



“IUA Enstitü Kargo Klozları-Müşterek Avarya-York Anwers Kuralları” Sürecinde Bir İnceleme

Doç. Dr. Selma AYTÜRE

Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi,
Şereflikoçhisar Uygulamalı Bilimler Fakültesi,
Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü,
sayture@ybu.edu.tr
ORCID: 0000-0003-0184-5040

Ömer BERKİ

Türk Dış Ticaret Vakfı, Yönetim Kurulu Üyesi,
oberki@tdv.org.tr

Özet

Bu çalışmada, deniz ticaretinin sunduğu konu zenginliği içinde önemli bir yere sahip olan ve başlıkta belirtilen “Enstitü Kargo Klozları-Müşterek Avarya-York Anwers Kuralları” eksenindeki düzenlemeler ve bunların uygulamaya yansımaları analiz edilmekte, bazı öneriler tartışmaya açılmaktadır. Dünya ticareti içinde “deniz ticareti” özel bir yere sahiptir. Bu “özel yer”, bir yandan deniz ticaretinin 2010’lu yılların sonlarında 20 trilyon dolara ulaşan dünya ticareti içinde miktar olarak % 80, değer olarak % 70 seviyelerindeki bir hacim oluşturmasından, öte yandan tüm ülkelerin ticaret kanunlarının büyük bir bölümünü oluşturmasından kaynaklanmaktadır. Bunlar yanında deniz ticareti, tarihsel gelişimiyle, sahip olduğu çok geniş terminolojik alt yapısıyla ve ayrıca operasyonel işlemlerdeki zengin çeşitliliği ile de bu “özel yer” niteliğini hak etmektedir. Müşterek Avarya kuralları, Enstitü Kargo Klozları bütünü içinde değil, ayrı bir hukuki metin niteliğindeki “York-Anwers Kuralları” ile düzenlenmektedir. Ayrıca, müşterek avaryanın tanımının yapıldığı Türk Ticaret Kanunu’nun 1272. maddesindeki “deniz sergüzeştisi” kavramının da terminolojik analizine yer verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Ticareti, Kargo Klozları, Müşterek Avarya, York Anwers Kuralları.

An evaluation of the “Institute Cargo Clauses-General Average-York Antwerp Rules” Process

Abstract

In this study, the regulations in the axis of “Institute Cargo Clauses-General Average-York Antwerp Rules”, which have an important place in the richness of the subject of maritime trade, and their reflection on the application are analyzed and some suggestions are discussed. “Maritime trade” has a special place in World trade. This “special place” is due to the fact that sea trade constitutes a volume of 80% and 70% in value in the world trade, which reached 20 trillion dollars in the late 2010s, on the one hand, and on the other hand, it constitutes a large part of the trade laws of all countries. In addition to these, maritime trade deserves “special place” with its historical development, wide terminological infrastructure and rich variety of operational transactions. The General Average Rules are regulated by the “York-Antwerp Rules”, which are a separate legal text, not within the Institute Cargo Clauses. In addition, the terminological analysis of the concept of “marine adventure” in the article 1272 of the Turkish Commercial Code is included.

Keywords: Maritime Trade, Cargo Clauses, General Average, York Antwerp Rules.

GİRİŞ

İnsanlık tarihi boyunca mal ticareti hep yapılagelmiştir. Ticaretin en ilkel şekli “takas” (barter) olarak kabul edilmektedir. Ancak, bazı ülkelerin, içsel ve dışsal ekonomik sıkıntılar nedeniyle genel adı “karşılıklı ticaret” (counter trade) olan, aralarında takasın da bulunduğu, kliring, off-set gibi

yöntemlere 20. Yüzyılda olduğu gibi bugün de, ticaretin devamı için bir “çare” olarak başvurdukları bilinmektedir.

Türkiye’de de, 1960 ve 70’li yıllarda, o zamanki adıyla Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği (SSCB) ile yapılan ve Seydişehir Alüminyum, İskenderun Demir-Çelik gibi önemli sanayi kuruluşlarının çıktığı kliring gibi; ABD ile yapılan ve F-16 üretiminin gerçekleştirildiği off-set gibi karşılıklı ticaret antlaşmaları ilk akla gelenlerdir. 1990’ların sonlarına doğru Rusya krizi yanında Uzak Doğu finans krizi takası gündeme getirmiş ve bu alanda özellikle özel sektör açısından sınırlı ölçülerde de olsa, bazı firmaların takasa yöneldiği görülmüştür.

Karşılıklı ticaret, istisnai bir durumdur. Aslolan, en basit şekliyle “malın satılması, bedelin alınması” veya “bir bedel karşılığında mal satılması” şeklinde tanımlayabileceğimiz konvansiyonel ticarettir.

İçinde bulunduğumuz 21. Yüzyılın ilk çeyreğinde bu tanım, ticaretin iki temel unsurunu içermesi bakımından değerlidir. Bunlardan biri “mal” ve diğeri de “bedel”dir. Bu iki unsurun ortak bir özelliği vardır. Her ikisi de sigorta edilmektedir. “Paranın sigortası” genellikle Eximbanklar tarafından “İhracat Kredi Sigortası” adıyla yapılmaktadır. Bu sistem Türkiye’de de, Eximbank tarafından 2015 yılına kadar aynı isimle uygulanmakta iken, sonraları, çok daha doğru bir başlık altında, “İhracat Alacak Sigortası” olarak uygulanmaya devam edilmektedir.

“Malın sigortası” ise, merkezi Londra’da bulunan “Uluslararası Sigortacılar Birliği” (International Underwriting Association/IUA) tarafından düzenlenen “Enstitü Kargo Klozları” (Institute Cargo Clauses/ICC”) çerçevesinde, dünya genelinde uygulanmaktadır. Bu çalışmanın konusu malın sigortası, eski tabirle emtea sigortasıdır.

