispeç, gemi, yük, gemi alacaklısı hakkı, yük alacaklısı hakkı

ABSTRACT

The subject of General average is regulated between the articles 1275-1285 in the Turkish Commercial Code nr.6102. General average can be defined as the undertake of the cost and the sacrifice, which were made knowingly and willingly in a proportional way in order to protect the ship and the shipload of a common voyage from a common danger in the case, where the ship and the shipload is wholly or partially saved. In terms of maritime trade this burden sharing is known as “despatch”. In this article the amendments made by the Turkish Commercial Code nr.6102 on the matter of general average will be mentioned.

Keywords: General Average, despatch, ship, shipload, right of ship's creditor, right of shipload's creditor

Gemi ve yük, yolculuk başladığı andan itibaren varna limanına ulaşana dek deniz tehlikelerine birlikte maruz kalmaktadır. Yolculuk esnasında denizde seyrü sefer yapıyor olmaktan kaynaklanan ve önceden görülemeyen birçok tehlike gemi ve yükü tehdit edebilir. Yolculukta karşılaşılan bu tehlikelerden gemi ve yükü kurtarmak ve yolculuğa devam etmek için gemiden, yükten veya her ikisinden bazı fedakarlıklarda bulunmak zorunluluğu doğabilir. İşte, bu fedakarlıklar sonucu doğan zarar ve masrafların ne şekilde ve ne oranda paylaşılacağı “müşterek avarya” bahsinin konusudur.

Avarya kelimesinin kaynağını arapça “avar” kelimesi teşkil eder. Anlamı ise, “hasar ve zarar”dır¹. Avarya, gemi ve yükün maruz kaldığı normal dışı tüm hasar ve zararlar ile yapılan olağanüstü masraflardır. Avaryalar “müşterek” ve “hususî” olmak üzere ikiye ayrılır. Eğer, olağanüstü zarar ve masrafın gemi, yük ve navlun arasında

* Yeni Yüzyıl Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi

¹ Rayegan, Kender/Çetingil, Ergon/Ünan, Samim;; Müşterek Avarya Hukuku, 2011, İstanbul, s.2.

paylaştırılması öngörülmüşse “müşterek avarya”dan bahsedilir. Yolculuk sırasında yapılan normal dışı zarar ve masraflar ilgililer arasında paylaştırılmazsa bu durumda ise “hususî avarya” söz konusudur.

Türk Hukukunda müşterek avarya ilk defa 1807 tarihli Fransız Ticaret Kanunu hükümlerinden yola çıkılarak hazırlanan 1864 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunu’nda “Hasaratı Umumiye” adı altında düzenlenmiştir. Daha sonra Alman Ticaret Kanunu’nun 2. Kitabından tercüme edilerek hazırlanan 1929 tarihli Deniz Ticareti Kanunu’nun 1241-1274. maddeleri arasında yer almıştır. 1956 tarihli 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda ise müşterek avarya 1179-1216 maddeler arasında düzenlenmiştir; kanunun bu hükümleri emredici nitelikte olmadığından müşterek avarya paylaşımı TTK hükümlerine göre yapılabildiği gibi York Anvers Kurallarına göre de yapılabilmektedir.

2011 tarihli 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunun’da ise müşterek avarya bahsi 1272-1285. maddeler arasında düzenlenmiştir². 6102 sayılı Kanunun 1273. Maddesinin ilk fıkrasında müşterek avarya paylaşımında York Anvers Kuralları’na atıf yapılmıştır.

York Anvers Kuralları

İlk defa 1864 yılında yapılan York Kongresi’nde 11 adetten oluşan kurallar olarak kabul edilmiş ve bu kurallara 1877 yılında bir kural daha eklenerek 12 adet kural haline getirilmiş ve adına da “York-Anvers Kuralları” denmiştir. Bundan sonraki konferanslarda kurallarda değişiklikler yapılmasına rağmen “York-Anvers Kuralları” ismi devam etmiştir³ ve 1924’de komple bir kod durumuna getirilmiştir. Daha sonra 1950, 1974, 1990, 1994 ve en son olarak 2004 yılında deniz hukukundaki gelişmelere uygun olarak revizyona uğramıştır. York Anvers Kuralları⁴ bir milletlerarası anlaşma niteliğinde değildir, Milletlerarası Denizcilik Komitesi⁵ tarafından hazırlanan ve ilgililerin navlun sözleşmelerine veya konişmentolara bir şart olarak konulmaları tavsiye edilen kurallar topluluğudur.

