T.C

İstanbul Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Kamu Hukuku Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesinin Türk Hukukuna Etkisi

Ebru Ateş
2501030576

Tez Danışmanları

Prof Dr. Zehrettin Aslan

İkinci Tez Danışmanı

Doç. Dr. Zehra Şeker Öğüz

İstanbul 2006

ÖZ

Tezimizin inceleme konusunu, 1924 La Haye Kuralları adıyla anılan (1924 Brüksel Sözleşmesi), "Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşmenin" Türk Hukukuna etkisi oluşturmaktadır. Konu tezimizde üç ana bölümde incelenmiştir. İlk bölümde, genel olarak, taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen uluslararası hükümler, ikinci bölümde, 1924 La Haye Kuralları'nın Türk Hukukunda uygulanması sorunu, ve son olarak üçüncü bölümde, 1924 La Haye Kuralları'na egemen olan genel kavramlar ile Türk Ticaret Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısındaki konuyla ilgili, 1924 La Haye Kuralları'ndan doğrudan veya dolaylı olarak etkilenen hükümler incelenmiştir.

Sonuç kısmında ise, incelememiz sırasında edindiğimiz kanaatler ışığında vardığımız netice ortaya konmuştur.

ABSTRACT

Our research, deals with Convention for the Bills of Loading, named by The Hauge Rules, which is about the carrier's liability. The structure is examined in three parts in our thesis. In the first chapter, it is examined that The Hauge Rules's articles except the Turkish Commercial Law's rules and also the other conventions about the carrier's liability about the carriage of goods by the sea.

In the second chapter, it is examined that the Turkish Commercial Law's rules which quoted from the German Commercial Law also which was effected by the Hauge Rules and the rules of priority between the Turkish Commercial Law and the Hauge Rules in the practice law life.

The third chapter includes, only the Turkish Commercial Laws abouth the carier's liability in maritime law and draft law rules abouth the carier's liability which was effected by the Hauge Rules.

The final part sets for the conclusions of this research.

ÖNSÖZ

1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesi, uluslararası hukuk alanında deniz ticaretinde konişmentolu taşımalarda taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen, ilk uluslararası sözleşmedir. Bu sözleşmeye, Türkiye'de taraf olmuş ve iç hukukuna usulüne uygun bir şekilde almıştır.

Tez çalışmamızda öncelikle, 1924 La Haye Kuralları'nın yapılış amacını, özelliklerini, daha sonra 1924 La Haye Kuralları'nın Türkiye'nin de taraf olduğu uluslararası bir anlaşma olarak iç hukukundaki yerini ve niteliğini, son olarak da Türk Ticaret Kanunu ve Tasarısında, 1924 La Haye Kuralları'ndan doğrudan veya dolaylı olarak alınmış hükümlerin Türk Hukukundaki yerlerini inceledik.

Tüm çalışmalarım boyunca, hoşgörülerini ve desteklerini benden esirgemeyen, başta tez danışmanlarım olan Sayın Prof. Dr. Zehredin ASLAN ve Sayın Doç. Dr. Zehra Şeker ÖĞÜZ ile Anabilim Dalı Başkanımız Sayın Prof. Dr. Fehmi ÜLGENER'e, yine bu güne kadar yaptığım tüm çalışmalarımda benden hiçbir zaman desteğini esirgemeyen Sayın Hocam Prof. Dr. İnci KANER'e ve Anabilim Dalı Hocalarımızdan Sayın Doç. Dr. Emine YAZICIOĞLU'na en içten teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

Öz ..... **i**

Abstract ..... **ii**

Önsöz ..... **iii**

İçindekiler ..... **iv**

Kısaltmalar ..... **ix**

Giriş ..... **xi**

BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN ULUSLARARASI HÜKÜMLERLE DÜZENLENMESİ

I. Taşıyanın Sorumluluğuna İlişkin Kurallar 1

A. 1924 Öncesi Dönemdeki Uygulama 1

B. 1924 La Haye Kuralları'nın Hazırlanma Süreci 4

C. 1924 La Haye kuralları'nda Özellikleri 7

II. 1924 Lahey Kuralları'ndan Sonra Yapılmış olan Deniz Yoluyla Eşya Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Adlaşmalardaki Düzenlemeler 9

A. 1924 Lahey Kuralları'nın Tadiline İlişkin 1968 Protokolü (La Haye-Visby Kuralları) 9

B. La Haye-Visby Kuralları'nın Değiştirilmesine İlişkin 1979 SDR Protokolü ... 15

C. Hamburg Kuralları.....15

İKİNCİ BÖLÜM

1924 LA HAYE KURALLARI'NIN TÜRKİYE AÇISINDAN UYGULANMASI SORUNU

I. 1924 La Haye Kuralları'nın Devletler Bakımından Bağlayıcılık Kazanması 20
A. Genel Olarak 20
B. 1924 La Haye Kuralları'nda Konunun Düzenlenmesi 23
C. 1924 La Haye Kuralları'nın Türkiye Açısından Bağlayıcılık Kazanması 23
1. 1924 Anayasası'na Göre Uluslararası Andlaşmaların İç Hukukta Yürürlüğe Giriş Usulü 25
II. 1924 La Haye Kuralları'nın Özel Hukuk Alanında Uygulanmasına İlişkin Koşullar 27
A. 1924 La Haye Kuralları'ndaki Uygulanma Koşulları 27
B. Paramount Klozu ile 1924 La Haye Kuralları'nın Uygulama Alanı Bulması 30
III. Usulüne Uygun Olarak Yürürlüğe Girmiş Olan Uluslararası Andlaşmaların İç Hukuk Düzenindeki Yeri 31
A. Uluslararası Hukuk Kuralları ile İç Hukuk Kuralları Arasındaki İlişkiyi Yorumlayan Kurumsal Görüşler 32
1. Tekçi Görüş (Monism) 32

