BARINMA MÜŞTEREK AVARYASI

Asis. Bülent SÖZER

Giriş

Gemi ve yükü tehdit eden bir tehlike, veyahut bir tamir ihtiyacı zahur ettiği zaman, kaptan bir limana girmek lüzumunu hisseder. Böyle bir hareket ise rotadan sapma teşkil edeceği cihetle, bazı donatı için sorumluluk sebebi olabilir. Ancak, bazı hallerde ise bu hareket gemi, yük ve şahısların selâmeti için zorunlu bir yoldur. Tahli edildiği zaman, mezquir hareketin zaman ve masraf bakımından bir fedakârlık teşkil ettiği görülür; şu halde gereken şartlar var ise bir müşterek avarya olarak nitelendirilmesi mümkün olabilir.

Diğer taraftan, herhangi bir hadise sonucu gemi yola devam edemeyecek durumda girmiş ise onu derhal denize elverişli bir hale getirmek donatanın vazifesidir. Şu halde barınma hareketi yolculuğun devamını sağlamak için donatanın yapmaya mecbur olduğu bazı işler için başvurulan bir harekettir ve binnetice müşterek avarya müessesesi ile bir ilgisi olmaması lazımdır.

Daha telikâr bir hal yolu olarak ise, tehlike içinde bulunan gemi ve yükleri kurtarmak için bir limana girişin müşterek avarya sayılması, fakat limandaki masraflar ve tekrar denize açılma masraflarının donatan tarafından çekilemesi gerektiğini ileri sürülebilir.

Bu tarz münakaşalara yol açmış olan Barınma Müşterek Avaryaşı oldukça enteresan sahalar geçirek ve pek muhtelif mahkeme kararları ile işlenerek bugünkü hal tarzına gelmiştir.

Konuya, önce müşterek avarya ve sonra barınma müşterek avaryasinı kavramı üzerine bazı genel bilgiler vererek gireceğiz. Bilâhâre, sira ile barınma müşterek avaryasının özelliklerini ve şartla-
rün ele alıp, ağırlık merkezini bu avarya çeşidine giren masraflar bölümünde toplayacağız.


§ 1. GENEL BİLGİLER

I. AVARYA KAVRAMI :

1. Genel Olarak :

Bir deniz yolculuğu sırasında gemi, yük ve navluna ilişkin ola-rak ortaya çıkan ve deniz yolculuğunun normal olaylarının dışında kalan bütün olağanüstü zarar ve masraflar avarya hali olarak nite-lenir.

2. Müşterek Avarya :

Müşterekten bir deniz sergüzesteine atılmış olan gemi, yük ve nav-
lunu; her üçünü birlikte tehitleden bir tehlikedenden korumak için ira-dı olarak olağanüstü bir fedakârlık yapılması şeyahut olağanüstü bir tedbir sonucu bazı masraflara katlanılmadı.

Budadaki özellik şudur ki, bu fedakârlık şeyahut masraf dola-
yısı ile uğramılan kayıplar belli kurallara göre gemi, yük ve navlun arasında paylaşılır (T.K. 1179).

Buna karşılık, diğer iki avarya çeşidi olan küçük avarya ve hu-
susî avaryada ilgililer kendi zararlarına kendileri katlanırlar (TK. 1180).

II. BARINMA MUŞTEREK AVARYASI :

1. Kavram :

Müşterek bir deniz yolculuğunda, muhtemel bir tehlike karşısında gemi ve yükün müşterek selâmetlerini sağlama amaci ile ge-
mi bir limana veya yere barındırılırsa bu durum bir barınma müşterek avaryası teşkil eder ve bu hareket dolayısı ile yapılmış olan masrafları, aşağıda incelenceek olan kurallar uyarınca ilgiler arasında paylaşılır.

2. Türk Hukuku'nda Barınma Müşterek Avaryası:

Ticaret Kanunu'nun 1190. maddesi bu müesseseyi düzenlemektedir. TK. 1179 md. genel olarak müşterek avarya konusunda esas prensipleri tesbit etmiştir. TK. 1190. maddi ise ilk fikrasi ile bir genel kural koymuş ve ardından sekiz bent içinde belli masraf kategorilerini sıralamıştır.

Bunlardan 1, 2, 3 ve 5. bentler barınma müşterek avaryasına girecek esas masrafları saymaktadır. 4. ve 7. bentlerde ikame masrafları konusunda kurallar vardır. 6. bentte genel kaideye aykırı bir durum düzenlenmekte ve barınma müşterek avaryasından sayılamaçak olan bazı hallerde, yine de bir takım masrafların müşterek avaryaya varmışcasına paylaşılacağı söylenmektedir. 8. bentte ise gemi adamlarına ödenen ücretlere ilişkin bir tefsir prensibi yer almaktadır.

3. 1959 York - Anvers Kaidelerinde Barınma Müşterek Avaryası:

Bu kaideler metninin numaralı kurallarında barınma müşterek avaryası şu sira ile düzenlenmiştir. Kural X a bendinde genel prensip ile bazı masraflar yer almaktadır, b ve c bendleri yine müşterek avaryaya masraflarını sayar ve d bendi bir ikame masrafına işaret eder. Kural XI a bendi masraflara ve b bendi özel avarya paylaşması haliine ilişkindir, c bendi ise ücretler konusundaki tefsir prensibine yer verir. XI. kuralın d bendinde ise bir diğer ikame masrafi çeşidi yer almaktadır.

Kanunumuz ile YAK hükümleri arasında bazı aykırılıklar vardır, bunlara yeri geldikçe temas edeceğiz.
4. İngiliz Hukuku’nda Barınma Müşterek Avaryası:


Bundan başka İngiliz hukukunda barınma müşterek avaryası ile ilgili bir takım kurallar «İngiliz Dispecçiler Cemiyeti Tatbikat Kâdeleri, 1963» metninde bulunmaktadır.

Biz, İngiliz Hukuku’na hâkim olan prensiplere, kanunumuzun sistemini açıklamakta yardımcı olacakları ölçüde temas edeceğiz.

§ 2. BARINMA MüŞTEREK AVARYASININ ÖZELLİKLERİ

I. MASRAF AVARYASI OLMASI

1. Zarar Masraf Ayırımı:

Bazı hukuk sistemlerinde müşterek avarya (i) zarar ve (ii) masraf avaryaları olmak üzere iki kısma ayrılır. Boyle bir ayırımı özellikte İngiliz mahkeme kararlarında ve bunlardan mülhem olarak İngiliz yazarlarında görüyoruz (1).

Nitekim genelliğle müşterek avarya fedakârlığı hareketin yapılmış olduğu zaman meydana gelen bir zarar şeklinde ortaya çıkar. Meşâl, denize yük atmak veyaytut karaya oturtmak müşterek avaryaları olduğu gibi. Buna karşılık olağanüstü masraflar tehlike anlamında değil fakat daha sonra yapılabilir; incelenekte olduğumuz barınma müşterek avaryasında olduğu gibi. Bununla beraber, dikkat edilmesi gereken nokta şudur: Olağanüstü masrafların yapılmasını yine olağanüstü bir durum, daha doğru bir ifade ile anormal bir tehlike

hali karşısında gemi ve yükü kurtarmak için başvurulan tedbirler sebebi omaktadır. İşte, gemi ve yükü kurtarmak için başvurulan bu tedbirler, olağanüstü durum meydana geldiği zaman alınmış olmalıdır ki, ileride bu yüzden doğacak masraflar avarya paylaşmasına kabul edilebilir.

2. Barınma Müşterek Avaryasında Durum:

Barınma müşterek avaryası yukarıdaki kriter uygulandığı taktirde masraf avaryaları kısmına girecektir.

Barınma avaryasında gemi ve yükün tehlikeden korunması için bir limana girilmektedir. Bu fiil ile avarya hareketi meydana gelmiştir. Fakat bu fiil kendi başına bir zarar meydana getirmemektedir. Ancak, bu barınma hareketi ile birlikte bir takım masrafların yapılması gerekebilir. İşte barınma avaryasında fedakârlık bu barınma hareketi dolayısı ile ve barımlan yerde yapılan bir takım masraflar ile tezahür etmektedir. Şu halde fedakârlık aynı bir zarar şeklinde değil, fakat bir nakdi sarfiyat şeklinde olmaktadır.

3. Tenkitler:

Müşterek avarya fedakârlığının masraf veyahurst zarar olarak ikiye ayrılması na karşı asıl tenkitler yine İngiliz yazarlarından gelmektedir.

Gerçekten, her hangi bir müşterek avarya hareketi sonucu bir fedakârlık, avarya paylaşması yapılabilme için nakdi değerler şeklinde ifade edilmek gerekecektir. Bu şekilde, sonuç açısından baktığımız zaman zarar masraf ayırımı büyük bir anlama ifade etmektedir.

Teknik açıdan baktığımız zaman da yine bu ayırının bir önemi olmamaktadır. Zira gemi ve yükün kurtarılması masraf yapmak ile değil, faktat bazı fedakârlıklarda bulunmak veyahurst bazı olağanüstü tedbirler almak ile mümkündür. Masraf ise ancak bu tedbirlerin sonucu olabilir (2).

2) ARNOULD 916.
Görüyorum ki, bu ayrım ne hareketin nitelendirilmesinde ve ne de avarya paylaşmasında pratik bir rol oynamaktadır. Maamaafih, bu konuda olsa olsa şu şekilde bir ayrım yapılabilir: (i) müşterek avaryadan doğan zarar ya yükten veyahut gemiden yapılan bir fedakârlik sonucu maddi bir zarar şeklinde doğar; veyahutta (ii) müşterek selâmet uğruna alınan olaşanüstü bir tedbirin yol açtığı sarfiyattan ötürü, nakdi bir zarar şeklinde doğar.