Denizde seyrüsefere çıkan gemi, yük ve navlun sahipleri arasında denizde yolculuğun selametle sona ermesi konusunda bir kader birliği vardır. Bu nedenle kendilerini tehdit eden tehlikelere karşı gemi, yük ve navlunun birlikte hareket etme zorunlulukları doğar. Duruma göre bu tehlikeleri bertaraf etmek için zaman zaman olağanüstü tedbirler almak, masraf ve fedakarlıklarda bulunmak gerekebilir. Bu masraf ve fedakarlıkları yalnız ilgisine yüklemek hakkaniyete uygun olmaz. Bu nedenle, eşitlik prensibi gereği, bu büyük risk altındaki malvarlıklarını korumak için yapılan fedakarlıktan kaynaklanan masraf ve zararları, bu fedakarlık sebebi ile kurtarılmış olan menfaatlerin orantılı olarak karşılanması ihtiyacı ile “müşterek avarya” doğmuştur.

Müşterek avarya, ortak bir deniz yolculuğuna çıkan gemi ve yükü ortak bir tehlikeden korumak için bilerek ve isteyerek yapılan olağanüstü masraf ve fedakarlıkların, gemi ve yükün tamamen veya kısmen kurtulmuş olmaları halinde, korunan değerlerle orantılı olarak yüklenmesi olarak tanımlanabilir.

Müşterek avarya halinden bahsedilebilmesi için 6 unsurun birlikte gerçekleşmeleri gerekmektedir:

1- Gemi ve yükün müşterek bir deniz sergüzeştine katılmış olması;

Bu şarta göre, yapılan fevkalade masraf ve fedakarlığın müşterek avarya oluşturabilmesi için geminin tamamen veya kısmen yüklü bulunması temel koşuldur. Geçici

² Bundan sonra 6102 sayılı Kanun diye anılacaktır.

³ Çetingil, Ergon; Kender, Rayegan; Deniz Ticareti Hukuku, 2009, İstanbul, s. 184.

⁴ Bundan sonra YAK olarak anılacaktır.

⁵ Committee Maritime International (CMI)

bir süre için de olsa yükün gemiden ayrılmasıyla müşterek deniz sergüzeşti sona ermiş olur⁶.

2- Gemi ve yükün müşterek bir tehlike ile karşılaşması;

Gemi ve yükü tehdit eden müşterek bir tehlike mevcut olmalıdır. Sadece gemiyi veya sadece yükü tehdit eden bir tehlikenin mevcut olduğu halde müşterek avaryadan sözedilemez.

3- Fevkalade masraf ve faaliyetlerin müşterek deniz sergüzeştine katılan varlıkları yani gemi, yük ve navlunu tehlikeden korumak maksadıyla gerçekleştirilmiş olması;

4- Kurtarma ile ilgili fedakarlığın iradi bir şekilde yani bile bile yapılması;

5- Fevkalade masraf ve faaliyetlerin makul olması;

6- Faydalı netice; yani müşterek avarya paylaştırılmasının talep edilebilmesi için, müşterek avarya faaliyeti sonucunda gemi ve yükten birşeylerin kurtarılması gerekir.

Müşterek avaryanın paylaştırılması

Deniz ticaretinde bu paylaşım “dispeç” adı verilmektedir. Burada anafikir

- alacaklı ve borçlu masaları düzenlemek,
- gemi, tahsil edilmemiş navlun ve yükün yolculuk sonundaki kurtarılan değerlerini tespit etmek
- müşterek avarya gelişimine göre alacaklı ve borçlu masaların değerlerini bulmak
- bütün bunların sonucunda da paylaşım oranını belirlemek yolu ile borçlu masanın paylaşımına, değerinin ne kadarlık bir oranı ile katılması gerektiğini ortaya koymaktır.

Dispeç varma yerinde, buraya varılmadığı takdirde, yolculuğun sona erdiği limanda yapılacaktır.

Müşterek avarya paylaşımı yapılırken gemi ve yükü kurtarmak amacıyla yapılan tüm masraf ve zararlar dispeçe dahil edilmezler. Bunlardan sadece müşterek avaryanın doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve masraflar paylaşmaya girer (6762 sayılı TTK m.1179/1, 6102 sayılı TTK m. 1272, YAK C).