2. İkici Görüş (Dualism) 34
B. Kuramsal Görüşlerin Değerlendirilmesi.....36
C. Türk Hukukunda Uluslararası Andlaşma Kuralları ile İç Hukuk Kuralları Arasındaki İlişki ve 1924 La Haye Kuralları ile Türk Ticaret Kanunu Maddeleri Arasında Çatışma Halinde Öncelik Sorunu.....39
1. Genel olarak 39
2. İç Hukukta Uluslararası Andlaşmaların Kurallar Kademelenmesine İlişkin Görüşler.....43
3. Görüşlerin Değerlendirilmesi ve 1924 La Haye Kuralları'nın İç Hukuktaki Yerine İlişkin Vardığımız Sonuç 49
IV. Konuyla İlgili Yargı Kararları 53
A. 1924 La Haye Kuralları'nın Uygulanmasına İlişkin Kanada Federal Mahkemesi Kararı 53
B. Uluslararası Andlaşmaların İç Hukukta Uygulanması Sorununa İlişkin Türk Yargı Kararları.....65

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

1924 LAHEY KURALLARI'NIN TÜRK HUKUKU'NA ETKİSİ

I. Genel Olarak.....71
II. 1924 La Haye Kuralları'na İlişkin Temel Kavramlar 72
A. Gemi Kavramı.....73
B. Taşıma İlişkisinin Tarafları.....75

C. Navlun Sözleşmesi 79
D. Konişmento 82
II. Konişmento ve Navlun Sözleşmesi İlişkisi 86
III. Taşıyanın Sorumluluğu 90
A. Taşıyanın Sorumlu Olduğu Haller 91
1.Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluk 91
a) Sorumluluğun Başladığı An 92
b) Sorumluluğun Niteliği 92
c) İspat Yükümlülüğü 94
2. Yüke Özen Gösterme Yükümlülüğüne
Aykırılıktan Dolayı Sorumluluk 95
a) Taşıyanın Sorumlu Tutulduğu Zaman Dilimi 96
b) Sorumluluğun Niteliği 97
c) İspat Yükümlülüğü 99
B. Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri 100
1. Teknik Kusur 101
2. Yangın 103
3. Taşıtan veya Yükletenin Yükün Cins veya Değerini Kasten
Yanlış Bildirmesi 104
C. Taşıyanın Muhtemel Sorumsuzluk Halleri 104
V. Sorunluluk Hükümlerinin Emredici Niteliği 106
V. Emredici Hükümlerin İstisnaları 109
VII. Sorumluluğun Sınırları 112
VIII. Yükteki Zararın Tespiti ve ihbar Süresi 116

IX. Hak Düşürücü Süre.....117

X. La Haye Kuralları'nın Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Etkisi.....118

SONUÇ.....125

KAYNAKÇA.....126

EKLER.....135

1. Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel Konvansiyonu / 1924 La Haye Kuralları.....136
2. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Loading/La Haye Rules (İngilizce Metin).....145
3. 25 Ağustos 1924'de Brüksel'de İmzalanmış Konişmento ile İlgili Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararası Konvansiyonun Değiştirilmesine İlişkin Protokol/ Vispy Kuralları.....154
4. Protokol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Loading, signed at Brussels on 25 th August 1924/Vispy Rules (İngilizce Metin).....161
5. 1924 La Haye Kuralları'na İlişkin İmza Protokolü.....167
6. Protocol Of Signature (İngilizce Metin).....168
7. Protokol (SDR Protocol) to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Loading, signed at Brussels on 25 th August 1924 (The Hauge Rules), as amended by the Protocol of 23 February 1968 (Vispy Rules).....169

Kısaltmalar

AD	: Adalet Dergisi
AMKD	: Anayasa Mahkemesi Kararları Dergisi
AŞ.	: Anonim Şirket
AÜSBF	: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi
Ay.	: Anayasa
AYM	: Anayasa Mahkemesi
BATIDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BK	: Borçlar Kanunu
Bkz.	: Bakınız
C.	: Cilt
CMI	: Comite Maritime International
DD	: Danıştay Dergisi
DHD	: Deniz Hukuku Dergisi
dpn.	: Dip not
E.	: Esas
F.	: Fasikül
HD	: Hukuk Dairesi
Ibid.	: Aynı eser/yer
ILA	: International Law Association (Milletlerarası Hukuk Derneği)
İÜHF	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi
İÜHFM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Matbaası
K.	: Karar
K.T.	: Karar Tarihi
LMCLQ	: Lloyd’s Maritime and Commercial Law Querterly
m.	: Madde
No.	: Numara
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
p.	: Sayfa

pp.	: Sayfa Sayısı
RG	: Resmi Gazete
S.	: Sayı
SBFS	: Siyasal Bilimler Fakültesi Dergisi
SDR	: Special Drawing Right
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
TTKT	: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı
UNCITRAL	: United Nations Commision on International Trade Law (Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu)
Vol.	: Volume
vd.	: Ve Devamı
y.y.	: Yüz Yıl
YKD	: Yargıtay Kararları Dergisi
YKD	:Yargıtay Kararları Dergisi

GİRİŞ

1924 La Haye Kuralları olarak anılan "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel Konvansiyonu", uluslararası hukuk alanında, deniz yoluyla eşya taşımacılığında, taşıyanın sorumluluğunu kısıtlayan veya tamamen ortadan kaldıran konişmento kayıtlarının önüne geçilmesi maksadıyla hazırlanmış, bu alanda ilk uluslararası andlaşma niteliğinde bir belgedir.

Andlaşmanın yapılış amacı, uluslararası alandaki hukuk boşluğundan faydalanarak, konişmentolara koydukları kayıtlarla, teslim sırasında kendilerini yük ziya veya hasarından ötürü sorumsuz hale getiren taşıyanların, sorumluluk alanını belirleyerek, uluslararası hukuk alanında tek bir uygulama yaratmaktır.

Andlaşmaya 1955 yılında taraf olan Türkiye, aynı zamanda andlaşma hükümlerini, dolaylı olarak Alman Mehaz Kanun yoluyla iç hukukuna dahil etmiştir. Fakat bu durum, Türk Hukuku uygulamasında, andlaşma kuralları ile Türk Ticaret Kanunu kuralları arasında bir uygulanacak kurallar sorununu doğurmuştur. Ancak gerek 1924, gerekse de 1961 ve 1982 Anayasalarında uluslararası andlaşmaların, özellikle de özel hukuka dair olan andlaşmaların, iç hukuktaki yerlerine ve niteliklerine ilişkin açık bir hüküm olmaması, uygulamada kurallar kademelenmesinde öncelik sorunun çözümünü güçleştirmiştir.