1. LLOYD’S

1600’lü yılların sonuna doğru, Londra’da Edward Lloyd’un kahvehanesi (Lloyd’s Coffee House) gemi sahipleri, girişimciler ve tüccarların uğrak noktasıdır. Konuşulan konular da doğal olarak deniz ticareti ve özellikle taşımalarda yaşanan sorunlardır. Deniz yolu taşımacılığında İngiltere o dönem, coğrafi konumu nedeniyle dış ticaretini tamamen deniz yoluyla gerçekleştirebilmektedir. Geminin ve taşıdığı yükün selâmeti en önemli konudur. Bu noktada Lloyd’un kahvehanesinde somut bir faaliyet başlar: Gemilere ve geminin yüküne teminat vermeye, başka bir ifadeyle sigorta yapılmaya başlanmıştır. Yıl 1686’dır. Lloyd’s un mekânında sigorta yapanlara (sigortacılar), sigorta belgelerini imzalamaları karşılığında “underwriter” denilmektedir. Bu sigortacılar Lloyd’un ölümünden sonra kendi aralarında “Lloyd’s” (bugün “Lloyd’s of London” olarak da anılmaktadır) adında resmi olmayan bir meslek topluluğu kurarlar. Lloyd’s Topluluğu, 1871 yılında İngiltere Parlamentosu’nun çıkardığı bir kanunla (Lloyd’s Act) “Birlik” haline getirilir.

Başlangıçta sadece deniz taşımacılığında sigortacılık faaliyetleri yürüten Lloyd’s bugün itibariyle nev’i şahsına münhasır bir kurum niteliğindedir. Bankaların, sigorta şirketlerinin, finansman kuruluşlarının oluşturduğu bir havuzdan risk, reasürans, teminat, taahhütname gibi sigorta piyasası odaklı hizmet sağlamaktadır. Ayrıca dünya denizyolu taşımacılığı ve gemiler özelinde istihbari bilgi sağlamaktadır. Lloyd’s’ un en önemli özelliklerinden biri, üyelerinin sigortalı ile doğrudan temas etmemeleri, “Brokerlar” (aracı kişi veya şirket) üzerinden işlem yapmalarındır. Brokerların, Lloyd’s’a kayıtlı olmaları, işlem yapabilmeleri için ön şarttır (The Corporation of Lloyd, 1986).

Türk Loydu / Türk Loydu Vakfı

Türk Loydu, 1962 yılında “Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Gemi Mühendisleri Odası” tarafından kurulmuştur. 1966 yılında tüzel kişiliği Vakıf olarak değiştirilmiştir. Vakfın idari yapısı TMMOB Gemi Mühendisleri Odası ağırlıklı olmak üzere; Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği; İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz) Deniz Ticaret Odası ve İstanbul Sanayi Odası’ndan oluşmaktadır.

Bu bünyedeki “Türk Loydu U.D.H. (Uygunluk Değerlendirme Hizmetleri) A.Ş.”, klaslama, muayene ve belgelendirme hizmetlerini sağlayan bir kuruluştur. Bugün itibarıyla, hizmetlerini uluslararası tanınırlığı olan akreditasyonlar ve yetkiler çerçevesinde sürdürmekte, geniş bir yelpazede gemi klaslama, yönetim sistemleri, ürün ve personel belgelendirme, muayene, onaylanmış kuruluş, üçüncü taraf kontrolörlük ve gözetim hizmetleri vermektedir.¹

2. RODOS AVARYA KANUNU - İNGİLİZ DENİZCİLİK KANUNU

Dünya ticaret tarihine bakıldığında “Denizcilik Kanunu” veya benzer başlıklı farklı ulusal hukuki metinlere rastlanmaktadır. Bu çalışmada, “Rodod Avarya Kanunu” (Rodod Deniz Kanunu; Rodod Kanunu; Rodod Denizcilik Kanunu olarak da anılmaktadır) hakkında ve İngiliz sömürgeciliği ve esas itibarıyla Hollandalılara karşı bir hareket niteliğindeki, “İngiltere’nin deniz taşımacılığında ve deniz ticaretinde mutlak hakimiyet sağlaması” amacına yönelik olarak tarihteki yerini alan “İngiliz Denizcilik Kanunu”na ilişkin bilgi verilmektedir.

Rodod Avarya Kanunu (Lex Rhodia de lactu)

Müşterek avarya konusundaki ilk hukuki düzenleme, milattan önceki asırlarda Akdeniz’de önemli bir ticaret hakimiyeti kuran Rodoslular’a dayandırılmakta, ancak bu kanunun özgün şeklinin (yazılı metninin) günümüze intikal etmediği belirtilmektedir. Söz konusu kanuna ilişkin “fragmanların”, Romalı hukukçuların eserleri vasıtasıyla daha sonraki dönemlere ulaştığı ifade edilmektedir

M.Ö. V-III yüzyılları civarında, Rodoslular’ın Küçük Asya (Anadolu) odaklı yoğun kolonizasyon politikasına paralel olarak, Akdeniz ticaretine de hakim olmaları sonucunda, eşyanın tabiatına uygun bir şekilde, deniz yolu neredeyse tek ticaret yolu olarak kullanılmıştır. Bu durumun Rodoslular’ı “deniz kanunları” yapmaya itmesi, içinde buldukları ticaret ortamının bir sonucu olarak değerlendirilebilir de, binlerce yıl önce böyle bir şeyin düşünülmesinin hayret ve takdirle karşılanması gerekmektedir. Rodoslular’ın müthiş bir öngörüyle, milattan önceki bir zamanda düşündükleri bir “sigorta sisteminin” kendisinden sonra, başta Roma Hukuku olmak üzere, birçok hukuk sistemine öncülük etmesinin ve neticede bugün “York Anvers Kuralları” olarak andığımız düzenlemenin temellerini oluşturmasının dünya ticaret tarihi adına önemle kaydedilmesi gerekir.

Rodod Avarya Kanunu’nun, Doğu Roma İmparatoru I. Justinianus Dönemi’nde (527-567) yapılan Roma Hukuku’na ait büyük kanun (külliyyat) derlemesi (528 yılında başlanmış, 534 arasında tamamlanmıştır) “Corpus Iuris Civilis”in Digesta adlı bölümünde yer aldığı belirtilmektedir. Bu efsane hukuk külliyyatına giren Rodod müşterek avarya kurallarının, eserlerinde Rodod kanunlarına yer vermiş olan klasik dönem (M.Ö. 150-M.S. 294) hukukçularından yapılan alıntılardan oluştuğu ifade edilmektedir (Kurul, 2015: 520-525).