Kaldı ki, bu ayrım da teknik olmayıp hukuki bir açıdan yapısız olmakta ve zarar mal varlığının nakit mi, yoksa aynı mı kısmında doğmuş, ona işaret etmektedir.

Bu eleştirmelerden sonra barınma avaryasına baktığımız zaman, fedakârlığın alınan bir tedbirin sebep olduğu olaşanüstü masrafların kapladığı görüşümüz.

II. TEHLİKENİN MUHTEMEL OLMASI

1. Genel Olarak:

Yapılanı̇n fedakârlığın müşterek avarya hareketi olarak kabul edilebilmesi için esas prensip olarak gemi ve yükün, her ikisini birlikte tehdit eden gerçek ve her an tesirini gösterebilecek bir tehlike ile karşı karşıya bulunmaları gerekmektedir. Tehlikenin kesinlikle ve derhal meydana gelecek derecede olması icap etmesi. Gemi ve yükün tehlikenin pençe sine girmiş olması da şart değildir (3). Olmayın tahakkuk etmesini beklemek ise tamamen hatalı olur. Gerçek, ciddi ve her an için tesirlerini göstermesi beklenen bir tehlike halinin hüküm sürmesi yeterlidir.

2. Barınma Müşterek Avaryasında Tehlike Unsuru:

Barınma müşterek avaryasında ise bir tehlike ihtimali dahı kâfidir. Bu halde tehlikeli durumun, içinde bulunulan anda hüküm sürer mahiyette olması aranmaz, fakat yolculuğa devam edildiği tak-

dirde ortaya çıkması muhtemel olan üstakbel bir tehlike barınmanın müsterek avarya olarak kabulünü temin eder.

Şu halde meseleyi göylece şematize edebiliriz. Genel kuralın is-tekleri bakımından gemi ve yük tehlikeli vadinin ortasında bulunmalıdır. Barınma avaryası bakımından ise, gemi ve yük tehlike ile karşı karşıya gelecekleri bir istikamete doğru yol almaktadırlar.

III. BAŞVURULAN TEBİRİN ZARURI OLMASI

1. Makûl Tedbîr:

Müsterek avaryada gemi ve yükü tehlikeden korumak için başvurulacak tedbirin makûl olması lazımdır. TK. 1179/I makûl bir hareket tarzı teşkil edecek fedakârlıklardan bahis etmektedir. Demek ki, esas olarak içinde bulunan duruma göre, tehlîkeyi savuşturma-ya yarayacak mûkûl bir yol takip edilmek gerekcektir.

2. Zaruri Tedbîr:


§ 3. BARINMA MÜŞTEREK AVRASYASININ ŞARTLARI

I. GENEL OLARAK

Bir olayın müsterek avarya hâdisesi olarak nitelendirilebilmesi için aranan genel şartların barınma müsterek avaryasında da aranacaği tabiitidir. Bu genel şartlar TK. 1179/I. maddede ve YAK A kaide-sinde sayımıştır. Keza her iki kuralın hükümlerine göre Ticaret Ka-
nunu’ nun 1184 - 1195 inci maddelerinde ve York - Anvers Kaidele-
rinin numaralı kurallarında tarif edilmiş olan haller de müşterek
avarya olarak kabul edilirler. Bu itibarla, gerek Ticaret Kanunu’nda
ve gerekse York - Anvers Kaidelelerinde barınma müşterek avaryası-
nı düzenleyen hükümler bakımından, geminin bir liman veya yere gır-
gesininin barınma müşterek avaryasını meydana getirebilmesi için
aşağıdaki iki şarta luzum vardır.

II. KAZA, FEDAKÂRLIK veyahut OLAĞANÜSTÜ HALLER
SEBEBİ İLE YOLCULUĞA DEVAM TEHLİKE ARZ EДЕCEK

Yukarıda açıklamaya çalıştığımız gibi, tehlike ihtimali yolculu-
ga devam etmeyi riskli bir duruma sokmalıdır.

Diğer cihetten, kanun barınmaya yol açan sebebi önemli sayma-
maktadır. Bu bir başka müşterek avarya fedakârlığı olabileceği gibi, 
bir deniz tehlikesi veyahut müşterek avarya ile ilgisi olmayan her 
hangi bir olay da olabilir. Sadece, bir kaza, fedakârlık veyahut ola-
ğanüstü bir halin yolculuğa devam etmeyi tehlikeli bir duruma getir-
mesi kâfıdır.

III. BİR LIMANA BARINMAK MÜŞTEREK SELÂMETİN
SAĞLANMASI İÇİN ZARURI BİR TEBİR OLACAK

1. Tedbirin Zaruriliği :

Aynı zamanda barınma avaryasının bir özelliğini de teşkil eden 
bu konuya yukarıda temas etmiş olduğumuzdan, oraya atif yapmak-
la yetiniyoruz.

2. Barınma Yerinin Seçilmesi ve Niteliği :

Kanun barınma liman veyahut yerinden söz etmektedir. Burada 
kastedilen, barınma hareketi ile güdülen amacı gerçeklesebileceği bir 
yer olmak keyfiyetidir. Bu kriteri her özel durum için ayrı ayrı uy-
gulamak gerekecektir. Şu halde geminin bir barınma liman veya ye-
rine girmesi ne gibi bir ihtiyaçta binaen olduğu ise, bu ihtiyaç karşila-
maya yeterli şartların seçilerek yerde bulunması lazımdır. Özellikle, ge-
mide bazı tamirlerin yapılması gerekmekle ise, kaptan barınmalıdır moderne seyrekten tamirin —ucuzluk, teknik imkânlar, çabukluk vs. bakımın — mümkün olabileceği en elverişli yeri seçmeye mecburdur. Sırf girilen limanın en yakın yer olmasının maksadı temine kâfi gelmez (4).

Bununla beraber, geminin tamir edilmesi için bir limana barındığı, ancak gerekli tamirlerin burada yapılmasını mümkün olmayacağını anlaşılması üzerine geminin tamir edilebileceği bir başka limana götürülüğü hallerde bu ikinci liman da keza bir barınma limanı sayılır (TK. 1190/I — YAK X a). Fakat, birinci limanda yük gemiden çıkarılmış ve gemi ikinci limana boş olarak gittiği ise, müşterek yolculuk sonda ermiş sayılacağı cihetle artık müşterek avaryadan söz etmek imkânsız olacaktır (5).

Burada üzerinde durulması gereken iki husus vardır:

a. Tamirin mümkün olup olmadığı meselesi, teknik imkânlardan ziyade iktisadi ölçüler açısından tayin edilmelidir.

b. Bir de kanunumuzdaki bir ifade hatasına deşinmek istiyoruz. TK. 1190/I inci fikranın lâfzına bakıldığız zaman, bir barınma limanına girmenin müşterek selâmet için olması gerektigiine ilâheten, şimdii ızahına çalıştğımızb gibi, ikinci limana gitmek için de yine müşterek selâmet endişesinin aranması gerekcektir. Ancak, bu şekilde bir yorum muesessesinin sınırlarını zorlamak olacaktır. Zira, ikinci limana gidiş, sırf ilk limanın ihtiyaçlara cevap vermemesi yüzden olmaktadır. Şu ha'de ikinci liman ilk defa barınmuş olan limanın yerini almakta adeta ilk limanın bir uzantısı teşkil etmektedir. İlk limana girdiği bunun barınma müşterek avaryasından sayısı yeterli kılacak şartlar gerçekleşmiş ise, ikinci limana gidişte ayrıca müşterek selâmet şartı aranmaksızın, bu yolculuk ilk barınma hareketinin devamı imişcesine farz ve kabul olunacaktır.

Kaldi ki, YAK X a kaidesi ikinci fikrasında bu meseleyi açık bir şekilde halletmiş ve hattâ yolculukta bu gibi yer değiştirmeler dolayısı ile vaki olacak uzamalarla da XI numaralı kaidenin hükümlerinin

4) LOWNDES and RUDOLF 170
5) PAYNE, 96, n 3.
tatbik edileceğini öngörerek, tamirlerin icrasını mümkün kıl maks için ikinci bir limana gidildiği takdirde, fazladan kullanılmış olan yakıt ve kumanyanın masrafları ile birlikte gemi adamlarına ödenmiş olan ücretlerin de garajeye sokulmasını temin etmiştir.

3. Uğrama Limanının Barınma Limanı Oması :

Ticaret Kanunu gerektiği takdirde yükleme limanının aynı zamanda bir barınma limanı olarak telâkki edilebileceğini öngörerek geminin yükleme limanına dönmesi halini de bir barınma hareketi olarak kabul etmiştir. Maamafih, böyle bir halde de barınma avaryasının şartlarının gerçekleşmiş olması aranacaktır. Nitekim, bir İngiliz hakem kararı, sırf telsiz cihazının tamir edilmesi için yükleme limanına dönülmesini, barınma müşterek avaryası olarak kabul etmemiştir (6).

Esas meselemize gelince; acaba geminin sefer programı icabı duracağı bir uğrama limanı, barınma limanı olarak kabul edilebilir mi?


6) LOWNDES and RUDOLF 294'den naklen.
a. **TK 1190/2** gemide meydana gelen bir takım hasarların tamir edilmesi için zaruri olmak kaydılı ile yük, yakıt ve kumanının bir yüklemesi, **durma** veyahut barınma liman veyahut yerinde boşaltılması için yapılmış olan masrafların müsterek avarya yaka avarya kabul edileceğini öngörmişdir.