Çevre zararları, bir kaza neticesinde doğan bütün zarar ve masraflar, özellikle de gerek yolculuk sırasındaki, gerekse yolculuktan sonraki bir gecikmeden meydana gelen, mesela işsiz kalma zararları gibi, gemiyi veya yükü ilgilendiren bütün zararlar veya ziyanlar ile bir müşterek avarya hareketinin dolayısıyla neticesi olan, örneğin rayiç farkından meydana gelen ziyanlar, müşterek avarya kapsamında kabul edilmez.

6102 Sayılı TTK’da Müşterek Avarya

6102 sayılı TTK’nda müşterek avarya konusunda YAK’a atfı yapılması sistemi yer almıştır.

“MADDE 1272- (1) 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 fedakarlık 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.

⁶ Çetingil, Ergon; “ Kurtarma Müşterek Avaryası”, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 142; Kender/Çetingil; s. 183.

(2) Müşterek avaryadan sayılacak bir giderin yapılmaması için göze alınan her fazla gider de, başka ilgililer bu fazla giderlerden faydalansalar bile, önlenmiş olan giderin tutarına kadar, müşterek avaryaya garamesine girer.

(3) Müşterek avaryaya garamesine giren zarar ve giderler gemi, yük, navlun ve diğer eşya arasında bu Bölüm hükümlerine göre paylaşılır.”

Madde 1272 fk 1’de müşterek avaryaya hakkında bir tanım yer almaktadır. Bu tanımda “gemiye, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlikeden” ifadesi bulunmaktadır. Oysa, tehlikenin sadece gemiyi ve yükü tehdit etmesi gerekli ve yeterlidir. Diğer eşyanın ve navlunun tehlikede olması gerekmemektedir. Özellikle de navlunun herhalde ödeneceği kararlaştırılmışsa, navlun tehlikede olmayacak ve paylaşmaya girmesi sözkonusu olmayacaktır.

İkinci fıkrada “Müşterek avaryadan sayılacak bir giderin yapılmaması için göze alınan her fazla gider”in de müşterek avaryaya sayılacağı öngörülmüş ise de bu giderlerin müşterek avaryaya kapsamında yer alabilmesi için “faydalı netice” meydana gelmiş olmalıdır. Yani gerçekten müşterek avaryaya önlenmiş olmalıdır.

“MADDE 1273- (1) Taraflarca başka bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde, müşterek avaryaya garamesi, Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından hazırlanarak, bu madde hükmüne göre Türkçe’ye çevrilip yayımlanmış olan en son tarihli York-Anvers Kurallarına tabidir.”

Madde 1273’te müşterek avaryaya garamesine uygulanacak hükümler bakımından YAK’na atıfta bulunulmuştur. Bu hükme göre York-Anvers Kuralları sadece “müşterek avaryaya paylaşılmasının yapılmasında” uygulanacaktır. Oysa “paylaştırma” müşterek avaryanın son aşamasıdır. Müşterek avaryada öncelikle müşterek avaryaya kapsamında paylaşılacak zarar ve giderlerin neler olduğunun belirlenmesi gerekmektedir. YAK ilk önce bu bakımdan uygulanmalıdır. Oysa 6102 sayılı TTK’ya göre müşterek avaryaya paylaşılmasına yani dispeşin düzenlenmesine kadar York-Anvers Kuralları uygulanmayacaktır. Kanun, burada amacı daraltan yanlış bir anlatıma başvurmuştur. Bu durumda YAK’ın harfli kuralları ile numaralı kuralları bakımından bir boşluk doğacaktır. Ayrıca bu atıf sebebiyle müşterek avaryanın özel tipleri ve temel hükümleri kanunda düzenlenmemiştir. Bütün bu nedenlerle sözü edilen atıf her ne kadar sadece müşterek avaryaya paylaşılması bakımından YAK’a yollama yapmakta ise de bu atfın yalnızca paylaşılma hususunda değil, müşterek avaryanın temel hususlarında ve özel tiplerinde de geçerli olduğunu kabul etmekteyiz.

“I- Garamelerin borçluları

MADDE 1274- (1) Müşterek avaryaya garamelerin kişisel borçluları, garameye girecek olan geminin müşterek avaryaya hareketinin meydana geldiği andaki donatana, navlunun boşaltma tarihindeki alacaklısı ve diğer eşyanın boşaltma tarihindeki malikidir.”