Örnek olması bakımından, Digesta’da yer alan, en tipik müşterek avarya maddesi şöyledir: “Rodod Kanunuyla, bir geminin hafifletilmesi amacıyla ticari malların denize atılması durumunda, bu işten herkes (gemi sahibi ve gemide malı kalan herkes kastediliyor) çıkar sağladığı için oluşan kayıpların tüm iştirakçiler (gemi sahibi ve gemide malı kalanlar kastediliyor) tarafından karşılanması garanti altına alınmıştır.”

Kapsamlı bir düzenleme olan Rodod Avarya Kanunu’nun sadece yukarıdaki hükmü dikkate alındığında bile, York Anvers Kuralları’nın yaklaşık 2200 yıl önce düşünülen bu sistemle ne ölçüde örtüştüğü anlaşılabilir.

İngiliz Denizcilik Kanunu

İngiltere’de 1381’de kabul edilen ilk denizcilik yasası, gemi sıkıntısı nedeniyle neredeyse ölü bir mektup olarak kalmıştır. 16. yüzyılda çeşitli Tudor önlemleri, diğer ülkelerden misilleme yapılmasına neden olduğu için yürürlükten kaldırılmak zorunda kalmıştır. 1651’de İngiliz Milletler Topluluğu

¹ <https://www.turkloydu.org/tr-tr/anasayfa.aspx>

hükümeti tarafından kabul edilen büyük Denizcilik Yasası, o zamanlar İngiltere'nin en büyük ticari rakipleri olan Hollandalıları hedef almıştır. Avrupa ülkelerinden ithal edilen ve menşe ülkedeki İngiliz gemileri veya gemileriyle getirilebilen mallar ile Asya, Afrika veya Amerika'dan getirilen ve yalnızca İngiltere, İrlanda veya herhangi bir İngiliz kolonisine seyahat edebilen mallar arasında ayırım yapmıştır. İngiliz kıyı ticaretinde olduğu gibi, çeşitli balık ithalatı ve ihracatı tamamen İngiliz denizciliğine ayrılmıştır. Yasa 1660'da yeniden yürürlüğe girmiş ve doğrudan yalnızca İngiltere, İrlanda veya başka bir İngiliz kolonisine gönderilebilecek belirli kolonyal ürünleri "numaralandırma" uygulaması başlatılmıştır. Bunlar arasında şeker (1739'a kadar), indigo ve tütün bulunmaktadır, 18. yüzyılda pirinç ve pekmez eklenmiştir. Numaralandırılmamış mallar, İngiliz kolonilerinden İngiliz gemileriyle doğrudan yabancı limanlara gidebilmektedir. 1664'ten itibaren İngiliz kolonileri Avrupa mallarını yalnızca İngiltere üzerinden alabilmişlerdir. İskoçya, Birlik Yasası (1707) ona İngiltere ile eşit ayrıcalıklar tanıyana kadar yabancı bir ülke olarak muamele görmüştür. İrlanda, 1670 ile 1779 yılları arasında yasaların faydalarından dışlanmıştır. 1849 ve 1854'te Denizcilik yasaları yürürlükten kaldırılmıştır.²

Deniz ticaretindeki ve buna bağlı olarak deniz taşıması sigortacılığındaki öncü konumu nedeniyle, İngiltere'nin, Cromwell döneminde, 1651 yılında çıkarılan "İngiliz Denizcilik Kanunu" olarak da adlandırılan "Denizcilik Kanunu"na (The Navigation Act/The Act of Navigation) göre, Avrupa menşeli olmayan mallar, diğer bir ifade ile tüm sömürge malları, İngiltere'ye sadece İngiliz bandıralı gemilerle taşınabilecekti. Bu şekilde İngiltere, Hollanda'nın deniz taşımacılığındaki tehlikeli yükselişini önlemiş ve deniz taşımacılığında yüzlerce yıl sürecek mutlak hâkim haline gelmişti. Adam Smith, 1775'da yayımlanan ünlü eseri "Milletlerin Zenginliği" kitabının "Amerika'nın ve Doğu Hint Ülkelerine Ümit Burnu Üzerinden Bir Geçidin Keşfedilmesi ile Avrupa'nın Elde Ettiği Faydalar Üzerine" başlıklı bölümünde, görüş ve değerlendirmelerini "Denizcilik Kanunu'nun çıkmasından sonraki süreçte İngiltere'nin zenginliği artmıştır" cümlesiyle özetlemektedir (Smith, 1775: VI. Kitap; Bölüm VII; Kısım III).

3. IUA-ENSTİTÜ KARGO KLOZLARI

Uluslararası deniz ticaretindeki kargo klozları uygulamasının prensipleri Uluslararası Sigortacılar Birliği (IUA) tarafından belirlenmektedir. . IUA'nın temel olarak üç sigorta türü bulunmaktadır: A, B ve C Koz sigortalar. Uygulamada, bunlardan A koz sigorta "geniş kapsamlı", C koz sigorta da "dar kapsamlı" olarak anılmaktadırlar. B koz sigorta ise uygulamada fazlaca yer bulamamaktadır.

Uluslararası Sigortacılar Birliği (IUA-International Underwriting Association)

IUA, 1998 yılında Londra Sigortacılar Enstitüsü (The Institute of London Underwriters - ILU) ile Londra Uluslararası Sigorta ve Reasürans Piyasası Birliği (The London International Insurance and Reinsurance Market Association - LIRMA) adındaki kurumların birleşmesiyle kurulmuştur. IUA'yi oluşturan kurumlardan ILU'nun sigorta alanında işlevsel bir şekilde faaliyetine başlaması 1884 yılına tarihlendirilmektedir. LIRMA ise 1991 yılında, 1960'larda ve 70'lerde kurulmuş olan bazı sigorta kurumlarının bir araya gelmesiyle 1991 yılında kurulmuştur. Bünyesinde çeşitli ülkelerin önde gelen uluslararası sigorta ve reasürans şirketleri temsil edilmektedirler.

IUA'nın çeşitli işlevleri içinde dünya ticareti açısından en önemlisi, düzenlediği ve zaman zaman güncellediği "Enstitü Kargo Klozları" (Institute Cargo Clauses/ICC) ile her tür yol (denizyolu, karayolu, havayolu ve demiryolu) için, dünya ticaretinde taşımacılık, daha doğru bir ifadeyle emtea sigortasını kurallara bağlamasıdır. Uluslararası ticaretteki sigorta uygulamaları IUA'nın Enstitü Kargo Klozları ile yapılan düzenlemeler çerçevesinde yürütülmektedir³

² <https://www.britannica.com/event/Navigation-Acts>

³ IUA Enstitü Kargo Klozları, <https://www.interdell.eu/media/23007/gocargo-institute-clauses-a.pdf>.