Aynı mahiyette bir hükmü ihtiva eden **YAK X b** kuralı ile **TK 1190/2** arasında mevcut olan ve ileride inceleyecğizimiz fark bir yana, her iki kaideden çıkan netice şartları var ise yük, yakıt ve kumanının elden geçirme ve boşaltma masraflarının, işbu ameliyelere bir uğrağa limanında yapıldığı hallerde dahi, müsterek avarya sayılabılır.

b. **TK 1190/3** ise, ikinci bendde sayılan masrafların müsterek avarya yaka kabul edilmesi halinde yük, yakıt ve kumanının depo edilme, sigorta, tekrar yüklenme, istif edilme masraflarının keza müsterek avarya yaka dahil edileceğini zikretmektedir. Demek ki bir uğrağa limanında yük, yakıt ve kumanının boşaltılmasını veyahut gemi içinde elden geçirilmesi müsterek avarya olarak kabul edildiği takdirde, bunların tekrar yüklenme ve bu arada sahilde depolama ve sigorta edilme masrafları da müsterek avarya girecektir.

c. **TK 1190/6** ise, incelemekte olduğuuz husus ile ilgili ve aynı zamanda **YAK XI b** kaidesine paralel bir hüküm ihtiva etmekle ise de, yazılış şekli itibari ile **YAK XI b** kaidesinden bir noktada ayrılmaktadır. Maamafi, **TK. 1190/6** bn. ilk ibaresini YAK de olduğu gibi; kaza, fedakârlık veyahut diğer olağanüstü halleri, bir liman veyahut yere girme yaka veyahut orada kalmayı müsterek se'âmet için zaruri kulması şartına bağlı olarak anlamamız gerekiir. İmdi, bu liman veyahut yer herhangi bir mahal bu arada bir uğrağa limanı da olabilecektir. Bu takdirde: (i) gemi adamları için yapılan masraflar, ezcüm'e onların yeme, içme ve bakım masrafları, (ii) kumanı, yakıt ve liman masrafları, müsterek avarya paylaşmasına kabul edilecektir.

d. Probleme ikame masrafları açısından bakıldığı takdirde yine metinlerde bazı hükümler görülmektedir.

**TK 1190/4** ve **YAK X d** kuralları her hangi bir ayırım yapmak- sızın bir «... liman veyahut yer...» den söz etmektedirler. Binnetice
bu liman veyahut yerin bir uğrama/durma limanı olması hükümün tatbikine bir engel teşkil etmemeli, TK. 1190/7. bend gemi adamlarına ödenmiş olup, bir ikame masraflı teşkil eden ücretler bakımından ise hiç bir ayrırm yapmamaktadır. Demekki, ikame masrafları geminin bir uğrama limanında bulunduğu sırada yapılmış olsalar dahi, müşterek avarya fedakârlığı olarak kabul edilecektir.

İncelenen hükümler karşısında şu neticeye varmak kabil olmaktadır. Gemi bir barınma müşterek avaryası teşkil edecek şekilde bir uğrama limanına girdiği takdirde, mutad uğrama masraflarını aşan ve barınma hareketi neticesi yapılmış olan münzam masraflar müşterek avarya fedakârlığı mahiyetinde olup, ilgililer arasında paylaşılması mak gerekir (7).

Bu konu ile ilgili bir başka problem de şu olabilir: Uğrama limanına aynı zamanda bir barınma ihtiyacı dolayısı ile giren gemide yapılmazı gerçek tamirler burada yapılamayıp gemi bir diğer tamir limanına çıkılabacak olursa (TK 1190/1), barınma avaryası geminin uğradığı ilk limandan başlar ve masraflar yukarıda açıklanan presip dairesinde hesaplanır. Ancak, yolculüğün uzaması dolayısı ile yapılmış olan masraflar (TK. 1195/5) uğrama limanından çıkılduktan sonraki devre için hesap edilir.

§ 4. BARINMA MUSTEREK AVARYASINA GIREN MASRAFLAR

I. GEMİNİN SEYİRİNE İLİŞKİN MASRAFLAR

1. Limana Girme Masrafları:

a. Asıl Masraflar: TK 1190/1. md. de yazılı şartlar gerçekleştiği ve barınma hareketinin müşterek avarya teşkil ettiği hallerde bir geminin bir barınma liman veyahut yerine girmesi üzerine bu yere girerken yapılacak masraflar müşterek avarya masraflı sayılır (TK 1190/1 — YAK X a).

Giriş masrafları ile ne kastedildiği sualine gelince, gerek kanu-

7) LOWNDES and RUDOLF 334.
numuz veerekse YAK nin ifadesinden şu anlaşılabılır: Her limanın belli bir sınırı, liman bölgesi olarak ayrılmış kısım vardır. Barınlan yerin liman olmayıp lâettayın bir körfez vs. olduğu hallerde bile, böyle bir yerin dahi orayı açık denizden ayrıran dış sınırı çizilebilir. İşte, barınma limanı veyahut yerinin resmi veyahut tabii sınırı aşılıp o yere girilirken yapılan masraflar, giriş masraflarıdır. Bu giriş kelimelerini limana giriş alımıyesinin tamamlanmasına kadar olan süre şeklinde anlamak lâzımdır. Şu halde, geminin barınma liman veyahut yeri olarak seçilen bölgeye girdi, rihtim veyahut şamandıraya bağlamasını veyahut ortaya demirlemesini «giriş» olarak kabul etmek gerekir.

Bu takdirde, geminin söz konusu hareketleri yapabilmesi için gerekken, klavuz, çekme yede克莱me masrafları, rihtim veyahut şamandıraya bağlanmak için gerekken masraflar, demir atılması halinde demir bir sandal vs. ile taşındı ise bunun masrafi; bunlara ilâvetten rihtim ve palamar ücretleri ile gümrük resimleri avarya paylaşmasına girer. Limana girerken gemi irtifa havuzlarına alınıp, limana bu yoldan girmek zorunda kaldı ve buraya da ücret ödedi ise, bu dahi giriş masrafi sayılır. Hattâ liman resim ve harçları giriş sırasında top-lan verilmiş ise, bunların da giriş masrafları meydanında ele alınması doğru olur (8).

b. Dolayısı ile masraflar: Limana giriş sırasında yapılan bir takım masraflar, esas olarak girme hareketinin doğurduğu masraflar olmayıp, bu harekete ilişkin masraflar ise bunlar da müsterek selâmet için yapılmak ve asıl girme filisi ile de ilgili olmak şartı ile paylaşmaya kabul edilir. Mesela: Geminin sığlık bir yerden geçebilmesini teminen yapılan hafifletme ameliyeleri dolayısı ile yapılan masraflar (9), barınma limanında depo bulunmadiği cihetle pervanecinin ta- mir edilebilmesi için geminin bayıltilması üzerine ıslanan yüklerde meydana ge’len hasar (10).

Daha genel olarak ifade etmek gerekir ise, barınmaya karar verince, limana giriş esnasında kaptanın derpiş ettiği veyahut makul

8) LOWNDES and RUDOLF 332.
9) ARSEVEN 121.
10) «Mc Call v. Houlder Bros. 1887» LOWNDES and RUDOLF 296’dan.
bir düşünce tarzi ile derpiş etmesi lazım gelen muhtelif zararlar neti-
cesi ortaya çıkacak tazmin borçları, garameye kabul edilmelidir (11).

c. Üçüncü Şahıs'ıara Verilen Zararlar: Bir barınma hareketi su-
rasında limana girerken üçüncü şahıs'ıara verilen zararlar da müşte-
rek avaryaya girer. Ancak zarara yol açan hâdise genel olarak müş-
terek avarya fedakârlığını teşkil eden olaylar zircinin içinde yer al-
mali ve esas prensip'ere uygun olarak, ortaya çıkan netice kaptan
tarafından düşünülmemiş olmalıdır. Örneğin, kaptan fırınadan kurul-
mak için yapacağı maneveda karaya oturmak ile rihtımu parçala-
mak şıkları arasında bir tercihte bulunmak zarureti üzerine ikinci
şıkki seçip rihtıma zarar verirse, bu zarar müşterek avaryaya dahil
sayılıp ilgili'er arasında paylaşmalık gerekecektir (12). Keza, su yapa-
pan bir gemiyi kurtarmak maksadı ile kaptan ve klavuz gemişi doka
şokmak için manevara yaparken, doka zarar vereceklerini bilerek bu
hareketi yaptıkları takdirde, dokta hasil olan zararlar müşterek avar-
yaya kabul edilmişdir (13).

d. Limana Ulaşma Masrafları: Acaba barınma kararının ve-
rildiği noktadan itibaren barınma yerine varılıncaya kadar geçen sü-
reye ait masraflar müşterek avarya paylaşmasına kabul edilebilir
mi? Kanunımızun 1190. maddesinin 1. bendi ve York - Anvers Kai-
delerinin X a kuralı sadece limana giriş masraflarından söz etmi-
terdir. Buna uygun olarak Türk doktrininde giriş masraflarının, limana
ulaşma masraflarını kapsamayacağı kabul edilmektedir (14).

Ancak TK 1190/5 ile YAK XI a geminin bir barınma limanı ve-
ya yerine girmesi sebebi ile uzayan yolculuk süresinde kullanılmış olan
yakt ve kumanya ilişkin sarfıyat ile gemi adamlarına ödenmiş
olan ücretlerin, limana giriş masraflarının müşterek avaryaya kabul
edildiği ahvalde keza müşterek avaryaya dahil edileceğini söylemek
stedir. YAK XI. kuralının başlığı ise «... barınma liman'ına doğru yö-
ne'mekten doğan masraflar» şeklindedir. YAK X a kuralının XI, ku-
rala yaptığı atif dolayısi ile birinci limanda tamir edilemiyecedi için

11) LOWNDES 2nd RUDOLF 297.
12) ROBINSON 770.
13) «Austin Fr'ars S.S. Co. v. Spillers and Bakers Ltd. 1915» PAYNE
97'den naklen.
14) ARSEVEN 121 ve keza not 10 da zikred len Alman yazarları.
geminin bir diğer limana gitmesi sebebi ile yolculukta bu yüzden meydana gelen uzamanın masrafları da müşterek avaryaya girecektir.