6762 sayılı TTK müşterek avaryaya borcunun borçlularını açıkça hükme bağlamamıştır. Ancak, uygulamada geminin işletilmesinden doğan borçlar donatana ait olduğundan gemiye düşen müşterek avaryaya borcunun borçlusu müşterek avaryaya hareketi anındaki donatan ve yüke düşen müşterek avaryaya borcunun borçlusu ise müşterek avaryaya hareketi anındaki yük malikidir.

6102 sayılı TTK madde 1274 fk. 1 ise müşterek avaryaya borçlularını donatan, navlun alacaklısı ve diğer eşya maliki olarak belirlemiştir. Kanun, “yük maliki”ni borçlular arasında saymamıştır. Buradan “yük maliki”ni diğer eşya maliki kapsamında kabul ettiğini varsaymaktayız.

Kanun bu madde hükmü ile müşterek navaryaya hareketi anındaki donatana kişisel borçlu olarak belirlemişse de yük, diğer eşya ve navlun için “boşaltma anını” dikkate almıştır. Bu durumda müşterek avaryaya hareketi meydana geldikten sonra yük el değiştirdiği takdirde müşterek avaryaya borçlusu yeni malik olacaktır. Oysa borçlunun müşte-

rek avarya sırasındaki malik olması daha doğrudur, zira müşterek avarya hareketinden faydalanacak olan o maliktir. Boşaltma anındaki malik ise eğer yükü müşterek avarya hareketinden sonra devralmışsa, müşterek avarya hareketi yüzünden ek bir maliyet altına girecektir.

Diğer eşya ise genellikle yakıt, kumanya gibi sefer sırasında tüketilen eşyadır ve müşterek avarya hareketinden sonra boşaltma limanına kadar tüketilmiş olabilecektir. Boşaltma tarihine kadar tüketilmiş olan bu eşyanın maliki de olmayacağından borçlusu nasıl belirlenecektir. Açıklanan sebeplerle yükün ve diğer eşyanın müşterek avarya borçlusunun da “müşterek avarya hareketi esnasındaki maliki” olarak değiştirilmesi gerekmektedir.

6102 sayılı TTK bu hükmü ile Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair 1976 tarihli Milletlerarası Londra Sözleşmesi’ne⁷ uygun olarak sınırsız sorumluluk öngörülmüştür.

“MADDE 1274- (2) Garameye girecek eşyanın gönderileni, eşyayı teslim alırken bunlara bir garame payı düşmüş olduğunu biliyor ise, bu pay için eşya teslim edilmiş olmasaydı o eşyanın paraya çevrilmesi hâlinde garame payı ne oranda ödenecek idiyse o oranda eşyanın teslim zamanındaki değerine kadar şahsen sorumludur.”

Madde 1274 fıkra 2 hükmüne göre gönderilen, yükü teslim aldığı anda bu yük için müşterek avarya katılma payı ödenmesi gerektiğini bilmekte ise yükün ona teslim edilmeyip paraya çevrilmesi halinde müşterek avarya katılma payı ne oranda ödenmiş olacak idiyse aynı oranda borcu doğar. Bu borcun üst sınırı, yükün teslim anındaki değeridir.

“II- Alacaklıların rehin hakları

MADDE 1275- (1) Alacaklılar, gemi üzerinde gemi alacaklısı hakkına, garameye girecek eşya üzerinde Türk Medenî Kanununun 950 ilâ 953 üncü maddeleri uyarınca hapis hakkına ve navlun üzerinde aynı Kanunun 954 ilâ 961 inci maddeleri uyarınca alacak rehinine sahiptirler.”

Madde 1275 fıkra 1 ile müşterek avarya alacağı yasal güvenceye bağlanmış ve gemiye yönelik alacak hakkı gemi alacaklısı hakkı ile, yüke ve diğer eşyaya yönelik alacak hakkı hapis hakkı ve navluna yönelik alacak hakkı ise alacak rehni ile teminat altına alınmıştır.

Müşterek avarya alacağının gemi üzerinde gemi alacaklısı hakkının doğumuna neden olacağı aynı zamanda 1320. Madde fk. 1 (f) bendi ile de düzenlenmiştir:

“A) Gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar

MADDE 1320- (1) Geminin malikine, kiracısına, yöneticisine veya işletenine karşı doğmuş olan aşağıdaki alacaklar sahiplerine “gemi alacaklısı hakkı” verir:

.... f) Müşterek avarya garame payı alacakları....”