C Kloz Sigorta

C Kloz ile teminat altına alınan riskler, sigortalanan tehlikeler şunlardır;

- Yangın veya patlama.
- Gemi veya diğer deniz taşıtının karaya vurması, oturması, batması veya alabora olması.
- Kara taşıtının devrilmesi veya raydan çıkması.
- Gemi veya diğer deniz taşıtı ya da kara taşıtının sudan başka her hangi dış nesneye değmesi veya çatması.
- Yükün bir tehlike limanında boşaltılması.
- Müşterek Avarya (General Average) fedakarlığı.
- Denize yük atılması.
- Her ikisi de Kusurlu Çatma* (Both to Blame Collision)

* "Çatma", Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) 1286. Maddesinde "iki veya daha çok geminin çarpışması" şeklinde tanımlanmaktadır.

IUA yukarıdaki durumların ve/veya olayların "sigorta edilen şeye makul olarak yüklenebilen ziya veya hasar vermiş olması" gerektiğini de bir ön şart olarak vurgulamaktadır. Hukuki ifadesiyle, meydana gelen olayla ortaya çıkan zarar arasında bir sebep-sonuç ilişkisi (illiyet rabitası) aranmaktadır.

C Kloz sigorta ile ilgili IUA düzenlemesinde bu tip sigortanın kapsamadığı riskler de ayrıca sayılmaktadır.

B Kloz Sigorta

B Kloz'da, C Kloz'un teminat altına aldığı risklere ek olarak aşağıdaki risklerin de teminat altına alındığı ifade edilmektedir;

- Deprem, yanardağ püskürmesi veya yıldırım.

Denize yük atılması veya dalgalar tarafından denize sürüklenme.

- Gemi veya diğer deniz taşıtının ambarına, kara taşıtı, konteyner veya depolama yerine deniz, göl, veya ırmak suyunun girmesi.
- Her hangi kolinin gemi veya diğer deniz taşıtına yüklenirken veya boşaltılırken düşmesi ya da güverteden aşarken kaybolması nedeniyle tam ziyaı.
- Müşterek Avarya (General Average) fedakarlığı.
- Denize yük atılması.
- Her ikisi de Kusurlu Çatma* (Both to Blame Collision)

Olayla sonuç arasında, C Kloz'da olduğu gibi "illiyet bağı", doğal olarak B Kloz'da da ön koşul olarak aranmaktadır.

A Kloz Sigorta

IUA, Enstitü Kargo Klozları'nda A Kloz Sigorta'nın teminat altına aldığı rizikoları özet olarak şu şekilde formüle etmektedir: "A Kloz Sigorta, istisna edilenler hariç, olabilecek bütün rizikoların sigorta edilen mala verdiği ziya (yitirme, yitirilme; ışık anlamındaki "ziya" ile karıştırılmamalıdır) ve hasarla, "müşterek avarya" ve "her ikisi de kusurlu çatma" hallerini kapsar." Tanımda üç temel unsur bulunmaktadır;

- Tüm riskler (All risks)

- Müşterek Avarya

- Her İkisi de Kusurlu Çatma

Görüldüğü üzere her üç sigorta türü de “Müşterek Avarya” ile “Her İkisi de Kusurlu Çatma” hallerini sigorta (teminat) kapsamına almaktadır.

Müşterek Avarya

Müşterek Avarya, denizyolu ile yapılan ticari taşımalarda oluşacak bir tehlike anında gemiyi ve gemideki diğer eşyayı korumak ve/veya kurtarmak amacıyla bazı eşyanın, denize atılarak veya başka şekillerde imha edilmesi sonucunda, eşyası bu suretle zayı olanın veya zarar görenin maddi kaybının ödenmesi işleminin bütününe verilen isimdir.

Uluslararası düzenlemeler ve TTK, Müşterek Avarya olayını “fedakârlık” (malı denize atılanların fedakârlığı) olgusuna dayandırarak tanımlamakla beraber, yukarıdaki özgün tanımlamanın sürecin tamamını ifade etmesi bakımından, öğreti ve uygulama açısından daha kompakt bir tanım olduğu düşünülmektedir.

Her İkisi de Kusurlu Çatma

A, B ve C Kloz sigortalarda “Her İkisi de Kusurlu Çatma” altındaki düzenleme, “Bu sigorta, burada sigorta edilen her hangi riziko ile ilgili, taşıma sözleşmesindeki her hangi ‘Her İkisi de Kusurlu Çatma Klozu’ gereği sigortalıya düşen sorumluluğu tazmin eder” şeklindedir. Bu ifadeyi daha iyi anlamak açısından TTK’daki düzenlemeye bakmakta fayda vardır;

- Enstitü Kargo Klozları kapsamında “Her İkisi de Kusurlu Çatma” olarak ifade edilen olgu TTK’da, 1289. Maddede “Ortak Kusur” olarak terimlendirilmektedir.

-TTK, 1288. Maddesinde, çatma halinde “bir tarafın kusuru” durumunu “Çatma, gemilerden birinin donatanının veya gemi adamlarının kusurundan ileri gelmişse, zararı o geminin donatanı tazmin etmek zorundadır” şeklinde düzenlemiştir.

-TTK’nın “Ortak Kusur” başlığı altındaki 1289. Madde düzenlemesi ise özetle şu şekildedir: “Çatma, çarpışan gemilerin donatanlarının veya gemi adamlarının kusurlarından ileri gelmişse, bu gemilerin donatanları, çatma yüzünden gemilerin veya gemide bulunan eşyanın uğradıkları zarardan kusurlarının ağırlığı oranında sorumludur.”

“Her İkisi de Kusurlu Çatma” durumunu daha da anlaşılır hale getirmek için TTK’nın madde gerekçesine (1289. Madde) bakmakta fayda vardır: (A) gemisi ile (B) gemisi çarpışmıştır. (A) gemisi % 70, (B) gemisi ise % 30 kusurlu bulunmuştur. (A) gemisindeki yükün sahipleri zararlarının % 30’unu (B) gemisinden, (B) gemisindeki yükün sahipleri de zararlarının % 70’ini (A) gemisinden talep edeceklerdir.