Diğer cihetten, gerek genel prensibi ihtiyaç eden TK 1180 md. ve YAK C kuralı ve gerekse müşterek avaryaya kabul edilebilecek masrafları çeşitli sayan TK 1190/5 ve YAK X a kuralının hükümleri birlikte incelendiği vakit, garame hesaplaşmasına yolculukta vakti uzama dolayısı ile ithal edilecek kalemlerin, uzama sebebi ile kullanılan olan fazla yakıt ve kumanyanın bedeli ile gemi adamlarına yine bu yüzden ödenmiş olan faz'la ücretler olduğu görülür. Yoksa, geçikme ve geçikmeden doğan işsizlik, piyasa kaybi, para değerindeki dalgalanmalardan doğan zararlara taraflar katlanacaktır.


Yolcu’uğun uzaması (prolongation of the voyage) ise, takip edilmekte olan rotadan, bir limana barınmak için ayrıldığı noktadan başlayıp barınma hareketinin sonra ermesinden sonra tekrar ayrı rotaya dönüldüğü zaman arasında geçen süre olarak kabul edilir. Gerçi, gibi rotasına ilk ayrıldığı noktaya tekrar bağlanıp devam etmez ise de, basit bir hesap ile ortalama bir yer tayini mümkündür (19). İşte bu suretle tesbit edilcek olan süre zarfında fazladan kulanılmış olan yakıt ve kumanyanın bedeli ile, gemi adamlarına ödenmiş olan ücretler de müşterek avaryaya gireceğine göre, sadece limana giriş değil fakat ulaşma masraflarının da müşterek avarya masraflı olduğu görülmektedir.

e. Limana Çekilme Masrafları: Burada karşımıza çıkan prob-

15) LOWNDES, YAK XI kurah sayesinde inhıraf masraflarının müşterek avaryaya kabul edileceğini söyler. LOWNDES and RUDOLF 346.
16) PAYNE 96.
17) CARVER 766
18) PAYNE 97
19) LOWNDES and RUDOLF 346.
lem şudur: Acaba gemi limana yedekte çekilerek getirilse, çekme masrafları müşterek avaryaya girer mi?

Doktrin Kurtarma - yardım ücretinin genellikle bir müşterek avarya masrafi teşkil edeceğini kabul etmektedir (20).

Eşas prensip bakımından da gemi ve yükü birlikte tehdit eden bir tehlikeyi savuşturmak maksadı ile ve müşterek selâmet uğruna alınacak tedbirler, bu arada özellikle Kurtarma - yardım hareketi bir müşterek avarya hali teşkil eder (21).

Hattâ, hususî avaryadan olan bir hâdise neticesi hasara uğrayan geminin bir limanda müşterek selâmet için tamiri gerekli ise, yede克莱me masraflarının müşterek avaryaya kabulü gerekir (22).

İngiliz mahkeme içtihatları (Svendsen v. Wallace. 1883) müşterek emniyet uğruna yapılan cümle masrafları müşterek avarya masrafları olarak sayar (23). Buna mukabil, yük salımen çıkarılduktan sonra geminin tamir için limana kadar yedeklenmesi halinde müşterek yolculüğün sona ermesi sebebi ile çekme ücreti müşterek avaryaya girmeyecektir (24).

İngiliz Dispecçiler Cemiyeti Tatbikat Kaideleri 44/A Maddesi Lloyd’s formuna göre yapılan Kurtarma yardımlarının ücretlerinin müşterek avaryaya dahil edileceğini öngörür.

Yargıtayın Ticaret Dairesi, 1959 tarihli bir kararında, geminin barınma limanına ancak kendi vasıtası ile girmesi halinde giris masraflarının müşterek avarya olarak kabul edileceğine, yedeklenecek sokulması halinde ise bunun sadece bir kurtarma yardımı hareketi olarak nitelenceğine hükümmuştur (25). Yukarıda zikrettiğimiz görüşler bakımından Yargıtayın bu kararını kabul etmek mümkün olaymamaktadır. Kaldi ki, aynı Ticaret Dairesi 8.11.1958 tarihli bir baş-

20) KENDER 120; ARNOULD 937.
21) LOWNDES and RUDOLF 137-138.
22) MACLACHLAN 572.
23) ARNOULD 936.
24) PAYNE 96 n 9.
25) 3.11.1959, 1588/2657; OKAY No : 360.
ka kararından barınma limanına giriş hareketinin alelade (!) bir romorkaj olmayıp bir kurtarma yardım hareketi teşkil ettiği hallerde bu ameliyelerden doğan masrafların müsterek avaryaya kabul edileceği karar vermişti (26). Her ne kadar alelade vasının ne gibi bir romorkaj hareketine izafe edileceği anlaşılamamış ise de, romorkaj masraflarının da limana giriş masraflarından olduğu yukarıda izah edilmiştir. Fakat, limana barınma esnasında başvurulan kurtarma yardım ameliyesinin masraflarının müsterek avaryaya kabulü yolunda olan bu kararı daha isabetli olduğu açıklar.

Kanaatimizce, kanun barınma yerine kadar sarfedilen yakıtın bedelini müsterek avaryaya kabul ettiği göre, bu mesafe içinde kul lanılan hareket gücünün masrafının ilgililer arasında paylaşılacağıını öngörmüş demektir. Şu halde, geminin kendi hareket gücünü kullanamadığı hallerde, bir başka vasıtanın çekme gücünden faydalanmasından doğan masrafların da avarya masrafları olarak kabulü makûldur.


2. Limandan Çıkma Masrafları :

a. Asıl Masraflar : Bir barınma liman veya yerine girişin sonu çu sayılmak şart ile, geminin bu yerden çıkışı sırasında yapılan masraflar da müsterek avarya masrafi sayılır. Örneğin ; çekme, klavuz, çıkış resmi gibi.

Limandan çıkış masraflarının avarya masrafi sayılabilmesi için bir şart daha aranmaktadır. Gemi limanı terkedip tekrar yolculuğu na başlarken asıl yükünün tamamını veyahut bir kısmını birlikte ta-

26) 8.11.1958, 1068/2756; OKAY NO : 372.
27) GÖKNİL 269.
шимасı gerekmektedir. Aksi takdirde, yani gemi ile asıl yükün ayrılmış olması halinde artık gemi ile yük arasındaki kader birliği sona ermiş olup menfaatler kendi başlarının çaresine birbirlerinden bağımız olarak bakacaklardır.

b. Çünkü Masrafların Giriş Masraflarına Tekabül Etmesi: Bu masrafların düzenlenmesinde kanunumuz ile YAK X a kuralı arasında bir fark vardır. Bu kural çıkış esnasında yapılan masraflardan giriş masraflarına tekabül edenlerinin avarya masraflı olacağını söylemektedir. "...corresponding expenses of leaving... upon such entry...

Bu ifarenin Türkçeşi "girişe tekabül eden çıkış masrafları" şeklinde olacaktır. Şu halde, mesela ARSEVEN'in eserinin 121. sahifesinde verdiği örnekteki, çıkış esnasındaki buretma masrafları girişte de yapılmış olmadığıda giriş masraflarına tekabül etmeyecek ve YAK X a kuralı karşısında avarya masraflı olarak kabul edilemeyecektir. Bu konuda şöyle bir örnek daha hatıra gelebilir: Giriş esnasında henüz olmayan yeni bir su yolunda çıkış olması halinde, buraya ödenecek ücret, girişekilere tekabül etmeyen bir masraf olduğu için, avarya giremeyecektir.


28) CARVER 758.
29) LOWNDES and RUDOLF 333.
gayesi ile yaptığı bu masrafların müşterek avarya masrafi olarak kabul edilmemesi makul bir hüküm teşkil etmeyecektir.

Maamafih kanunumuz zaten böyle bir ayırım yapmadığı için, bir limana girmek barınma müşterek avaryası sayılığı takdirde girişin sonucunu teşkil eden çıkış masrafları da avarya masrafi olarak paylaşılabaktır.


30) Kararın metni için bkz. ARNOULD 922 - 925.
31) ARNOULD 932.
32) Metin için bkz. LOWNDES and RUDOLF 452 - 466.
3. Liman İçinde Yapılan Masraflar:

a. Ana Kural: Geminin bir kere bir barınma liman veya yerine girmesinden sonra bu liman içinde yer değiştirmek maksadı ile yapacağı masrafların, müşterek avarya masrafi olmayacağı doktrinde kabul edilmektedir (33). Hele limana girme hareketi tamamlanduktan sonra artık gemi ve yük selâmete ermiş olacağı için, daha fazla masrafın istenmesi doğru değildir. Özellikle gemi yükünün boşaltıktan sonra sağa sola çekildi ise, bu haller hiç bir gârâme talep hakkı vermez (34).

b. Muhtemel Durumlar: Ancak, bu hususta kesin bir sonuca varmadan evvel, bazı ihtimaller üzerinde durmak gerekecektir.


33) ARSEVEN 121.
34) PAYNE 96 n 3.
Şu halde, girişe bağlı ve onun tabii sonucu olan bazı hareketlerden doğan masrafların da müsterek avaryaya girmesini icabedeektir (35).

Gemide meydana gelen hasarlar dolayısı ile, su yarı an bir tekne-nin selâmekte kavuşturulmasi için suların pompalanması gerekmiş ise pompa ve işçilik ücretleri (36), limanda kalnan süreye ait rihtâm ve dok ücretleri ile bekçilik ve sahilden ikmâl edilen elektrik, su ve istim-min ücretleri müsterek avaryaya girecek (37). Gemi tamir ve diğer bazı masraflarının tediyesi için gönderilen paranın geçikmesi yüzünden limanda kalmış ise bu sürede yapılan masraflar müsterek avaryaya girmeyecektir (38).