“3. Hapis hakkının kullanılması

MADDE 1277- (1) Kaptan, garame payları ödenmedikçe veya 1201 inci madde gereğince, bunlar için teminat gösterilmedikçe garameye iştirak edecek eşyayı teslim edemez; ederse kendisi de bu paylardan şahsen sorumlu tutulur.

(2) Kaptanın hareket tarzını donatan emretmişse 1089 uncu maddenin ikinci ve üçüncü fıkraları uygulanır.

(3) Alacaklıların garameye giren eşya üzerindeki hapis hakkı, alacaklılar adına taşıyan tarafından 1201 inci madde hükümlerine göre kullanılır.”

⁷ The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC)

1277. madde, müşterek avarya borcu ödeninceye veya teminat altına alınıncaya kadar kaptana eşyayı teslim etmekten kaçınma yükümlülüğü getirmektedir. Bu yükümlülük hapis hakkının kullanılması değil, hapis hakkının kapsamında olan alıkoyma hakkına dayanarak eşyayı teslim etmekten kaçınma niteliğindedir. Kaptanın bu yükümlülüğünü yerine getirmemesinden doğan sorumluluğu müşterek avarya alacaklısı olan yükle ilgililere, diğer kişilere ve donatana karşıdır.

Ancak kaptanın müşterek avarya borcu ödenmeden veya teminat altına alınmadan yükü teslim etmesini donatan emretmişse madde 1089 uyarınca, bu durumda donatan ve kaptan birlikte sorumlu olacaklardır.

“MADDE 1089-....

(2) Donatanın emrine uyması kaptanı sorumluluktan kurtarmaz.

(3) Durumu bilerek kaptana emir vermiş olan donatan da sorumludur.”

“C) Dispeç

1. Yaptırma yükümlülüğü

MADDE 1278- (1) Donatan gecikmeksizin dispeçi yaptırmakla yükümlüdür; bu yükümlülüğünü yerine getirmezse ilgililerin her birine karşı sorumlu olur.

(2) Dispeç süresinde yapılmazsa, sigortacı da dâhil olmak üzere, ilgililerden herhangi biri bunun yapılmasını istemeye ve yaptırmaya yetkilidir.

(3) Dispeçin yapılması istemi, olayın müşterek avarya sayılmayacağı ileri sürülerek dispeççi tarafından reddedilirse, dispeçin yapılmasının gerekip gerekmediğine, sigortacı da dâhil olmak üzere, ilgililerden herhangi birinin başvurusu üzerine 1279 uncu maddede yazılı yerdeki mahkemece karar verilir. Mahkeme dosya üzerinde veya sigortacı da dâhil olmak üzere ilgilileri dinleyerek bu hususta karar verir. Bu hâlde basit yargılama usulü uygulanır”

6762 sayılı TTK md. 1209 ‘da dispeçi yaptırma yükümlülüğü kaptana aitken, 6102 sayılı TTK md. 1278’de bu yükümlülük donatana yüklenmiştir. Burada “dispeçi yaptırmak”tan kasıt, dispeçin yapılması talebiyle mahkemeye başvurmaktır. Bu başvuru üzerine mahkeme bir dispeççi görevlendirecek ve dispeççi de dispeç raporunu hazırlayacaktır. Donatan bu yükümlülüğünü yerine getirmediği takdirde müşterek avarya ilgililerine karşı sorumlu olacaktır. Hatta bu durumda müşterek avarya ilgililerinden herhangi biri dispeçin hazırlanması için talepte bulunabilir ve yaptırılan dispeç bütün ilgililer bakımından hüküm ifade eder.

Dispeççi, eğer olayın bir müşterek avarya sayılmayacağına karar verir ve bu dispeç raporunun hazırlanması talebini red eder ise dispeççinin bulunduğu sonuç ilgilileri bağlamaz. Bu durumda müşterek avarya ilgililerinden her biri mahkemeye başvurarak dispeç yapılmasının gerekli olup olmadığına mahkeme tarafından karar verilmesini talep edebilir.

“2. Yapılacağı yer

MADDE 1279- (1) Zararın tespiti ve paylaşılması varma yerinde, eğer buraya varılmazsa yolculuğun bittiği limanda yapılır.”

Dispeç için yetkili mahkeme, varma yeri mahkemesidir. Eğer buraya varılmadan yolculuk sona erdirilmişse, yolculuğun sona erdiği limandır.