Çatma olgusu, 23 Eylül 1910 tarihinde Brüksel’de akdedilen “Denizde Çatmalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme” ile düzenlenmiştir. Türkiye, 9 Mayıs 1937 tarih ve 3226 sayılı Kanuna dayanarak, 16 Eylül 1955 tarihi itibarıyla bu Sözleşmeye taraf olmuştur.

IUA’nin yukarıda özetlenen düzenlemesi denizyolu, karayolu ve demiryolu taşımacılığı özelindedir. Havayolu taşımaları için “Institute Cargo Clauses [Air]” başlığı altında ayrı bir IUA düzenlemesi bulunmaktadır.

IUA; A, B ve C klozların teminat altına aldığı risklerin kapsamı dışında kalan ve ancak ek primle teminat altına alınabilecek riskler (grev durumu, savaş durumu gibi) için de ayrı, münferit klozlar öngörmektedir.

4. TÜRK TİCARET KANUNU'NDA MÜŞTEREK AVARYA

Türk Dil Kurumu'nun Güncel Türkçe Sözlüğü'nde "avarya" kelimesinin İtalyanca "avaria" sözcüğünden geldiği ifade edilmekte ve karşılığının "Bir deniz yolculuğunda geminin veya yükünün gördüğü zarar" olduğu belirtilmektedir. Bazı akademik çalışmalarda ise (örneğin Rayegan, Kender/Çetingil, Ergon/Ünan, Samim; Müşterek Avarya Hukuku, 2011, İstanbul, s.2.) avarya kelimesinin Arapça "avar" (ayıp, kusur, eksiklik) kökünden geldiği vurgulanmaktadır.

1957 tarihli mülga Ticaret Kanununda* müşterek avarya yanında ayrıca "Hususi (Özel) Avarya" da düzenlenmektedir. "Özel avarya" terimini de dikkate alarak, dilimize "müşterek avarya" olarak yerleşen ifadenin "genel avarya" şeklinde alınmış olması daha rasyonel bir yaklaşım olurdu.

Büyük ölçüde, Prof. Dr. Ernst Hirsch tarafından şekillendirilen ve kaleme alınan, 1 Ocak 1957 tarihinde yürürlüğe girmek üzere Resmi Gazete'nin 9 Temmuz 1956 tarih ve 9353 sayılı nüshasında yayımlanan TTK (Eski TTK veya 1957 tarihli TTK olarak anılmaktadır) 2012 yılı itibarıyla yürürlükten kalkmış ve yeni TTK yürürlüğe girmiştir. Yeni TTK'da "hususî avarya" kapsama alınmamıştır.

Yeni TTK'da Müşterek Avarya

TTK⁴, Müşterek Avarya'yı, "Deniz Ticareti" başlıklı Beşinci Kitap'ın, "Deniz Kazaları" başlıklı Beşinci Kısmı'nın, "Müşterek Avarya" başlıklı Birinci Bölümü'nde düzenlemektedir. 1272. maddedeki tanım şu şekildedir: "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 katlanması hâlinde "müşterek avarya hareketi" var sayılır ve bu hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve giderler müşterek avarya olarak kabul edilir."

Tanımdaki unsurlar şunlardır:

- "Ortak" bir "deniz sergüzeştine (deniz seferine)" çıkmış olmalıdır.
- Gemi ve/veya yük bir "tehlike" ile karşı karşıya olmalıdır.
- "Makul" (kabul edilebilir ölçüde) bir "fedakârlık" yapılmış olmalıdır.
- Bu fedakârlık "bilerek" yapılmış olmalıdır.

Tanımda geçen "sergüzeşt" ifadesi özellikle yeni nesil hukukçular ve yeni nesil dışticaretçiler için ilginç bir ifade olarak algılanabilir. "Sergüzeşt" kelimesinin Türk Dil Kurumu Sözlüğü'nde Türkçe karşılığının "macera" (eş anlamlısı: "serüven"), kökeninin de Farsça olduğu belirtilmektedir. York Anvers Kuralları'nın İngilizce metninde (orijinal metin) "maritime adventure" olarak yer alan terimin eski metinler de dahil Türkçeye, başlangıçtan bu yana "deniz sergüzeşti" olarak geçtiği görülmektedir. Ancak tercümenin "deniz seferi" olarak yapılmış olması daha doğru ve rasyonel bir yaklaşım olurdu. Esasen internet sözlüğü Tureng'de de "marine adventure"ın karşılığı "deniz seferi" olarak yer almaktadır.

"Fedakârlık" terimine bakıldığında buradaki fedakârlıktan, geminin karşı karşıya kaldığı tehlikeden kurtulmasını sağlamak üzere yükü denize atılan firmaların yaptığı fedakârlığın kastedildiğini vurgulamak gerekir. Tehlike anında kaptan insiyatif kullanıp yük sahiplerine "vekâleten" fedakârlıkları yapacaktır.

TTK'nın bir sonraki 1273. Maddesinin birinci fıkrasında "başka şekilde kararlaştırılmadığı takdirde müşterek avarya garamesi (zararın yükü kurtulanlar arasındaki paylaşılması) en son tarihli York-

⁴ Türk Ticaret Kanunu,

<https://www.google.com/search?q=t%C3%BCrk+ticaret+kanunu+2020&oq=T%C3%BCrk+Ticaret&aq=chrome.2.0j69i57j0l8.8675j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8>

Anvers Kurallarına tabidir.” denilmekte; ikinci fıkrasında ise bu kuralların çevirisinin Hazine ve Maliye Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı yetkililerinden kurulacak bir komite tarafından hazırlanarak Resmi Gazete’de ilan edileceği hükmüne bağlanmaktadır (Civir Engin, 2012:510).

Nitekim, son olarak 2016 yılında yenilenen York Anvers Kuralları, 19 Şubat 2019 tarih ve 30691 sayılı Resmi Gazete’de, Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından Tebliğ formatında (Tebliğ sayısı yoktur), Türkçe ve İngilizce olarak yayımlanmıştır.