II. YÜK, YAKIT ve KUMANAYA İLİŞKİN MASRAFLAR

1. Boşaltma ve Elden Geçirme Masrafları:

a. Kanunumuzun Sistemi: Bir gemi, bir barınma limanına sığındaki vakit bir takım hasarların tamiri gerekıyor ve bu hasarların tamir edilebilmeleri için yük, yakıt veya kumanyanın boşaltılması ve-yahut gemi içinde başka bir yere taşınması icaç ediyor ise bu ameli-yeler için yapılacak masraflar müsterek avaryaya masrafi sayılır (39).

b. YAK’nın Sistemi: YAK de ise bu şik X. kuralın b bendinde düzenlenmiş ve kanunumuzdan epey farklıdır.

Bu kurala göre boşaltma veya elden geçirme masraflarının müsterek avaryadan sayılabilmesi için ya (i) müsterek selâmet için veya-hut (ii) kaza, ve-yahut fadakârlık sebebi ile meydana gelipde yolcu-luğun selâmet’e icrasını sağlamak için tamiri zaruri olan hasarların tamir edilmesini temin amacı ile yapılmış olması gerekir.

YAK işbu hükümün tatbiki bakımından hasarın ne zaman meydana gelmiş olması hususunda herhangi bir kayit tasarımaktadır. Şu

35) CARVER 758.
36) LOWNDES and Rudolf 171.
37) LOWNDES and RUDOLF 352.
39) Yük kurumasi için boşaltılmış ise, masraf müsterek avaryaya girmez, CARVER, 763.
halde denize elverişiz bir gemiye yapılan yüklemeden sonra meydana gelen bir hasarın tamiri için yapılacak boşaltmaların masrafi dahı müsterek avaryaya dahil sayılacaktır. Ancak elverişizlikten ötürü taşıyanın sorumluluğu şüphesiz bakıdır (YAK D kaidesi) (40).

Kanunumuzu, kaynak metin açısdan yorumlamaya geçmişeden evvel iki hususa işaret etmemiz gerekir.


b. YAK X b kuralı kaza veya fedakârlık hallerinin yanısıra, X a kuralının aksine, olağanüstü hallere yer vermez. Şu halde müsterek selâmet şartı söz konusu olmadıkça bir olağanüstü hal sebebi ile yapılan boşaltmanın masrafi müsterek avaryaya girmeyecektir (43).

c. İngiliz Hukuku: Barınma avaryası ile ilgili her iki emsâl kararnın da (Atwood v. Sellâr, Swendsen v. Wallace) barınmanın ne gibi bir olay sebebi ile olduğuna bakılmaksızın, müsterek selâmetin temini amacı ile yapılmış olduğu takdirde boşalta masraflarının müsterek avaryaya gireceğini deriş ederler (44). Bu prensibe uygun olan diğer bir kararda (45) yükün tehlikede olmamasına binaen, boşaltmadan gâdulet maksadının müsterek selâmetin temini olamayacağını bu takdirde de boşalta masraflarının avarya masrafi olarak paylaşılamaçığına karar verilmistir.

40) LOWNDDES and RUDOLF 337.
41) LOWNDDES and RUDOLF 294 n 35.
42) LOWNDDES and RUDOLF 336.
43) LOWNDDES and RUDOLF 337.
44) ARNOULD 928; DCTK da 17, 18 ve 20/b maddeleri ile, sebebin mahiyetini araştırmaksızın boşalta masraflarının müsterek avaryaya gireceğini öngörmektedir.


Doktrin sahasında da, İngiliz yazarları boşalma masraflarının her şıktası değil, sadece boşaltmanın müşterek selâmetin teminine matuf olarak yapıldığı hallerde müşterek avarya kabul edilmesi gerektiğini savunurlar (48). Tamir ihtiyaçlari dolayısı ile vaki boşalma ameliyelerinin masraflarının prensip olarak müşterek avaryaaya girmeyeceği; eğer tamir müşterek selâmet uğruna yapılacak ise ancak bu takdirde boşaltmanın müşterek avarya hareketi olarak kabul edilebileceğini Carver ileri sürmektedir (49).

d. Kanunumuzun Yorumu: Bu açıklamalardan sonra Ticaret Kanununun hükümnü şu şekilde izah etmek mümkün olabilecektir.

Kanunumuza da hâkim olan temel prensip müşterek selâmetin sağlanmasınıdır. Şu halde gerek YAK X b kuralında ve gerekse İngiliz hukuk sisteminde olduğu veğhile yüklerin boşaltılması hem gemi ve hem de yükün müşterek selâmetlerinin temini bakımından zaruri ise,

46) CARVER, 581 n: e - f.
47) BARTLE 179.
48) ARNOULD 928 ve n 97; LOWNDES and RUDOLF 336.
49) CARVER 762 - 763.
bu yolda yapılacak masraflar müşterek avarya hesaplarına dahil edilecektir.

Tamir ihtiyacı dolayıısı ile yapılan boşaltmalara gelince; TK 1190/2. bantındaki kayı yine ve sadece müşterek selâmet açısından yorumlamak lazım, Gemideki her hangi bir hasaron tamiri için yapılacak boşaltmaların masrafi müşterek avaryağa giremez. Ticaret Kanunu boşalma konusunda YAK X b kuralındaki gibi «Yolculuğun selâmeti» gibi genişletici tefsire müsaat bir ibare ihtiva etmemektedir. Fevkalâde halleri de ele alarak ve TK 1190/I deki esas ilkeye uygun olarak ancak tamir edilmeleri müşterek selâmetin sağlanması için zorunludur. hasalar sebebi ile yapılan boşaltmalarla ilişkin masrafların müşterek avarya kabul edilebileceğini söyleyebiliriz.

2. Depolama Masrafları ve Sigorta:


Bu konuda İngiliz Dispecçiler Cemiyeti’nin eski tatbikatı depo masraflarının müşterek avaryaya sokulması yolunda idi. Zira, bu masraflar müşterek selâmet uğruna yapılış sayılmalıdır (50).


Gerek YAK X c kuralı ve gerekse TK 1190/3 depolama masraflarının müşterek avarya kabulünü, boşaltma masraflarına atıf yaparak tanzim etmiştir. Boşaltma masrafları müşterek avarya gı-

50) LOWNDES and RUDOLF 156.
RIYORSAN DEPO MASRAFLARI DA GIRECEKTİR. ANCAK MADDE BİR BÜTÜN LARAK ELE ALINDIĞINDA, BOŞALTMA MASRAFLARI MESLEŚININ BU KADAR KOLAY HALLEDILEMEYECEĞİNE GÖRÜRÜZ. HER NE KADAR TK 1190/3, TK 1190/2. BN. DE ATIF YAPMAKTA İSE DE BU ATİF TK 1190/2. BREN HASTREMKE MÜMKÜN DEĞİLDİR. ZİRA, TK 1190/2 DE ESAS OLARAK MADDENİN BİRİNCİ FİKRASINA ATİF YAPMAKTADIR VE HUKUK TEKNIĞİ BAKIMINDAN BU ATİFİ DA TAKİP EDİLMESİ GEREKR. AYAMI TARZ MUHAKEMEYİ SİSTEMATİK BAKIMINDAN DA YÜRÜTMEK İÇAP EDER, ÇUNKÜ — BOŞALTMA MASRAFLARI ÜZERİNDEKİ AÇIKLAMALARIMIZDA BELİRTTİĞIMİZ GİBİ — TK 1190/2. BENDİN TK 1190/I. FK. İLE BİRLİKTE MÜTALÂASI GEREKMİTEDİR. ŞU HALDE, MALLARIN DEPOYA YERLEŞTİRİLMESİ MÜŞTEREK SELÂMET ÜGRUNA YAPILMİŞ BİR HAREKET OLDUĞU TAKDIRDE MASRAFLAR MÜŞTEREK AVARYAYA KABUL EDİLECEKTİR. NİTEKİM, DEPOLAMA AMELİYESİNİN MÜŞTEREK SELÂMET MAKSADI İLE YAPIMAYIŞ SADECE YÜKÜN VEYAHUT GÖMÜNİN MÜNEFERİT MENFAATI İÇİN YAPILDİĞI HALLERDE MASRAFLAR PAYLAŞILMAZ FAKAT BUNLARI İLGİLI TARAFLAR YÜKLËNİRLER (51).

DEPO MASRAFLARININ MAKUL OLMASI GEREKR, BİR TAKIM MENFAATLERİN KORUNMASI İÇİN FAZLACA ÖDENEN ARDIYE KIRASI GARAYEYE SOKULAMAZ (52).

YÜKLERNEL KONULACAĞI DEPOLARIN MAKSAT VE İHTIYACA CEVAP VERECEK NİTELİKLERİ HAIZ OLMALARI GEREKR. BOZULACAK MALLAR MEVCUT İSE BUNLARIN SОĞUK HAVA DEPOLARINA KONMASI DOĞRU OLR. LIMANDA KISA BİR SÜRE KALMACAK İSE, MALLAR ANTERPOLARDA DA DURABILIR. MALLARIN BOZULMASI VEYAHUT ÇALIMMASI MUHTEMEL DEĞİL İSE AÇIKA İSTİF ETMEK DE MAKUL BİR HAREKET TARZI OLABİLİR.

MALLARIN GEMİDEN DEPOYA KADAR NAKLEDİLMELERİ İÇİN YAPILAN MASRAFLARIN DE DEPO MASRAFLARI ARASINDA MÜTALÂASI UYGUN OLR (DCTK 20/B).

b. SIGORTA: GEMİDEN BOŞALTILARAK DEPOYA KONMUŞ OLAN YÜKLER SIGORTA ETTİRİLDİĞİ TAKDIRDE, ÖDENEN PRİMLER DE MÜŞTEREK AVARYAYA DAHİLDİR (TK 1190/3 — YAK X C). KANUN «...DEPO İLE İLGİLI SIGORTA MASRAFLARINI...» DAN SÖZ ETMİTEDİR. MADDENİN İFADESİ BOZUK OLUP, BUNDAN AŞAĞIDA AÇIKLANACAĞI VƏÇHİLİE MUHTELİF SIGORTA ÇEŞİTLERİ ANLÂ-SİLÂMALDIR.