“3. Dispeççi

MADDE 1280- (1) Dispeç, ilgililerin oybirliğiyle atayacakları bir veya birden fazla dispeççi tarafından yapılır. Oybirliği sağlanamazsa, dispeççiyi veya dispeççileri, dispeçin yapılacağı yer mahkemesi atar.

(2) İlgililerden her biri dispeçin yapılması için gereken ve elinde bulunan belgeleri, özellikle çarter partileri, konişmento ve faturaları, dispeççiye vermekle yükümlüdür.

(3) Dispeççinin istemi üzerine mahkeme, ellerinde bulunan ve kanunen ibrazla yükümlü oldukları belgeleri dispeççiye teslim etmelerini, onları elinde bulunduranlara emreder.

(4) Dispeççi, ilgililerin dispeçi incelemelerine izin ve istemleri üzerine giderlerini ödemeleri şartıyla, bir örnek vermekle yükümlüdür.”

İlgililer eğer dispeççinin kim veya kimler olacağı hususunda anlaşmışlarsa üzerinde “oybirliği” ile anlaşılan dispeççi tayin edilir. Bu anlaşma sağlanamadığı takdirde, dispeççi dispeçin yapılacağı yer mahkemesi tarafından tayin edilir.

Dispeççinin görevini yerine getirebilmesi için gerekli tüm belgeleri ilgililer dispeççiye teslim etmekle yükümlüdür. İlgililer bu yükümlülüklerini yerine getirmedikleri takdirde dispeççi mahkemeden ilgili belgelerin kendisine ibrazını sağlanmasını talep edebilir. Bu durumda mahkeme dispeççiye belgelerin teslimini emretmekle yükümlüdür ve bu hususta takdir hakkı yoktur.

Dispeççi dispeç raporunu tamamladıktan sonra ilgililerin raporu incelemesine ve istem üzerine bir örneğini ilgiliye vermekle yükümlüdür.

“MADDE 1281- (1) Sigortacılar dâhil olmak üzere ilgililer, 1279 uncu maddede yazılı yerdeki mahkemeden dispeçin onaylanmasını isteyebilecekleri gibi avarya türüne veya hesaplarına itiraz da edebilirler.

(2) Dilekçede duruşmaya çağrılacak olan ilgililerin ad ve soyadları bildirilir.

(3) Dilekçe üzerine mahkeme, dispeççiden, dispeç ile istemleri ispatlayan belgeleri ister; bu belgelerin tamamlanmasına gerek görülürse, ibrazını onları elinde bulunduranlara emreder.

6102 sayılı TTK md. 1281 dispeç raporunun mahkeme tarafından onaylanması sistemini benimsemiştir. İlgililer, sigortacı da dahil olmak üzere, dispeç raporunun onaylanmasını talep edebilecekleri gibi avaryanın türüne ve hesaplarına itiraz da edebilirler. Bu hükümde sigortacının da onay talebinde veya itirazda bulunabileceği hususu 6762 sayılı TTK. nun 1210 maddesi fk. 1 hükmünde de yer almaktadır, yani varolan düzenleme devam ettirilmişdir.

Buradaki avaryanın türüne itiraz, geniş yorumlanmalı ve ilgililerin müşterek avaryanın meydana gelmediği itirazlarının da yapılabileceği kabul edilmelidir.

(4) İlgililerin hepsi duruşmaya çağrılır. Çağrıda, dispeç ile istemleri ispatlayan belgelerin mahkeme kaleminde incelenebileceği ve çağrılanın daha önce de dispeç karşı mahkemede itirazda bulunabileceği, belirli günde gelmediği takdirde dispeç onay vermiş sayılacağı yazılır. Çağrının duruşma gününden en az onbeş gün önce ilgililere tebliğ edilmesi gerekir.

İtirazlar ve dispeçin onaylanması talebini içeren hususlar dilekçe ile dispeçin hazırlandığı yer mahkemesine yapılmalıdır. Dispeç raporuna itiraz etmek isteyen ilgili bu itirazını en geç ilk duruşmaya kadar açık olarak ve gerekli ayrıntıyı içerecek şekilde yapmış olmalıdır. Haklı sebeple ilk duruşmaya kadar itiraz yapılamamışsa, ilgiliye bir defaya özgü yeni bir süre verilmelidir. Süre koşuluna uyulmadığı takdirde itiraz hiç yapılamamış sayılır.