Eski TTK’da müşterek avarya ayrıntılı bir şekilde düzenlenmekte idi ise de, yeni TTK’da, kanun yapma tekniği bakımından doğru ve akılcı bir yol izlenmiş, York Anvers Kuralları’na atıf yapılmış, eski TTK’daki ayrıntılı düzenlemeleri redakte etmeyerek tekrardan kaçınılmıştır.

5. YORK-ANVERS KURALLARI

York-Anvers Kuralları, çok taraflı uluslararası bir sözleşme olmayıp, deniz ticaretinin en önemli alt başlıklarından biri olan müşterek avarya olgusunu düzenleyen ve Uluslararası Denizcilik Komitesi (IMO-International Maritime Organization) tarafından düzenlenen ve zaman zaman güncellenen bir doküman, bir kurallar bütünüdür.

Uluslararası ticaret alanında “Müşterek Avarya”, ilgili çevrelerde, genellikle “bir tehlike durumunda denize yük atılması” veya daha da kısa bir şekilde “denize yük atılması” olarak ifade edilmektedir.

Müşterek avarya, Rodos Hukuku-Roma Hukuku ekseninde uygulama alanı bulmuş, bilahare diğer ülkelerin ulusal deniz hukuklarında da adapte edilmiştir. Uluslararası ticaretin doğal gereği olarak, müşterek avaryanın zamanla “tek tip” olarak düzenlenmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda insiyatif İngiltere’deki National Association for the Promotion of Social Science tara fından alınmış, İskoçya’nın Glasgow kentinde 1860 yılında yapılan bir toplantıda ilk adım atılmış, bunu bir dizi uluslararası konferans takip etmiştir. Bu süreç sonucunda ortaya çıkan taslak 1864’te İngiltere’nin York kentinde yapılan konferansta, modern zamanların on bir maddelik ilk müşterek avarya düzenlemesi olarak ve “The York Rules” adıyla kabul edilmiştir.

1875 yılında Hollanda’nın Lahey kentinde yapılan kongreye, sonraki düzenlemeleri yapacak olan Uluslararası Hukuk Birliği (International Law Association) ilk defa katılmıştır. 1877’de, Belçika’nın Anvers kentinde yapılan konferansta Kurallara on ikinci madde eklenmiş ve o tarihten itibaren bu düzenlemeler “The York and Antwerp Rules” olarak anılmaya başlanmıştır. Kuralların “The York-Antwerp Rules” olarak anılmaya başlaması ise 1890’da Liverpool’da yapılan ve Kuralları on sekiz maddeye çıkaran konferanstan sonradır.

“York Anvers Kuralları” deniz taşımacılığında tarafların iradesine uygun olarak navlun sözleşmesi veya konşimentolara şart olarak eklenebilen tavsiye kurallar niteliğindedir. Uygulamada, tarafların sözleşme ve konşimentolara konan kayıtlarla kanun hükümleri yerine hangi tarihte olduğu belirtilerek (2004⁵, 2016⁶) York Anvers Kurallarının uygulanmasının öngörüldüğü görülmektedir (Kender, vd., 2012:239).

York-Anvers Kurallarında Müşterek Avarya

York-Anvers Kuralları’nın temel esprisi “müşterek avaryada yükü zarara uğrayanların bu zararlarının, gemi sahibi (donatan veya işleten) ve yükü kurtulanlar arasında hangi oranlarda paylaşılacağı” şeklinde özetlenebilir.

Bu noktada York Anvers Kuralları’nda “Üstün Kural” olarak adlandırılan bir şartı öncelikle belirtmek gerekmektedir. Üstün Kural, resmi tercümede şu şekilde ifade edilmektedir: “Makul ölçüler içinde yapılmayan fedakârlık ve masraflar için, hiçbir halde paylaşım yapılmayacaktır”. Üstün Kural’ ifadesi “Ön Şart” olarak düşünüldüğünde “makul (mantıklı, kabul edilebilir, rasyonel) ölçü” kavramı

⁵ York Anvers Kuralları,2004, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/01/20140113-3.htm>

⁶ York Anvers Kuralları,2016, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/02/20190219.pdf>

öne çıkmaktadır. Buradan hareketle, York Anvers Kuralları'nın bilerek ve makul bir şekilde yapılan fedakârlıkları kapsamakta olduğu anlaşılmaktadır.

“Müşterek Avarya”, York Anvers Kuralları sistematüğinde incelendiğinde;

- Bir tehlike ile karşılaşmış olmalıdır.
- Bu tehlike karşısında yapılan fedakârlık ortak fayda (müşterek selamet) için olmalıdır.
- Bu fedakârlık bilerek (bilinçli olarak) ve makul (abartısız) bir şekilde yapılmış olmalıdır.

Müşterek avarya fedakârlık ve masrafları aşğıdaki hükümlerde öngörülen esaslar üzerinden farklı katılımcı ilgililer (gemi donatanı veya işleteni ve yükü kurulanlar) arasında paylaşılacaktır.

- Yorum Kuralı,
- Üstün Kural,
- Harfli Kurallar (Usul Kuralları),
- Numaralı Kurallar (Müşterek Avarya Sayılan Haller).

Yorum Kuralı: Bu başlık altında, “müşterek avarya paylaşımında York Anvers Kuralları'nın, bu Kurallarla bağdaşmayan mevzuat ve uygulama dikkate alınmaksızın uygulanacağı” vurgulanarak emredici bir kural konulmaktadır. Başka bir ifadeyle, Türkiye gibi bu kuralları kendi iç mevzuatına adapte eden ülkelerin ulusal mevzuatındaki aykırı hükümler dikkate alınmayacaktır. Bu maddede ayrıca, “Üstün Kural” ve “Numaralı Kurallarda” aksi öngörülmemesi şartıyla müşterek avarya paylaşımının “Harfli Kurallara” göre yapılacağı hükme bağlanmaktadır.

Üstün Kural: Bu başlık altında ise ana ilke şu şekilde ifade edilmektedir: “Makul ölçüler içinde yapılmayan fedakârlık ve masraflar için, hiçbir halde paylaşım yapılmayacaktır”. Bu maddede belirleyici olan “Makul Ölçüler” ifadesidir. Bunun da dispeç raporuyla saptanacağı tabiidir.