51) ARNOULD 931.
52) LOWNDES AND RUDOLF 341.
YAK X c hükümü 1924 metninde «yapıldı ise yangın sigortası dahildir» şeklinde yazıtı idi. 1950 tadilinde bu hüküm «makul surette yapıldı ise sigorta da dahildir» şeklini aldı. DCTK 19/A hükümü ise yine sadece yangın sigortasını zikretmektedir. Ancak YAK metninde yapılmış olan bu değişiklik sigortanın muhtelif nevilerini kapsamayız hedef tutmaktadır.


Aynı şekilde, sigorta bedeli ve prim de yine özel durumlara ve geminin limanda kalacağı süreye göre hesap edilmelidir.

Acaba yükler depoya konmadan sigorta ettirirse, primler müşterek avaryaya girer mi? Eğer, yüklerin depolamaları zorunlu olmamış açıktı bulundurulmaları mümkün ise, sigorta primlerinin müşterek avaryaya dahil edilmemesi için bir sebeb yoktur.

Yüklere depoya konulmadığı takdirde depo masraflarından kur- telunmakla beraber belki sigorta primi — malların açıkta daha fazla rizikoya maruz olmaları sebebi ile — yüksek olabilir. Bu takdirde ise depolama masraflarının yapılmaması dolayısı ile temin edilen taşruf ile ödenen fazla prim arasındaki fark, ikame masraflarının hesabında dikkate alınan ölçülecek, taraflar arasında taksim edilir.

c. Müşterek Yolculuğun Sona Ermesi : Eğer barınma limanında iken gemi mahkûm edilir (54) veya yet asıl yolculuğa devam etmekten vazgeçilirse, bu kararın verildiği tarihten itibaren işleyecek depo masrafları müşterek avaryaya girmez (TK 1190/3 — YAK X c). Masrafların müşterek avaryaya girmesi ancak gemi ile yük arasındaki mukadderat birliğine bağlı olduğunu ve mahkûmiyet veya esas yolcu-

53) LOWNDES and RUDOLF 340.
54) Geminin mahkûm edilmiş müşteri yolculuğa devam edilmesinin teknik bakımdan mümkün olmadığını demektir ARSEVEN 125.
luktan vazgeçilmesi ile bu mukadderat birliği ortadan kaldıdiği cihetle, artık masraf paylaşılması söz konusu olamayacaktır (55). Bundan sonra taraflar kendi masraflarına katlanırlar ve poşin ödenmiş paralar var ise, mezkür tarih itibarı ile iadecye tâbi tutulurlar.

Ancak, mahkûmiyet veyahut yolculuktan vazgeçme anında boşaltma bitmemiş ise, menfaat istirákı devam ettiği, gemi ve yük birlerinden bıflılı ayrılmış olmadiansı için, boşaltmanın tamamen bittiği tarihe kadar işleyecek depo masrafları müşterek avarya paylaşmasına kabul edilir (TK 1190/3 — YAK X c).


Paylaşılacak masraflar bakımından mahkûmiyet tarihinde veya yolculuktan vazgeçilmesi hususunda anlaşıldığı veyahut boşaltmanın bittiği günde yapılmış olanlar müşterek avaryaaya dahil edilir (57).

Gerek Ticaret Kanunu ve gerekse York-Anvers Kaideleri geminin mahkûmiyeti veyahut ilk yolculuktan vazgeçilmesi üzerine, sa-dece deço masraflarının ödenmeyeceğinden söz etmektedirler. Ancak, geminin mahkûmiyeti veyahut ilk yolculuktan vazgeçilmesi neticesinde gemi ve yük arasındaki mukadderat istirákı bitmiştir ve artık müşterek avaryadan söz etmek imkâni kalmamıştır. Bu itibarla her ilgili kendi masrafını kendisi çekecektir. Şu halde, sadece deço masrafları değil hiç bir masrafın paylaşılması gerekir. Nitekim Ticaret Kanunu 1190. maddesinin 6. bendinde münzam durmadan doğan mas-

55) ARSEVEN 125.
56) LOWNDGES and RUDOLF 341.
57) LOWNDGES and RUDOLF 341.
raflar bakımından bu hususu açıkça ve bütün masraflar değişiklikte ık- ne alan genç bir ibare kullanarak be’ırtmıştır. İşbu bende göre ge- minin mahkümüyeti veya hattu ilk yolculuğuna devam etmemesi üzere- rine, bu tarihlerden sonra yapılacak masraflardan hiç birisi paylaş- maya kabul edilmez.


3. Tekrar Yükleme Masrafları:

a. Kural Olarak: TK 1190/3 gemiden boşaltılmış olan yüklerin tekrar gemye yüklenmesine ait masrafların, TK 1190/2. bende atıf yaparak, boşaltma masraflarının müşterek avarya kabul edildiği hallerde, keza müşterek avaryaaya ithal edileceğini söylemektedir. YAK X c de aynı yolda hüküm ihtiva eder.


YAK X c kuralı ise her hangi bir atıf yapmaksızın sadece, bo- şaltma masraflarının müşterek avaryaaya kabul edildiği her şıktta tekrar yükleme masraflarının da müşterek avaryaaya gireceğini söyle-mektedir.

58) Ister bir barınma limanında istер ise barınma limanı olarak kabul edilmiş olan bir uğrama limanında yapılın, yeni bir yük yüklenliği takdirde bunun masraflarının müşterek avaryaaya girmeyeceğini aşıkardır.

DCTK 17. md. barınma hareketinin bir müsterek avarya hasarı üzerine yapıldığı hallerde, 19. md. ise gemi veya yükte müsterek avaryadan sayılan hasarların tamir veya İslahi için yük boşaltmalar üzerine yapılan tekrar yüklemelerde, masrafları müsterek avaryaya kabul eder. 18. md. müsterek avaryadan sayılan hasarlar karşısında vaki barınmada yapılacak tekrar yükleme masraflarını ve Lloyd’s tabikatını aksettiren 20/d maddesi ise yine aynı şartlar altında barınmalarda, boşaltma masrafları müsterek avaryadan sayılسا bile, tekrar yükleme masraflarını navluna tahmil eder.

Doktrin sahasında Carver, müsterek selâmet amacına uygun olmak şartı ile tekrar yükleme masraflarının müsterek avaryaya geleceği görüşündedir. Aksi takdirde, yazar, bu masrafların don atan tarafından tahammül edilmesi gerektğini ileri sürer (59).

Arnould ise tekrar yükleme işinin gemi ve yükü tehlileden kurtarmak maksadı ile yapılmış bir hareket olmadığı, binnetice burada bir müsterek avarya fedakârlıından söz edilemeyeceği görüşündedir (60).

Gerçekten, tekrar yükleme müsterek selâmetin temini gibi bir maksat ile yapılmaz. Bi'âkıis bu iş tamamen taşıyanın sefere devam etmek ve navluna hak kazanmak maksadı ile yaptığı bir hareket tir (61).

Gerçç müsterek selâmetin temini maksadı ile yapılan barınma hareketinde bir limana giriş, yüklerin boşaltılması ve tekrar yüklenmesi, devam eden kompleks bir olaylar zinciri olarak mütalaâ edilebilir; fakat, müsterek avaryada esas unsur olarak aranması gereken müsterek selâmet unsuru her bir olay için ayrı ayrı düşünülmeli-

59) CARVER 765, 766.
60) ARNOULD 929.
61) ARNOULD 930.
dir. Daha evvel de işaret etildiği gibi, TK 1075 deniz yolculuğunun bütün masraflarının taşıyan tarafından tahammül edileceğiini derpiş etmektedir. TK 1075/III müşterek avaryayı istisna etmiştir ama, fikrada «Müşterek avarya halleri ile...» denmekle, herhalde münferit müşteri avaryalar derpiş edilmiş olup, bir müşterek avarya olayına bağlı zincirleme sarfiyatın tamaminin istisna edileceği de düşünülmemiştir. Şu halde tekrar yükleme masraflarının taşıyanın üzerinde birakılıp, paylaşmaya sokulmaması daha isabetli olurdu,

4. Yuğe Gelen Zararlar:

Barınma limanında boşaltma, depolama ve tekrar yükleme sırasında yüklerde meydana gelebilecek hasarların akıbeti TK 1192 ve YAK XII de düzenlenmiştir. Bu iki hüküm göre, boşaltma, depolama ve tekrar yükleme ameliyelerinin masrafları müşterek avarya masraflı olarak kabul edildiği takdirde, bu ameliyelere esnasında yüklerde meydana gelecek hasar ve kayıplar da müşterek avarya masraflı olarak garameye alınır (keza DCTK 26, 27 md.).

Gerek TK 1192. md. ve gerekse YAK XII. kuralının kullandıkları ibarelere bakılgımız zaman, yüklerde meydana gelen zararların boşaltma, depolama ve tekrar yükleme faaliyetleri sırasında olması zararların müşterek avaryaya kabulü için kâfıdir: (TK 1192 «... ameliyeleri sırasında...» ve YAK XII «... caused in the act of...») Zararın asıl doğum sebəbi veya faili hakkında herhangi bir kayıt bulunmadığı cihetle kullanılan ameliyeler sırasında meydana gelmiş olması, müşterek avaryaya alınması için yeterlidir (62).


62) LOWNDES and RUDOLF 354.
63) CARVER 769, LOWNDES and RUDOLF 355.
müşterek avarya fedakârlığı ile bir illiyet bağlı kurulabilecek zararlar olmalıdır; yüklerin her hâl ve kârda maruz kalacakları zararları tazmin ettirilmesi yoluna gidilemez.