Tez incelememizde bu konuyu seçmemizin nedeni , konunun güncelliği sebebiyle, uygulamada özel hukuka ilişkin olan uluslararası andlaşmaların, iç hukuk düzenindeki yerini tespit edebilmek ve uygulamada çatışma halinde hangi hükümlerin öncelikle uygulanacağını belirleyebilmektir.

BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN ULUSLARARASI HÜKÜMLERLE DÜZENLENMESİ

I. Taşıyanın Sorumluluğuna İlişkin Kurallar

A. 1924 Öncesi Dönemdeki Uygulama

Taşıyanın[1], yükle ilgililere[2] karşı olan sorumluluğu deniz ticareti hukukunun en önemli konularından biridir. 1924 La Haye Kuralları[3] olarak anılan "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel Konvansiyonu[4]" taşıyanın sorumluluğuna ilişkin ilk uluslararası andlaşmadır.

Konunun uluslararası andlaşmalar ile düzenlenmesinden önceki dönemde, taşıyanın, yük ziya ve hasarından sorumluluğunu sınırlandırma, navlun sözleşmelerine ve konişmentolara konan bir takım sorumsuzluk klozları ile mümkün olabil-

---

1 Taşıyan, akdettiği andlaşma gereğince bir ücret karşılığında teslim aldığı yükü, gerekli özeni de göstererek, taşıtana veya yükle ilgililere varma limanında iyi durumda teslim etmeyi taahhüt etmektedir. Tahir Çağa/Rayegan Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** İstanbul, Beta, 2001, p. 1. vd.

2 Yükle ilgili; taşıtan, yükleten ve konişmento hamilleridir. **Ibid.,** p. 3. vd.

3 Tezimizin bundan sonraki bölümlerinde "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel Konvansiyonu" 1924 La Haye Kuralları olarak anılacaktır.

4 Sözleşmenin İngilizce metni için bkz. Nagendra Singh; **International Conventions of Merchant Shipping;** STEVENS & SONS; London, 1963; p. 1080. (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Loading); Çeviri için bkz. Abuzer Kendigelen, Alihan Aydın; **Taşıma Hukuku Mevzuatı**; İstanbul, Beta, 2003; p. 769. vd. (Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme); Türkiye tarafından 14.02.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun ile onaylanmıştır (Düstur 36, 247 / RG 22.02.1955 / No. 8937), 04.01.1956 tarihinde Türkiye'de yürürlüğe girmiştir.

mekteydi[5]. Ancak, sorumsuzluk klozlarının konişmentolara konulması, maddi bakımdan güçlü olan taşıyan ile yükle ilgililer arasındaki dengeyi, yükle ilgililerin aleyhine bozmaktaydı. Zaman içinde, bu tarz, sorumsuzluk klozlarının artması ve yüke gelen zararların tazmin edilememesi nedeniyle, menfaatleri haleldar olanlar kanun koyucunun müdahalesini telep etmeye başlamışlardı[6].

19. y.y.'ın başlarında İngiliz Hukukunun egemen olduğu çevrelerde *common law'ın* bu sorunu çözmeye yönelik geliştirdiği kurallar uygulanmaktaydı[7]. Bu kurallara göre, taşıyan iyi durumda teslim almış olduğu yükü varma limanında iyi durumda teslim etmediği takdirde zararı tazminle sorumlu tutulmaktaydı; buna göre ancak ziya ve hasar eğer Tanrının buyruğundan (act of God), Kamu düşmanlarından (act of public enemies), yükün özelliğinden (inherent vice of goods) ve taşıtanın kusurundan ötürü meydana gelmişse ve taşıyanın yükün ziya ve hasarından kusuru yoksa, sorumluluğuna gidilememekteydi[8]. Taşıtan yükün gemiye iyi durumda yüklendiğini ancak konişmentoyla ispat edebilmekte ve konişmento kullanımı yaygınlaştıkça da taşıyanlar yükün ziya ve hasarından ötürü sorumlu tutulabilmekteydiler[9].

Uzak mesafeli deniz ticaretinin ve gemilerin teknik donanımlarının gelişmesiyle birlikte taşıyanın yük için gereken tedbirleri alma imkanı ancak kaptan ve gemi adamları vasıtasıyla mümkün olmaya başlamıştı. Deniz aşırı ticaretin gelişmesiyle taşınan yük miktarı, yükün değeri ve bunlara orantılı olarak yüke gelen zarar miktarı artarken, taşıyanların da zarar sebebiyle sorumluluğu da ağırlaşmıştı. Bu durum neticesinde, sorumluluğun emredici olmamasından

5 Tahir Çağa, "Enternasyonel Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler"**, BATIDER**, Aralık 1977, C. IX, P. 2, p. 314.; Konuya ilişkin çarterparti örnekleri: Gencon 76 ve 94, Kloz/2; ayrıntılı bilgi için bkz. Fehmi Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** İstanbul, Der Yayınları, 2000, p. 266., dpn. 1 ve pp. 644-650.

6 Erling Selvig, **The Paramount Clause,** Am. J. Comp. L., X., p. 205.

7 E.R. Hardy Ivamy, **Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea,** London, Tenth Edition, 1976, BUTTERWORTHS, pp. 66-67.

8 Thomas Edward Scrutton, **Charterparties and Bills of Lading,** Nineteenth Edition, London, SWEET&MAXWELL, 1984, p. 201.

9 Vural Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2003, p. 30. vd.

Bu durum neticesinde, sorumluluğun emredici olmamasından yararlanılarak navlun sözleşmelerine ve konişmentolara sorumsuzluk kayıtları konulmuş ve yüke gelen zararlardan ötürü taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması yoluna gidilmiştir. Önceleri teknik kusur sorumluluğu ortadan kaldırılırken sonraları ticari kusurun da sınırlandırılması söz konusu olmuştur[10]. Bu sorumsuzluk kayıtları içinde dikkati çeken en eski kayıt, " Deniz tehlikeleri engellenemediği sürece taşıyan malı sağlam olarak teslim etmekle yükümlüdür" şeklindeki kayıttır[11]. Bu tür kayıtlar gittikçe artmış ve bu kayıtlar sayesinde, taşıyan, her türlü yük ziya veya hasarından sorumsuz kılınarak, sadece malı teslim etmekle yükümlü hale getirilmiştir[12].