(5) Dispeç raporuna itirazın, en geç ilk celsede, hiçbir tereddüde yer bırakmayacak şekilde açık ve etraflı olarak yapılması zorunludur. Haklı sebepler dolayısıyla bu mümkün olmazsa, hâkim ilgiliye itirazını bildirmek üzere bir defalık uygun bir süre verir. İlk oturumda veya en geç hâkim tarafından verilecek süre içinde gereği gibi açık ve ayrıntılı şekilde bildirilmemiş olan itiraz yapılmamış sayılır.”

Kanun hükmü, dispeçin onaylanması ve itirazların yorumlanması hususunda duruşma yapılmasını öngörmüştür. Bu duruşmaya tüm ilgililer çağrılmalıdır. Çağrı, duruşma gününden en az onbeşgün önce ilgililere yapılmalıdır. Dispeç raporu hakkında mahkeme tarafından verilen karar tüm ilgilileri bağlar.

“2. Dispeçin onaylanması

MADDE 1282- (1) Belirlenen günde hazır bulunanlarla duruşma yapılır. Dispeç karşı, duruşmada veya daha önce bir itiraz yapılmamış olduğu takdirde dispeç onaylanır. İtiraz yapılmışsa ilgililer dinlenir. İtirazın yerinde olduğu görülür veya başka surette bir anlaşmaya varılırsa dispeç buna göre düzeltilerek onaylanır.

(2) İtirazın hemen karara bağlanması imkânının bulunmaması hâlinde, dispeç raporunun itirazın kapsamı dışında kalan kısımları, ayrı bir kararla onaylanır ve itiraz edilen kısım hakkında duruşmaya devam olunur.”

Belirlenen günde yapılan duruşma sonucunda verilecek karar

- Dispeçin onaylanması
- Dispeçin düzeltilerek onaylanması veya
- Müşterek avaryanın varolmadığı itirazı üzerine dispeçin iptali olacaktır.

Eğer itirazın hemen karara bağlanması mümkün değilse bu durumda mahkeme

- Dispeçin itiraza uğramayan kısımlarını onaylar
- Ve geri kalan kısımlar için itiraza ilişkin incelemeye devam eder.

“Uygulanacak usul hükümleri

MADDE 1283- (1) 1281 ve 1282 nci madde hükümleri saklı kalmak kaydıyla, dispeçin onaylanmasında ve itirazların incelenmesinde basit yargılama usulü hükümleri uygulanır.”

Dispeçin onaylanmasında ve itirazların incelenmesinde basit yargılama usulü hükümleri uygulanacaktır. Yani 2011 tarihli Hukuk Muhakemeleri Kanunu m. 316 ve devamı hükümler uygulanacaktır.

“MADDE 1284- (1) Dispeç raporunun onaylanması hakkındaki kararın kesinleşmesiyle bu karar, raporda gösterilen alacakların ödetilmesi için verilmiş bir ilam niteliğini kazanır. Şu kadar ki, itiraza uğramamış bir raporun onaylanması kararı kesinleşmeden önce de bu niteliğe sahiptir.

(2) Raporun onayına ait ilam, onay istemi üzerine yapılan duruşmaya usulüne göre çağrılmış olmayan ilgililer aleyhine hiçbir sonuç doğurmaz.”

Mahkemece verilen dispeç raporunun onaylanması kararı kesinleştiği anda, bu karar dispeç raporunda yer alan müşterek avarya alacakları hakkında icra edilebilir bir yargı kararı niteliğini kazanır. Eğer dispeç herhangi bir itiraza uğramamışsa, bu durumda kararın kesinleşmesi beklenmeden icra edilebilir bir karar niteliğini kazanır.

Ancak, icra edilebilirlik sadece duruşmaya usulünce çağrılmış ilgililer bakımındandır. Duruşmaya usulüne uygun çağrılmayan ilgililer bakımından kararın uygulanabilirliği yoktur.

“D) Zamanaşımı

MADDE 1285- (1) Müşterek avarya garame payı alacakları bir yılda zamanaşımına uğrar.

(2) Zamanaşımı, geminin 1279 uncu maddede belirtilen yere vardığı tarihten itibaren işlemeye başlar.”

6102 sayılı TTK md 1285 ile de 6762 sayılı TTK md. 1260’da olduğu gibi 1 yıllık zamanaşımı öngörülmüştür. Zamanaşımı, varma limanı veya yolculuğun sona erdiği yer limanına varma tarihinden itibaren başlayacaktır.