Kaldı ki, incelemekte olduğumuz durum, YAK C kuralına da aykırı düşmekteair. Nitekim, gerek ARSEVEN, (s. 149) ve gerekse LOWNDES (s. 355) taşbikatin geniş tefsire mütemayîl olduğunu ve tefsir kaidesinin hükümü icabı, numaralı kaidelerdeki hususî tanzim şekillerinin C kaidesini bertaraf ettiği ileri sürerek, muhtelif yük zararlarını müsterek avaryaya dahil eylediğini yazmaktadırlar. LOWNDES'in verdiği misalde (s. 355) karadaki tesislerin yetersizliği sebebi ile aşağıda bırakılan ve aracılık eden layetlerde bekletilen yüklerde meydana gelen hasarlar; eski depolarda yağmur sularının sızmasi sebebi ile İslam zarar gören yüklerin bu zararları, müsterek avaryaya kabul edilmiştir.

DCTK 26 ve 27. maddeleri yüklerde, boşalta, depolama ve tekrar yükleme sırasında bu ameliyeler sebebi ile bizzatur (... neccessarily) hasil olan zararların müsterek avaryaya gireceğini söleyerek, illiyet meselesini belirtmiştir.

Kanaatimizce bu maddenin bu kadar geniş tefsir edilmesi doğru değildir. Özellikle müsterek selâmet maksadının bulunmadığı durumlarda her ilgînin kendi zararına katlanmasi genel prensiplerin icabidir.

TK 1192 ve YAK XII hükümlerine göre, yakıt ve kumanyanın maruz kalacakları zararlar da, yük zararları gibi paylaşmaya tabidir.

III. GEMİ ADAMLARINA İLİŞKİN MASRAFLAR:

1. Genel Olarak:

Donatanın kaptan, zabitan ve sair mürettebata görevleri karşılığında ödemekle yükümlü olduğu ücretler vardır. Bu ücretler ya aralarındaki sözleşmelerden veya bu kanun hükümlerinden doğar.

Burada ARSEVEN’in bir görüşüne katılmadığımızı belirtmek isteriz. Yazar YAK XI c kuralın’ın aslinin „... ister kanundan, ister mu-kavele hüküm ve şartlarından doğsun...” tartışında olduğunu ve kanunumuzdaki „... iş akdiyle...” ibaresinin kanun koyucu tarafından hatâli bir daraltma olarak bu şekilde yazıldığını söylemektedir (64). Ancak, YAK 1950 İngilizce metninde ise ilgili bent „... under the terms or articles of employment.” şeklindedir. Bu ibare, „... istihdamin şart ve maddeleri...” olarak dilimize çevrilibilir.

2. Barınma Limanındaki Ücretler ve Bakım Masrafları:

Geminin barınma limanında girmesinden itibaren kaptan, zabitan ve mürettebata ödenen ücretler müsterek avarya paylaşmasına girer. Bu arada gemi adamlarının yeme ve içme masrafları da, kumanyaşdan yapılmış olan fazla harcamalar ile paylaşmaya alınır.

Bu konuda YAK gemi adamlarının bakım masraflarından söz etmektedir. Knunnumuzda böyle bir kayıt bulunmamakla beraber, yapılacak yorum şu olmalıdır; barınma hareketi süresince gemi adamlarının normal ücretlerine ilâveten yeme ve içme masrafları, hastalanın müterretabin tedavi masrafları vehattâ gemide yatıp kalkmak mümkün olamıyorsa veyahut gemide kalınması gemi ve yükün müsterek selâметi için sakıncahe ise karada yatıp kalkma ve sair bakım masrafları da müsterek avaryadan sayılır (65).

64) ARSEVEN 135.
65) GÖKNIL 269.

3. Yolculuğun Uzaması Sebebi İle Gemi Adamlarına Ödenen Paralar:

Kanunumuz ve YAK uzayan yolculuk dolayısı ile kaptan ve sair mürettebata ödenen para'lardan söz ettiği göre, yukarıda da açık-lamaya çalıştóriağimiz gibi, geminin bir limana barınmak amacı ile normal rotasından ayrılmasından itibaren, tekrar yola çıkmaması kadar gemi adamlarına ödenen paralar ve keza bu süre zarfında — ister liman içinde, ister limana varınca kadar — onların lehine yapılan harcamalar müşterek avarya sayılır. Ancak, normal ücretlerin dışında yapılan harcamalar makul sebepler ve makul miktarlar ile yapılmış olmalıdır.

IV. İKAME MASRAFLARI

1. Kavram:

Müşterek avarya teşkil edecek nitelikte bir fedakârlık yapmayı gerektiren bir halde, başka bir yola tevessül ederek müşterek avaryadan sayılacak olan bir fedakârlığı — veya baudur masrafı — önlemedik için ve onun yerine — her ne kadar müşterek avaryadan sayılmasa da — yapılan bir başka fedakârlık veya masraf, bu şart altında müşterek avarya paylaşımasına sokulur ve bunlara ikame masrafları denir (TK 1179/IV — YAK F).

İkame masrafları normal olarak yapılmışdan kurtulunmuş olan asıl avarya masraflarından daha az bir miktar tutar. Fakat, böyle olmayıp da ikame masrafi yerine yapıldığı kabul edilen avarya fedakâr-lığından daha yüksek bir miktarda olursa bu takdirde paylaşılmaya kabul edilecek olan ikame masrafi ancak asıl avarya fedakârliği yapmış olsa idi ne miktar tutacak idi ise, o miktara kadar olandır; fazlası yapanın srtinda kalır (66). İkame masraflarında yapılan
harcamadan kimin menfaat temin ettiği değil, fakat esas masraf yapılmış olsa idi garame paylaşması nasıl olacaktır, ona bakılır (67).

Bir masrafın ikame masraflı sayılabi'nesi için onun her hangi bir zararı önlemek için değil, bir olağanüstü avarya masraflıдан tasarruf etmek gayesi ile yapılmış olması lâzîmdir (68).

Earmma müşterek avaryasında ikame masrafları üç halde ortaya çıkmaktadır ki, bunlardan i.k ikisi genel kurala nisbetle bazı özellikler arzederler.

2. **Yedekleme Masrafları:**


Bir barınma limanına girmiş olan gemide yapılmasını gereken tamirlerin bulunulan yerde yapılmasını teknik bakımından mümkün olmakla beraber, ekonomik şartlar bakımından bazı ağır külfetlere yol açabilir. Buna mukabil, geminin tamirlerin daha ucuzা yapılabilceği bir başka limana veya varma limanına kadar yedekte götürülüp orada tamir edilmesi, tamir masraflırdan tasarruf edilmesi mümkün kılıyor ve keza bu sekilde barınma limanında yapılacak olan müşterek avarya masraflırdan da kurultunuyor ise, geminin yedekleme masrafları ikame masrafi niteliğini kazanır ve ilgili lider arasında paylaşılır.

b. Paylaşmadaki Özellik : Bu nev'i ikame masrafrın ilgileri arasında hangi oranda paylaşılacağı hususında bir özellik karşıma çıkar. Preşip olarak ikame masraflırinin paylaşı'ması, diğer esas müşterek avarya masraflırinin paylaşılması gibi clur; yeterki ikame masraflı önlenmiş olan asıl avarya masrafini aşmasın. Fakat yedekleme masraflı ilgilerin müşterek avarya masrafinin yapılmasi sayesinde sağlamış olduklarını tasarruf oranında paylaşılacaktır (69). Şöyle ki, barınma limanında bir takim müşterek avarya mas-

66) LOWNDES and RUDOLF 303.
67) LOWNDES and RUDOLF 172.
68) LOWNDES and RUDOLF 344.
69) LOWNDES and RUDOLF 342.

Öyle haller olabilir ki yedekleme masrafi barınma limanındaki boşaltma, depolama, tekrar yükleme vs. masraflarını aşabileceğini gibi, aynı zamanda barınma limanında yapılacak tamire nisbetle esas liman- da yapılacak tamir ile sağ'anacak tasarruftan da fazla olabilir fakat her ikisinin toplamından daha az bir meblâg tutabilir. Görülüyör ki, bu misâlde ikame masrafi münferit masraflardan fazla olmakla beraber bunların yapılmaması ile sağlanan tasarrufun toplamından azdır. Şu halde, her ilgili kendi payına isabet edecek olan tasarruf yüzdesi oranında ikame masraflarına işitirak edecektir (70).


3. Yükün Başka Bir Vasıta İle Yollanması Masrafları:

a. Kavram: Olabilir, gemi barınma liman'ında iken, burada yapılacak masraflardan tasarruf etmek için, yüklerin tamamı veya

70) Misal iç'in bakz. LOWNDES and RUDOLF 175 - 176.
b. Paylaşmaya Girecek Masraflar: Yükünün başka bir gemi ile yollanması halinde, işbu geminin masrafi donatının yolculuğa devam etmemekle sağladığı tasarruf çıkarıldıkten sonra, boşaltma, depolama, tekrar yükleme vs. barınma masraflarının yerine ikame edilecek olan bir masraf çeşididir ve paylaşma bunun üzerinden yapılır (TİK 1190/4 - YAK X d).

4. Gemi Adamlarına Ödenen EK Çalışma Ücretleri:


Eyununa beraber yolculuğun devamı sırasında yapılan tamirler dolayısı ile vaki masraflar ve gemi adamlarına ödenen ücretler müşterek avaryaaya girmez (72).

5. Bazı Özel Haller:

Gerek Ticaret Kanunu ve gerekse York-Anvers kaideleri tarafındandan bahis konusu edilmemekle beraber, barınma avaryasında sık sık ortaya çıkışlı muhtemel bazı hâdiselere de kısaca temas etmek fai deli olabilir.