Taşıyanların sorumluluğunun sınırlandırılması yükle ilgililerin zararlarını tazmin etme olanağını ortadan kaldırmış ve durumun önüne geçilebilmesi için matbu konişmentolar hazırlanmıştır. Sorumluluk sisteminin bir örnek konişmentolarla düzenlenmek istenmesinin sebebi, sorumsuzluk kayıtlarının devir kabiliyetine sahip olan konişmentolara konulması[13], ve bu yolla da taşıyanın, sorumsuzluk kayıtlarını aynı zamanda gönderilene karşı da ileri sürebilmesinden ileri gelmektedir. Bu konişmentolara örnek olarak İngiltere'de yapılan 1871 tarihli "Eastern-Trade-Bill of Loading"; 1886 tarihli Hamburg-Bremen konişmento şartları; 1893 Londra Konferansı Kuralları; 1912 Alman Birleşik Konişmentosu gösterilebilir[14]. Ancak bu konişmentolar yaygın bir kullanıma ulaşamamıştır[15]. Bu nedenle menfaati haleldar olanlar kanun koyucunun müdahalesini talep etmeye başlamışlardır . Bu talebe ilk yanıt Amerika Birleşik Devletleri'nden gelmiş ve donatanın sorumluluğu 1893 yılında yürürlüğe giren "Harter Act[16]" ile emredici hale gelerek sorumsuzluk kayıtları sınırlandırılmıştır. Harter Act hükümlerine göre donatanın, gemiyi yola elverişli hale getirmeye ve yüke özen borcunu ortadan kaldırmaya iliş-

---

10 Fehmi Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** İstanbul, Der, 1991, p. 32.

11 Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu**, p. 30. vd.

12 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 32.

13 Scrutton, **Charterparties and Bills of Lading,** Nineteenth Edition, p. 409.

14 Sami Akıncı, **Taşıyanın Navlun Mukavelesinden ve Konişmentodan Doğan Mesuliyeti,** Yayınlanmamış Doçentlik Tezi, İstanbul, 1960, p. 6 vd.; Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu**, p. 32.

15 **Ibid.,** pp. 31-32.

kin sorumsuzluk kayıtları geçersiz sayılırken; gemi adamlarının sevk ve teknik idare kusurlarından doğan zararlar ile mücbir sebep ve fevkalade halden doğan zararlardan ötürü sorumluluğu tamamen kaldırılmıştır. Bu kanun Yeni Zelanda[17], Avustralya[18] ve Kanada[19] Kanunlarına da kaynaklık etmiştir.

Amerika'da yaşanan bu gelişmenin ardından İngiltere, Almanya ve Fransa'nın da sorumsuzluk kayıtlarının sınırlandırılmasına yönelik istekleri sonucunda deniz ticaretinin birleştirilmesi için çalışmalar yapılmaya başlanmış ve 1921 tarihinde La Haye'deki konferansta toplanan Milletlerarası Hukuk Derneği (International Law Association) örnek kurallar niteliğindeki "1921 La Haye Kuralları"nı benimsemiş ve bu kuralların taşıyanlar tarafından konişmentolara konulması tavsiye edilmiştir. Ancak 1921 La Haye Kuralları uluslararası andlaşma[20] niteliğinde olmadığından, kuralların bağlayıcılığı da söz konusu olmamış, istenilen amaca ulaşılamamıştır[21].

B. 1924 La Haye Kuralları'nın Hazırlanma Süreci

Devletleri bağlayıcı niteliğe sahip, uluslararası bir andlaşma olmaması, 1921 La Haye Kuralları'nın, sorumsuzluk kayıtlarının sınırlandırılmasında istenilen sonuca ulaşılamamasına neden olmuştur. Dolayısıyla, daha sonra meydana getirilen, 1924 La Haye Kuralları, bir takım değişiklikler yapılarak[22], 1921 La Haye Kuralla-

---

16 Metin için bkz. Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku,** İstanbul, Alkım, 2001, 6. Bası, pp. 17-18.

17 Shipping and Seaman Act 1903

18 Sea Carriage of Goods Act 1904

19 Water Carriage of Goods Act 1910

20 1924 La Haye Kuralları için deniz hukuku doktrininde genel olarak "uluslararası sözleşme" kavramı kullanılmaktadır. Ancak biz tezimizde "andlaşma" terimini kullanmayı daha uygun bulduk.

21 Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu**, p.33.

22 1921 La Haye Kuralları'ndaki m. 4/4, 1924 La Haye Kuralları 4/5'de "unit (ünite) kelimesinin de eklenmesiyle oybirliğiyle kabul edilmiştir. Andlaşmada yapılan değişiklikler için bkz. Gündüz Aybay/Kerim Atamer, "Taşıyanın Parça Başına Belirli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI,** Ankara, Banka ve Ticaret Araştırmaları Enstitüsü, 14-15 Nisan 1989, p. 244.

rı'nın uluslararası andlaşmaya dönüştürülmüş halidir[23]. Bu bakımdan 1921 La Haye Kuralları ile 1924 La Haye Kuralları'nın hazırlık süreci aynıdır[24].

Milletlerarası Hukuk Derneği'nin, bir alt komitesi niteliğinde olan, fakat Birinci Dünya Savaşından sonra giderek bağımsız bir hale dönüşen, Milletlerarası Denizcilik Komitesi'nin (Comite Maritime International)[25], 17-20.05.1921'de Londra'da yapılan toplantısında, 1921 La Haye Kuralları'nın tasarı metninin meydana getirilmesi için bir hazırlık komisyonu oluşturulmuştur [26]. Komisyonda, yükle ilgililer, donatanların temsilcileri, bankacılar, sigortacılar ve Komite üyeleri yer almıştır[27]. Komisyon, taslak metnini Haziran ortalarında tamamlayarak, ilgili çevrelerin incelemesine sunmuştur[28]. 30.08.1921'de, Brüksel'de başlayan Milletlerarası Denizcilik Komitesi'nin 30. konferansında taslak hükümleri ele alınmış, tartışılmış ve 1921 La Haye Kuralları metin olarak ortaya çıkmıştır. Ancak, 1921 La Haye Kuralları'ndan, beklenen sonucunun alınamaması nedeniyle, sorumsuzluk kayıtlarına ilişkin, bağlayıcı niteliğe, sahip kurallar bütünü oluşturulmak istenmiştir. Bu amaçla da, İngiltere'nin önderliğinde ve Milletlerarası Denizcilik Komitesi'nin girişimiyle, önce 1922'de Londra'da, daha sonra da 1924'de Brüksel'de toplanan Konferanslarda yapılan çalışmalar neticesinde, "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel Konvansiyonu" ilgili devletler tarafından kabul edilmiştir[29].