Harfli Kurallar: Harfli Kurallar “müşterek avarya paylaşımının nasıl yapılacağını” düzenlemektedir. Bu madde için “müşterek avaryada zarar paylaşım usulü” demek de mümkündür. Bu kurallar, A'dan G'ye kadardır ve tek tek neleri kapsadıkları açıklanmıştır.

Örnek Kural G: Müşterek avarya hesaplaşması, gerek zararlar gerekse paylaşmaya katılım bakımından, müşterek deniz sergüzeştinin son bulunduğu yer ve zamandaki değerler esas alınarak yapılacağı hükme bağlanmaktadır. Bu Kural, TTK'daki dispeç düzenlemesine paralel bir şekilde yorumlandığında müşterek avarya hesaplaşmasını (zararların paylaşımını) tespit eden belge olan Dispeç Raporu'nun varma yerinde ve eğer varma yerine ulaşılammışsa yolculuğun bittiği limanda yapılacağı, dispeçi yaptırma yükümlülüğünün de kaptana ait olduğu belirtilmektedir.

Numaralı Kurallar: Bu başlık altında, York Anvers Kuralları'nın, en önemli düzenlenmesi yer almakta ve “Müşterek Avarya Sayılan Durumlar” sıralanmakta; hangi hallerin kapsam içinde, hangi hallerin kapsam dışında olduğu belirtilmektedir. Başka bir ifadeyle, madde (kural) metninde “müşterek avarya sayılır” ibaresi olan durumlarda zarar görene ödeme yapılacak, “müşterek avaryadan sayılmaz” ibaresi olan durumlarda ise ödeme yapılmayacaktır. Orijinal metinde romen rakamlarıyla yer alan 23 adet (I-XXIII) “durum” açıklanmıştır (Algantürk, 2016).

Genel olarak “ticari yük taşıyan bir deniz taşımacılığı esnasında doğabilecek herhangi bir tehlike karşısında geminin ve yükün kurtarılması amacıyla denize bir kısım yükün atılması” olarak bilinen müşterek avarya olgusu, “yük atılması” dışında birçok başka vakayı da kapsamaktadır.

Müşterek avarya olarak kabul edilen durumlar kısaca şunlardan oluşmaktadır: Denize yük atılması, Yük atılma sürecinde geminin su alması, Gemide çıkan yangının söndürülmesi, Geminin karaya oturtulması, - Kırık ve döküklerin kesilip atılması, Kurtarma ücreti, Makine ve kazanlara verilen hasar, Karaya oturmuş geminin hafifletilmesi, Yük, gemi malzemeleri ve kumanyanın yakıt olarak

kullanılması, Barınma limanındaki giderler, Gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları, Boşaltma sırasında yüke gelen zarar, Geçici Tamirler, Navlun Kaybı, Gemiye Gelen Zarar, Bildirilmemiş veya Yanlış Bildirilmiş Yükler.

Hangi durumların Müşterek Avarya olarak nitelendirileceği, bir başka deyişle Müşterek Avarya tipleri, York Anvers Kuralları'nın numaralı kurallarında düzenlenir. Harfli kurallarda ise Müşterek Avarya'ya ilişkin genel prensipler düzenlenir. Bir istisna öngörülmediği takdirde, harfli kurallarda belirtilen genel prensipler, numaralı kurallar için de geçerli olacaktır (Kender, vd., 2012:244).

Barınma Müşterek Avaryası en çok rastlanılan ve en önemli Müşterek Avarya tiplerinden biridir (Çetingil, vd., 2011:186).

6. HUSUSİ (ÖZEL) AVARYA

Müşterek avarya, ticari yük taşıyan bir geminin karşı karşıya kaldığı bir tehlike anında York Anvers kuralları ile belirlenen koşullar dahilinde uğranılan zararların gemi sahibi, bu suretle yükü kurtulan kargo sahipleri ve diğer ilgili taraflar arasında orantılı (garameten) olarak paylaşılması olarak özetlenebilir.

2012 yılında yürürlükten kalkan, 1957 tarihli TTK'nın (eski TTK), "Deniz Kazaları" başlıklı kısmında iki avarya türü "Müşterek ve Hususi Avaryalar" alt başlığı ile 1179. ve devamı maddelerinde düzenlenmiştir. Yeni TTK'da ise "hususî (veya özel) avarya" adı altında herhangi bir düzenleme yapılmamıştır.

Eski TTK'daki "hususî avarya" düzenlemesinin unsurları şunlardır;

- Ortada bir deniz kazası olmalıdır.
- Müşterek avarya durumu bulunmamalı ve dolayısıyla
- Zarara, müşterek avaryanın aksine, bilerek sebebiyet verilmemiş olmalıdır.
- Garameten (ortak, oransal) bir ödeme söz konusu değildir.
- Dolayısıyla zararın gemiye ait olanını gemi maliki, yüke ait olanını yük sahibi ödemelidir.

Yeni TTK'da, "Hususi (Özel) Avarya" ile ilgili herhangi bir düzenleme olmadığı gibi, bunun nedenine yeni TTK'nın ne genel gerekçesinde ve ne de madde gerekçelerinde yer verilmemiştir. Bu durumun, önceki düzenlemelere paralel bir şekilde, yeni TTK'nın dayanağının da Alman Ticaret Kanunu olmasından kaynaklandığı düşünülmektedir. Zira Alman Ticaret Kanunu'nun son versiyonunda da hususi avarya (kleinere/besondere Havarie) bulunmamaktadır. Yeni TTK'nın genel ve madde gerekçelerinde, hususi avaryanın kanun içeriğinden çıkarılmasının nedenine yer verilmemiş olması, kanun yapma tekniği açısından anlaşılabilir. Bu durumda, hususi avarya düzenlemesinin ne şekilde yapıldığı sorusunu cevaplama gereği ortaya çıkmaktadır.

Bu sorunun cevabı IUA Enstitü Kargo Klozları'nda yer bulmaktadır. Enstitü Kargo Klozlarında esasen hususi avarya da, sigorta edilen durumlar arasında yer almaktadır. A, B ve C klozların hepsinde teminat altına alınan "Gemi veya diğer deniz taşıtı ya da kara taşıtının sudan başka herhangi bir nesneye değmesi veya çatması" şeklindeki ifade, esasen hususi avaryayı da içinde barındırmaktadır. Eski TTK'daki hususi avaryaya ilişkin 1180. Maddesinin ikinci fıkrasındaki "Hususi avaryanın gemiye ait olanına gemi maliki, yüke ait olanına yük sahibi katlanır." şeklindeki düzenleme, hususi avarya konusunda yeterli bir düzenlemedir.