71) LOWNDES and RUDOLF 147.
a. Yükün karaya çıkartılıp depolara yerleştirilmesi ve tekrar gemiye yüklenmesi yerine bunlar layterlerde veya satılarda muhafaza edildikleri takdirde, bu yoldan temin edilecek tasarruf oranında, layter ve şartlaraodenen para boşalırma ve depolama masraflarına karşı bir ikame masrafi teşkil eder (73).

b. Barınma limanında bulunuluğu sıradadarafların anlaşması ile yük satılır ve yolculuğa bağlanacağı zaman yerine yenisi satın alınrsa, alım-satım arasında doğabilecek fark, depolama vs. masraflarının yerine paylaşılır (74).

c. Yükün başka bir gemi ile gönderilmesi halinde gemi ve yük arasındaki beraberlik sonda ermiş olacağını cihetle, sevk tarihinden itibaren yükten herhangi bir müşterek avarya payı istenemeyecektir. Buna mani olmak için genellikle navlun mukavvelelerine «non-separation clause = ayrılmazlık klozu» dercedilir ve buna instaden gemi ve yük arasındaki mukaddaret bağınnın devam ettiği kabul olunur.

d. Gerek boşalırma ve depolama ve gerekse layter masraflarının çok fazla bir meblâg tutacağına binaen gerekli tamirlerin yapılabilmesi için kaptanın gemiyi karaya oturtmayı tercih etmesi üzerine teknede meydana gelen zararlar, boşalırma v.s. masrafları yerine müşterek avarya kabul olunur (75).

VI. MÜŞTEREK AVARYAYA GÎRMÎEYEN BEKLEMEDEN DOĞAN MASRAFLAR

1. Genel Olarak:

Gerek TK 1190/6 ve gerekse YAK XI b bir geminin her hangi bir liman veya hat yerde barınma müşteri avaryası teşkil etmeyecek bir şekilde beklemesi ha’inde, bu hal dolayısı ile yapılmış olan masraflardan bir kısmının müşterek avarya masrafi gibi paylaşmaya tâbi tutulacağına öngörümektedirler. Ortada bir barınma halı olmadığı için Ticaret Kanunu ve York-Anvers Kaideleri herhangi bir liman-
dan söz etmektedirler. Bu liman bir uğrama limanı olabileceği gibi, yükleme limanı da olabilir.

2. York-Anvers Kaidele rinin Tanzimi

Bir geminin barınma hareketi teşkil etmeyecek şekilde bir limana girmesi veyahut bir limanda kalması veya beklemesi (i) kaza, fedakârlik veyahut diğer olağanüstü hallerin bu durumu müşterek selâmet için zorunlu kalması; veyahut (ii) kaza veyahut fedakârlik sebebi ile meydana gelen hasarlardaki tamir edilmesi yolculuğun emniyetle devami için zaruri ise, işbu tamirlerin yapılmasının temin yüzünden olduğu ise, aşağıda inceleyeceğimiz masraflar müşterek avarya paylaşmasına tabi tutulur.


3. Ticaret Kanunu'nun Tanzimi:

Kanunununuzun bu hale ilişkin hükmü biraz farklıdır.

Bir limana girmek veyahut orada kalmak hasarlardaki tamiri zerraretinden ileri gelmiş ise, aranan şartlar YAK XI b kuralındakilerin aynıdır.

Fakat, TK 1190/6. bendin baş tarafa indiki hüküm YAK'den farklıdır. Burada, herhangi bir sebep veyahut müşterek selâmet şartı aranmakta, sadece bir liman veya yere girme veyahut orada kalmanın, hukuki neticelerin doğması için kâfi olacağı intibâni uyandıran bir ibare yer almaktadır.

Bendin mevcut halı ile uygulanmasının gayet mânâsız neticeler yol açabileceği așıkârdır. Bu itibarla, mezkûr hüküm YAK XI b kuralının ifadesi ile tamamlanarak burada da fedakârlik, kaza veyahut sair olağanüstü hallerin bir limana girmesi veya orada kalma aksiy müşterek selâmet için zarurî kalması şartını aramak yoluna gidilebilir. Daha doğrusu, TK 1190/6. bent TK 1190/I deki esas prensip açısından tefsir edilip her hal ve kârda müşterek selâmetin temini şartını
aramak ve böylece YAK XI b kuralının getirmiş olduğu genişletici mahiyetteki uygulamaya hiç olmaz ise kanunumuzun sistemi bakımından mani olmak gerekir (76).

4. Paylaşmaya kabul edilecek masraflar


b. Yakıt, Kumanda ve Liman Masrafları: Bekleme süresi içinde kullanılan yakıt ve kumanyaya ilişkin masraflar ile (77), bu süre zarfında ödenmiş olan liman ücretleri müşterek avarya paylaşmasına dahil edilir.

Ancak, müşterek avarya kabul edilmeyecek mahiyetteki tahirler sebebi ile kullanılanmış olan yakıt ve kumanya ile yine aynı nitelikteki tahirler dolayısı ile ödenmiş olan liman ücretleri paylaşmanın dışında bırakılır.

5. Bekleme Süresinin Tahdidi

Gerek kanun (TK 1190/6) ve gerekse YAK (XI b) münzam duurma devresini presnip olarak, geminin yola çıkabilecek duruma geldiği veyahut bu duruma gelmesi icap ettiği tarih ile sınırlandımıştır. Gerçi bu sınırlandırıcı kayıt gemi adamları için yapılmış olan masraflar ile ilgili olarak yazılmış ve binnetice yalnız bu kategori masrafları sınırlandırır bir hüküm imiş intibaişi uyandırmaktadır. Nitekim, bir

76) ARSEVEN TK 1190/6. bend hüküminin ilk ibaresinin bu yorum tarzı ile anlaşılması gerektiği kanaatindadir, s. 135.

77) Ancak, gemi adamları tarafından istihlak edilen kumanya ve yakıt için teşbit edilen garaçe payları tefrık edilerek, gemi adamları için yapılmış olan genel masraflar kategorisinden mabsup edilmelidir.
yandan geminin mahküm edilmesi veyahut asıl yolculuktan vaz-gehmesi halini düzenleyen ve bir yandan da müşterek avarya sayıl-
mayan talişmilerin yapılması halinde yakıt, kumanya ve liman masraflar-
inin paylaşımla girmeyeceğini öngören ve dolayısı ile her bir mas-
raflıضيف ile sanki ayrı ayrı tahditler varmış kanaatini uyandır-
hükümlerin karşısında, yukarı'da ileri sürdüğümüz genel tahdit kai-
desi tenkide müsait bir fikir olarak belirebilir. **Fakat:**

a. Müşterek avarya sayılmayan beklemelerde müşterek avarya-
prensiplerin tatbiki, zaten bir istisna hükmüdür ve çeşitli suiis-
mallere yol açabilir. Bu itibarla, hükümün dar yorumlanması gereklı-
dir. Bir müşterek avarya hali olmamasına rağmen kanunda öngörü-
len şartların varlığı sebebi ile ilgiliar arasında paylaşılacak olan bel-
masrafların zaman itibarı ile bir aşarğı had ile sınırlanırılmış el-
zemdir. Gerçekte, bu zaman faslası geminin yola çıkma baş hale-
gealdiği anda sona erer. Suiistimalleri ön' emek amacı ile geminin-
yola çıkma baş duruma getirilmesi gereken an dahi bekleme sü-
resinin sınırına teşkil eder. Zira, içinde bulunulan şartlara göre, ob-
jektif esaslar daireşinde tesbit edilecek olan bir sürenin bitmesine
rağmen, gemi hâlâ yola çıkacak vaziyete getirilmemiş ise, artık bun-
dan da fazla bir süre içinde yapılacak masrafların ilgililerden istene-
memesi hakkaniyete uygundur. Şu halde, müşterek avarya hareketi
sayılmasının bir bekleme süresi, geminin yola çıkma baş olduğu
veyahut hale getirilmesi gerektiği tarihte sona erer ve bundan
sonra hiç bir masraf paylaşımla kabul edilmeyez.

b. Geminin mahküm edilmesi veyahut ilk yolculuğundan vaz-
geçmesi halleri ve eğer bu tarihlerde boşalta tamamlanmış ise,
boşaltmanın bitirilmesi müşterek yolculüğün sona ermesi, yani gemi
ve yük arasındaki mukadderat bağ'ının ortadan kalkması demektir. Bu
durumda zaten müşterek avarya müessesesinin tatbik sahası kalma-
yacağı daha evvel izah edilmişti. Binaenaleyh, gerek York - Anvers
Kaideleri ve gerekse Ticaret Kanunu müşterek yolculüğün sona erme-
si ile münzam durma süresinin de sona ereceğini söylemekle, esasen
uygulanması gerekken bir temel kuralı, ihtiyaten tekrar etmiş olmak-
tan fazla bir şey yapmış değildirler. Kaldır ki, yola çıkma baş hale
le getirilmiş olması gerekken bir geminin daha sonraki bir tarihte
mahkümeyetine karar verilmesi şıkında, münzam durma devresi,
yolculuğa başlanılmış olması gerekken tarihte zaten sona ermiş olur.
Bu tarih ile mahkûmiyetin kararının verildiği tarih arasında geçen dev-
rede yapılmış olan münzam durma masrafları paylaşmaya dahil edilemez. Eğer, başka bir müşterek avarya hali mevcut ise, mahkûmiyet kararı ancak bu hususta hüküm ifade edebilir.

c. Yakıt, kumanya ve liman masrafları hakkında konuşulan sınırlama ise, madde itibari iledir. Tamir müşterek avaryadan sayılan for için mezkûr masraflar paylaşmaya kabul edilseler bile eğer tamir'ler geminin yola hazır hale gîtrilmesi için gereken zamanda tamamlanmış ise, bu tarihten sonraki günlerde yapılacak kumanya, yakıt ve liman masrafları için pay istenemeyecektir.