1924 La Haye Kuralları adıyla anılan[30] uluslararası andlaşmanın İmza Protokolünde, devletler andlaşmayı isterlerse aynen, isterlerse değiştirerek kendi mev-

---

23 **Ibid.,** p. 238.

24 **Ibid.**

25 Milletlerarası Denizcilik Komitesi'nin tarihçesi ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. **Ibid.,** p. 237 dpn. 12 ve oradaki eserler.

26 **Ibid.**

27 **Ibid.**

28 Taslak metni için bkz. **Ibid.,** p. 237 ve dpn. 13. (ILA Report S: XIVI vd.)

29 La Haye Kurallarını tasdik eden devletlerin listesi ve bazı taraf devletlerin sözleşmenin tasdikine ilişkin çekinceleri hakkında bilgi için bkz. (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru05.html, 09.09.2005

30 Sözleşmenin La Haye Kuralları adıyla anılmasının sebebi, konişmentolara konan sorumsuzluk klozlarının önüne geçilebilmesi maksadıyla hazırlanan sözleşmenin Brüksel'de, ya-

zuatlarına alma hakkına sahip kılınmışlardır. Önce, İngiltere 1.1.1925 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere *COGSA* (Carriage of Goods by Sea Act); İngiltere'yi takiben Commonwealt ülkeleri Avustralya *Sea Act*, 1924; Kanada *Water Carriage of Goods Act*, 1936; ve Amerika Birleşik Devletleri 1936 yılında Harter Act yerine *USCOGSA* adıyla andlaşma metnini kanunlaştırmıştır. 1926 Hollanda, 1928 Belçika, 1936 Fransa Kanunları da andlaşma metnine bağlıdırlar. İskandinav devletleri 1939 , Almanya ise 1937 yılında andlaşma metnini değiştirerek kendi mevzuatına almıştır[31] . Türkiye ise 1955'de andlaşmaya taraf olmuş, aynı zamanda 1957 tarihli TTK'nun hazırlanması sırasında, Alman Ticaret Kanunun etkisiyle, andlaşmanın bazı hükümleri değişiklik yapılarak iç hukuka alınmıştır. Bu durum, uygulamada taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olarak hangi hükümlerin uygulanacağı sorununu gündeme getirmiştir.

Türk hukukunda deniz yoluyla eşya taşıma hukukunun temellerinden birini oluşturan 1924 La Haye Kuralları taşıyan ve yükle ilgililer arasındaki ilişkileri dengeleme amacı güderken, özellikle taşıyanın sorumluluğuna ilişkin önemli düzenlemeler getirmiştir[32]. Ancak zaman içinde 1924 La Haye Kuralları değişen ekonomik ve teknik gelişmeleri yakalayamamış; enflasyonun artması sebebiyle koli parça başı sorululuk sınırının değer kaybetmesi (m. 4/5), konteynır taşımacılığının yaygın hale gelmesi, sorumluluğun yükün gemiye yüklendiği an ve gemiden boşaltıldığı an ile sınırlı olması, yükleme esnasında doğabilecek zararlardan ötürü taşıyanın sorumluluğunu sınırlayabilme ve konişmento kayıtlarlarıyla zararın tamamını konişmento hamiline yükleme imkanı, zararı ihbar süresinin çok kısa olması (m. 3/6) gibi nedenlerden ötürü eleştiri konusu oluşmuş ve değiştirilmesi gerekliliği doğmuştur[33].

---

ni La Haye'de yapılmış olmasıdır, bkz. Scrutton, **Charterparties and Bills of Lading,** Nineteenth Edition, p. 410. dpn. 2.

31 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 33.

32 Rayegen Kender, Ergon Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** İstanbul, Beta, 2003, pp. 126-127.

33 Samir Mankabadi, **The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea**, Leyden-Boston, 1978, p. 30.

C. 1924 La Haye Kuralları'nın Özellikleri

1924 La Haye Kuralları uluslararası eşya taşımacılığı alanında taşıyanın sorumluluğuna, bir başka değişle taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin yeknesaklığı sağlamak maksadıyla yapılan, İngiliz-Amerikan hukukunda uygulanan kloz sistemine dayalı[34], ilk uluslararası andlaşmadır. 1924 La Haye Kuralları, *andlaşma* niteliğinde olmasından[35] ve hala uluslararası hukuk alanında uygulanıyor olması sebebiyle güncelliğini korumasından ötürü uluslararası deniz hukukunda uygulama alanı bulmaktadır[36]. 1924 La Haye Kuralları'nda sorumluluk kusur esasına dayalı akdi ve emredici sorumluluktur, bununla birlikte La Haye Kuralları sadece konişmentolu[37] taşımalara uygulanır. Ayrıca iç hukuklara aktarılması ve uluslararası hukuk bakımından bağlayıcı olabilmesi için, taraf olmak isteyen devletlerin istekleri doğrultusunda 1924 La Haye Kuralları ile aynı tarihli imza protokolüne tabidir.

Uluslararası andlaşmalar, uluslararası hukukun andlaşma yapma yetkisi verdiği kişilerin iradelerini gösteren, yine bu kişiler arasında, uluslararası hukuka uygun biçimde, hak ve yükümlülükler doğuran, bunları değiştiren veya sona erdiren yazılı işlemlerdir[38]. Uluslararası andlaşmalar konularına göre çeşitli sınıflara ayrılırlar[39] ve bağlayıcılığa sahip olabilmeleri için tarafların bağlanma iradelerini orta-

---

34 Rayegan Kender, "Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu,** Ankara 1984, p. 76.

35 Ivamy, **Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea,** p. 67.

36 La Haye Kuralları taraf iradeleriyle sözleşmelere konulmak veya taraf devletlerde düzenlen konişmentolara uygulanmak suretiyle gerek iç hukukta gerekse uluslararası hukukta yer bulur. Bununla birlikte La Haye Kuralları imza protokolü madde 10 hükmüne göre anlaşma metninin istenirse aynen istenirse hükümlerinin değiştirilmek suretiyle iç hukuka alınması yolunun açılmasıyla çeşitli ülke iç hukuklarında da ayrıca uygulanabilir.