SONUÇ

Dünya ticaretindeki hizmet sektörünün, ilk çağlarda olduğu gibi bugün de "amiral gemisi" konumunda bulunan ve gelecekte de bu konumunu sürdüreceği olan denizyolu taşımacılığı ve deniz ticareti,

bunlara bağılı ulusal ve uluslararası hukuki düzenlemeler, kısacası konunun bütünü son derece büyük bir hacime sahiptir.

Bu büyük hacim içinde müşterek avarya konusunun özel bir önemi bulunmaktadır. Yaklaşık 2200 yıl önce dahi deniz ticareti konusunda yasalar düzenlenmesi, bu düzenlemeler içinde müşterek avaryaya da yer verilmesi konunun öneminin bir göstergesidir. İlerleyen yıllarda, konunun öneminin diğer bir göstergesi de York Anvers Kuralları olmuştur. Dünyada genel kabul gören bu Kurallar son derece karmaşık bir yapıya sahip olan müşterek avaryayı, en ince ayrıntısına kadar düzenlemektedir.

Konunun temel eksenini oluşturan terimler “Müşterek Avarya-Dispeç-Dispeççi-Dispeç Raporu-York Anvers Kuralları, Garama Payı” eksenindedir. Ancak “IUA, Enstitü Kargo Klozları/Sigorta, çatma, ortak kusur, deniz sergüzeşti...” ve diğer bazı terimler de, konunun önemine paralel bir şekilde karşımıza çıkmaktadır.

Terminolojik bilgileri belli bir mantık sırası, mantık silsilesi içinde akılda tutmakta yarar vardır. Örneğin; “starya-sürastarya-demuraj” böyledir. Bu örneğe paralel olarak “Müşterek Avarya-York Anvers Kuralları-Dispeç-Dispeççi-Dispeç Raporu-Garama Payı” silsilesi de öyledir.

Bir “Müşterek Avarya” durumu meydana geldiğinde öncelikle bu olayın “York-Anvers Kuralları” kapsamında olup olmadığına bakılacak; “Dispeç” yapılması yoluna gidilecek; bunun için bir “Dispeççi” belirlenecek; bu dispeççi bir “Dispeç Raporu” düzenleyecek; dispeç raporundaki “Garama Payları”na uygun olarak zarar görenlere ödemeler yapılacaktır. Görüldüğü gibi konunun kendine özgü bir terminolojisi vardır ve terminoloji yoğun bir sektörden söz edilmektedir.

Bilindiği üzere Türkiye, 24 Ocak 1980 Kararlarıyla birlikte ihracata dayalı kalkınma modelini benimsemiş olup, bugüne kadar tüm hükümet programlarında bu modelin sürdürüleceği de vurgulanmıştır. Bu çerçevede uluslararası ticaretin gereklerine hızla uyum sağlandığı gözlemlenmiştir. Ülkemizin, malların serbest dolaşımında sağladığı uyumun “oldukça iyi” düzeyde olduğu Avrupa Birliği’nin hazırladığı “Türkiye Raporları”nda (eski adıyla “İlerleme Raporları”) ifade edilmektedir. Bu da, uluslararası ticaretin gereklerine, mevzuat ve uygulamalar bakımından sağladığımız uyumun uluslararası alandaki teyididir. Müşterek avarya ve York Anvers Kuralları 1980’den çok önceki yıllarda Türk mevzuatına ve uygulama alanına girmiş olmakla beraber, Avrupa Birliği’nin “Türkiye Raporu”ndaki olumlu yaklaşımının, geniş bir yorumla Türkiye’deki uluslararası ticaretle ilgili uyum çalışmalarına da yansıtıldığını kabul etmek gerekir.

Müşterek avaryanın sadece denize yük atılması değil, daha “birçok şey” olduğunu hatırd tutarak ve olay içindeki tüm tarafların, meydana gelen zararın telafi edilmesine “garameten” katkıda buldukları da dikkate alınarak York Anvers Kuralları’nın, adil bir çözüm adına çok önemli bir örnek oluşturduğu düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

Algantürk Light, D. (2016), York Anvers Kuralları 2016, Revizyon Çalışmalarına İlişkin Değerlendirmeler, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, Volume 22, Issue 3,191-201.

Civir Engin, M. (2012). 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve Müşterek Avarya, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, Volume 18, Issue 2,507-514.

Çetingil, E. Kender,R. ve Ünan, S. (2011), *Müşterek Avarya Hukuku*, İstanbul:XII Levha.

IUA Enstitü Kargo Klozları, <https://www.interdell.eu/media/23007/gocargo-institute-clauses-a.pdf>, (10.05.2021)

İngiliz Denizcilik Kanunu, <https://www.britannica.com/event/Navigation-Acts>, (11.05.2021)

Kender, R, Çetingil, E. ve Yazıcıoğlu, E. (2012), *Deniz Ticaret Hukuku Temel Bilgiler, Cilt 1*, İstanbul:XII Levha.

Köhnen, G. (1965), *Dünya Ekonomi Tarihi*. İstanbul: Varlık Yayınları.

Kurul, E. (2015). *Rhodos Denizcilik Yasaları: Tarihsel Süreç ve Kapsam*, Uluslararası Genç Bilimciler Buluşması II: Anadolu Akdeniz'i Sempozyumu, 04-07 Kasım 2015.

Smith, A. (2006). *Milletlerin Zenginliği*, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.

The Corporation of Lloyd. (1986). *Lloyd's at Home*, London: William Clowes Ltd.

Türk Loydu U.D.H.A.Ş. <https://www.turkloydu.org/tr-tr/anasayfa.aspx>, (15.05.2021)

Türk Ticaret Kanunu,<https://www.google.com/search?q=t%C3%BCrk+ticaret+kanunu+2020&oq=T%C3%BCrk+Ticaret&aqs=chrome.2.0j69i57j0l8.8675j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8>, (15.05.2021)

York Anvers Kuralları, 2004, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/01/20140113-3.htm>, (15.05.2021)

York Anvers Kuralları, 2016, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/02/20190219.pdf>, (15.05.2021)