37 **Ibid,** p. 68.

38 Edip Çelik, **Milletlerarası Hukuk,** Filiz Kitabevi, İstanbul 1984, p. 56.; Hüseyin Bağcı, **Uluslararası Hukuk Dersleri ,** Turhan Kitabevi, Ankara 2005, p. 103.

39 Çelik, **Milletlerarası Hukuk,** p. 59.; Bağcı, **Uluslararası Hukuk Dersleri ,**p. 111.

ya koymaları gerekir[40]. Bu bakımdan 1924 La Haye Kuralları, onaylanma yoluyla[41] bağlayıcı hale getirilmiş, bir uluslararası ticaret andlaşmasıdır [42].

1924 La Haye Kuralları'nda yük ziya ve hasarından taşıyanın sorumluluğu kusur sorumluluğu esasına dayanır. Buna göre taşıyan, hem kendi kusurundan hem de gemi adamlarının kusurlu hareketleriyle yüke vermiş oldukları zararlardan ötürü sorumlu olacaktır. Taşıyanın, gemi adamlarının kusurlu eylemleriyle yüke verdikleri zararlardan ötürü sorumlu tutulması, onun yüke özen borcunu ifa etmesinden kaynaklanan ek bir sorumluluktur. Bununla birlikte sorumluluk nitelik bakımdan emredicidir. Bir hükmün emredici niteliğe sahip olması demek, taraflar arasında kararlaştırılanın aksine karar alınamayacağı anlamına gelmektedir[43]. Nitekim 1924 La Haye Kuralları madde 3/8'de, andlaşmadaki kuralların emredici niteliği zikredilmiştir. Ancak Konvansiyonun emredici niteliğe sahip olması için öncelikle her halükarda taraflar arasında bir konişmento düzenlenmiş olması şarttır. Ayrıca bu noktada belirtmekte yarar vardır ki andlaşma hükümleri 1924 La Haye Kuralları madde 10 gereğince sadece konişmentolu taşımalara uygulanır. Bu düzenlemenin amacı, meşru konişmento hamili üçüncü kişileri sorumsuzluk kayıtlarına karşı ko-

---

40 Çelik, **Milletlerarası Hukuk,** p. 70. vd.; Bağcı, **Uluslararası Hukuk Dersleri ,** p.123. vd.

41 La Haye Kuralları'na Türkiye'nin taraf olduğu tarihte 1924 Anayasası yürürlükteydi. 1924 Anayasası ve 2 Mayıs 1927 tarihli Türkiye Büyük Millet Meclisi Dahili Nizamnamesinin (İç tüzük) 112. maddesine göre uluslararası bir anlaşmanın iç hukukta yürürlüğe girebilmesi için 1924 Anayasası madde 26 gereğince Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin uygun bulma kanunu çıkartması ve kanunun Anayasa madde 35 gereğince Cumhurbaşkanı tarafından onaylanması ve Resmi Gazetede yayınlanması gerekmektedir, (o dönemde, pratikte uluslararası andlaşmaların iç hukukta yürürlüğe girmelerine ilişkin bu kural dışında uygulamalar da mevcuttur ve bu husus doktrinde tartışma konusudur), 1924 Anayasası'na ilişkin bu düzenleme 1982 Anayasası'na aynı şekilde yansımıştır. Bununla birlikte bir uluslararası anlaşmanın Türkiye'yi uluslararası düzeyde bağlaması için ise onay belgelerinin taraf devletlerce değişimi gerekmektedir; bkz. Sevin Toluner, **Milletlerarası Hukuk ile İç Hukuk Arasındaki İlişkiler,** İstanbul 1973, p. 315. vd.; Türkiye Bakımından 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe giren La Haye Kuralları'na ilişkin onay belgesi, La Haye Kuralları madde 14 gereğince 04.07.1955 tarihinde Belçika hükümetine tevdi edilmiştir.

42 Aynı görüş için bkz. Ivamy, **Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea** p. 68.; Hakan Karan, "Yargıtay'ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği", **XVII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu,** Ankara 2000, p. 226.

43 Kemal Oğuzman, M. Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler,** Filiz Kitabevi, İstanbul 2005, p. 72.

rumaktır[44]. Ancak andlaşmanın sadece konişmentolu taşımalara uygulanması, taşımalarda konişmento kullanımının azalması nedeniyle dar bir uygulama alanı içinde kalmasına yol açmıştır[45].

II. 1924 La Haye Kuralları'ndan Sonra Yapılmış Olan Deniz Yoluyla Eşya Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Andlaşmalardaki Düzenlemeler

A. 1924 La Haye Kuralları'nın Tadiline İlişkin 1968 Protokolü (La Haye-Visby Kuralları)

Dünya ticaret hacmindeki hızlı büyüme ve değişen teknik donanımlar gibi nedenlerle[46], 1924 La Haye Kuralları deniz yoluyla eşya taşımacılığı konusundaki ihtiyaçları karşılayamaz hale gelmiştir. Bu sebeple, 9-14 Haziran 1963 tarihleri arasında Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün[47] Stockholm'de yapılan 26. Konferansında 1924 La Haye Kuralları'nın bazı hükümlerinin değiştirilmesini öngören bir tasarı metni kabul edilmiştir[48]. Söz konusu tasarı metni, tek bir hüküm dışında, 19-23.02.1968 tarihleri arasında Brüksel'de toplanan Deniz Hukuku Diplomatik Konferansı XII. Dönem çalışmalarında 25. Ağustos. 1924 tarihli Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararası Konvansiyonun Tadiline Dair Protokol[49]/ Visby Kuralları[50] olarak kabul edilmiştir[51].

---

44 Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar,** p. 352-354.

45 Yazıcıoğlu,**Hamburg Kuralları,** p. 8-9.

46 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** pp. 33-34.

47 Comite Maritime International (CMI)

48 William Tetley, "The Hamburg Rules-A Commentary", **LMCLQ,** 1979-1, pp. 1-20.

49 Protokol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Loading, signed at Brussels on 25th August 1924.

50 İngilizce metin için bkz. Kendigelen/Aydın, **Taşıma Hukuku Mevzuatı,** p. 781. vd.; bkz. (Çevrimiçi)www.jup.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rulep.1968, 22 Ağustos 2005 taraf ülkelerin listesi için bkz. (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/ bru06.html,09.09.2005 Türkçe metin için bkz. Fahiman Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar,** İstanbul, 1987, pp. 139-143.; Türkiye bu protokole taraf olmamıştır.

1924 La Haye Kuralları, 1968 Visby Kuralları ile önemli değişikliklere uğratılmış[52], ancak Visby Kuralları'yla, 1924 La Haye Kuralları'nda yapılmak istenen en büyük değişiklik, uygulama alanının ve sorumluluk tutarlarının yeniden belirlenmesi olmasına rağmen, Visby Kuralları'nda mevcut sorumluluk sistemi muhafaza edilmiş[53] ve bu da eleştiri konusu olmuştur.

Visby Kuralları'nda yapılan başlıca değişiklikler şunlardır:

1. Visby Kurallarıyla konişmentonun iyi niyetli üçüncü kişiye devri halinde konişmento aksi kanıtlanamayacak bir delil haline getirilmiştir[54], böylece taşıyan iyi niyetli üçüncü kişiye karşı konişmento kayıtlarının doğru olmadığını iddia edemeyecektir.

---

51 Protokol metninde yer alamayan tek hüküm ise İngiliz delegasyonunun önerdiği 7 Aralık 1961 tarihli Muncaster-Castle olayının kaynaklık ettiği hükümdür. Bu olayda Muncaster-Castle gemisi bir tersanede onarım görmüş, ancak tersanenin dikkatsizliği yüzünden iki güvenlik klapesi tamir edilememiş, bunun neticesinde, meydana gelen su sızmasıyla yük zarar görmüştür. Ancak İngiliz Yüksek Mahkemesi taşıyanı, gemiyi yolculuğun öncesinde ve başlangıcında sefere elverişli hale getirmediği ve 1924 La Haye Kuralları'nın 4. maddesinin ilk bendinde belirtilen makul özen borcunu (due diligence) ihlal ettiği için sorumlu tutmuştur, esasında mahkemenin gerekçesi özen borcunun devredilemez oluşudur. Yine s/s Amstelslot olayında da gemi onarıma verilmiş ancak makine onarımı esnasında dişli çark tertibatındaki kusur Lloyd eksperinin gözünden kaçmıştır. Bu olayda ise İngiliz Yüksek Mahkemesi ancak gizli ayıbın varlığını (latent defect) kabul etmek suretiyle taşıyanın sorumsuzluğuna hükmetmiştir. Bu konuyla ilgili İngilizlerin teklifi ise geminin onarımını tanınmış bir şantiyeye veren donatanın nezaret etmek ve kontrol yolu ile gerekli tedbirleri almak şartıyla makul özen borcunu yerine getirmiş olacağı ve sorumluluktan kurtulacağı yönündedir. Ancak bu görüş, makul özen borcunun kişisel bir borç olmaktan çıkacağı, yükle ilgililerin ziya ve hasardan ötürü açacakları davayı kime ikame edeceklerinin belirsiz olması ve taşıyana karşı açılacak davada, dava akdi sorumluluktan doğduğu için ispat yükü davalı üzerinde kalırken, tersane sahibine karşı haksız fiil sorumluluğundan ötürü açılacak davada ispat yükü davacıda kalacağı için zarara uğrayan yükle ilgilinin durumu ağırlaşacağından doktrinde kabul görmemiştir. Bkz. Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar,** p. 168.

52 Ergon Çetingil, Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler**, BATIDER,** 1992, C. XVI, S. 4., p. 23.

53 Vural Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu,** p. 35. ve dpn. 83.

54 Madde 1/1: "Bununla beraber, konişmento iyi niyetli bir üçüncü kişi hamile devredildiği zaman, aksine kanıt kabul edilmez ".
Article 1/1:"However, proof to the contrary shall not be admissible when the Bill of Lading has been transferred to a third party acting in good faith".

2. Dava zamanaşımının anlaşma ile uzatılabileceği kararlaştırılmıştır[55].

3. La Haye Kuralları Madde 3/6'da belirlenmiş olan bir yıllık hak düşürücü süre rücu davaları bakımından üç ay uzatılmıştır[56].

4. Visby Kuralları madde 2/c ile getirilmiş olan bir başka yenilik ise *container clause'* dur[57]. Bu kloza göre eşya taşınmasında konteyner, palet veya benzer bir cihaz kullanılmış ise, bunların içeriğinin taraf iradeleriyle konişmentoda belirtilmiş olması şartı ile, her konteynerın veya içindeki her bir ambalajın bir koli veya parça olarak değerlendirileceği hükme bağlanmıştır[58].

---

55 Madde1/2: "Paragraf (6 bis) hükümleri saklı kalmak kaydı ile! taşıyan ve gemi, her halükarda yüke karşı herhangi bir sorumluluk altında kalmazlar, meğer ki teslim edildikleri veya teslim edilmeleri gerekli tarihten itibaren bir yıl içinde bir dava açılmış olsun. Bununla beraber, bu süre, davaya sebebiyet vermiş olaydan sonra tarafların akdedecekleri bir anlaşma ile uzatılabilir"

Article 1/2: "Subject to paragraph 6*bis* the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen".

56 Madde1/3: "Rücu davaları, olaya bakan Mahkemenin tabi bulunduğu kanun tarafından belirlenmiş müsaade edilmiş süre içinde olmak üzere, önceki paragrafta öngörülmüş sürenin sona ermesinden sonra dahi açılabilir. Bununla beraber, bu süre rücu davasını açan kişinin tazminatı ödediği veya bizzat talebe maruz kalıp, mahkemeye çağrının kendisine tebliğ edildiği günden itibaren üç aydan az olamaz "

Article 1/3: "An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself".

57 Madde 2/c: "Malları gruplandırmak için muhafaza, palet veya benzer herhangi bir cihaz kullanılmışsa, konişmentoda bu cihaza dahil şekilde zikredilmiş her koli veya ünite, bu paragraf hükümlerine göre bir koli veya ünite sayılacaktır."

Article 2/c: "Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the Bill of Lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit."

58 De L. John Gurse, **The "Container Clause" in Article 4 (5) of the 1968 Protokol to the Hague Rules,** Journel of Maritime Law and Commerce, October 1970, Vol. 2, No. I, p. 142.; Çağa, **BATIDER,** p. 316, dpn. 66.; İnci Deniz, **Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları,** İstanbul, Fakülteler Matbaası, 1982, p.127. vd.; Ergon A. Çetingil, "Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu**", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu,** Ankara, 1984 p.146.

5. La Haye Kuralları'nda taşıyanın ziya veya hasardan ötürü sorumluluğu koli veya ünite (parça) başına 100 Sterlin ile sınırlandırılmışken, Visby Kuralları bu sınırlandırmayı koli veya ünite başına 1000 Poincaré Frankı (yani altın Frank[59]) veya hasar görmüş veya zarara uğramış malların ağırlıkları üzerinden kilogram başına 30 Frank muadili bir meblağ olarak sınırlandırmıştır[60]. Şu kadar ki Frank 900 milyem[61] incelikte 65.5 miligram altından oluşan koli veya üniteyi ifade eder[62]. Bu sınırlandırmaya göre taşıtan lehine hangisi ise onu isteyebilir[63]. Bu sınırlandırmayla birlikte değer tespiti eşyanın boşaltma yerinde boşaltıldığı günkü cari piyasa değeri ile sınırlandırılacaktır[64].

---

59 **Ibid.,** pp. 144-145.

60 Madde 2/a: "Yükün cins ve kıymetinin yükleme başlamadan önce yükleten tarafından bildirilmiş ve bu beyanın konişmentoya yazılmış bulunması hariç, taşıyan, tıpkı gemi gibi, yükün ziya ve hasarından veya ona ilişkin zarardan, hangisi yüksek ise o uygulanmak üzere, koli veya ünite başına 10.000 Frank veya kilogram başına 30 Frank muadili bir meblağdan daha yüksek bir miktar ile asla sorumlu tutulmayacaktır."
Article 2/a: Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the Bill of Lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of 10,000 francs per package or unit or 30 francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.
Çağa, **BATIDER,** p. 320.; Fahiman Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar,** pp. 370.-371.

61 "Milyem Fransızca kökenli bir sözcük olup, ağırlık ölçüsü olarak kullanılmaktadır ve gramın binde biri anlamına gelmektedir. Bir altın ya da gümüş alaşımında bulunan saf, değerli maden miktarını ölçmekte kullanılır. Örneğin; % 99.5 saf altın 995 milyem, 24 karattır. „ (Çevrimiçi) http://www.darphane.gov.tr/sozluk.htm#M, 3.Ocak.2006

62 Fahiman Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar,** p. 370.-371.
Madde 2/d: "Frank, 900milyem incelikte 65,5 miligram altından oluşan bir üniteyi ifade eder. Hükmedilmiş meblağın ulusal paraya çevrilme tarihi anlaşmazlığa bakmış olan mahkemenin tabi olduğu kanuna göre belirlenir."
Article 2/d: A franc means a unit consisting of 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900'. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

63 Çağa, **BATIDER,** p. 320.

64 Madde 2/b: "Değer tesbiti yönünden, malların sözleşmeye göre boşaltıldıkları veya boşaltılmaları gereken gün ve yerdeki değerleri esas tutulacaktır. Malların değeri borsa rayici, yoksa cari piyasa fiyatı veya bunlardan biri ya da diğeri yoksa aynı bünye ve nitelikteki malların mutad değeri dikkate alınarak belirlenir.
Article 2/b: The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

6. Yükün ziya veya hasarından ötürü taşıyana karşı açılacak olan bir davanın taşıyanın adamlarına ikame edilmesi halinde, taşıyanın adamları da Konvansiyonun getirmiş olduğu sınırlandırma ve muafiyetlerden yararlanabilir[65].

7. Navlun sözleşmesine konu teşkil eden yükün ziya veya hasarından ötürü Konvansiyonca getirilmiş olan muafiyet ve sorumluluğun sınırlandırılması hakkındaki hükümler akid dışı sorumluluk hakkında da uygulanabilecektir[66]. Ancak bu akit dışı sorumluluğa ilişkin olan talebin de mutlaka taşıma sırasında doğan ziya ve hasarların tazminine ilişkin olması gerekir[67].

8. Zarar taşıyanın veya adamlarının kasden veya muhtemelen zarar doğacağı bilinci ile işlenmiş bir fiil veya ihmal sonucu meydana gelmişse sorumluluk sınırlandırılmayacaktır[68].

9. 1968 Visby Kuralları'nda ayrıca, Konvansiyonun nükleer hasarlar için uygulanmakta olan herhangi bir uluslararası andlaşma[69] veya milli kanun hükümlerine de zarar getirmeyeceği belirtilmiştir[70].

---

65 Madde 3/2: "Eğer böyle bir dava, taşıyanın bir memuruna karşı açılmışsa bu memur, taşıyanın Konvansiyona göre ileri sürebileceği sorumluluğun muafiyet ve sınırlamalarına aynen dayanabilir."
Article 3/2: If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

66 Madde 3/1: "Bir taşıma sözleşmesine konu teşkil eden malların ziya veya hasarının tazmini için taşıyana karşı açılacak her çeşit davada, bu dava ister akdi sorumluluk ister sözleşme dışı sorumluluk gerektirsin, bu Konvansiyon'da yazılı sorumluluğun yokluğu veya sınırlandırılması hakkındaki hükümler uygulanır."
Article 3/1: The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

67 Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar,** p. 372. ve dpn. 68.

68 Madde 2/e: "Zarar, taşıyanın ister zarar vermek niyeti ile ister fütursuzca bir davranışla fakat her halükarda bir zarar doğacağı bilinci içinde yaptığı bir hareket veya gösterdiği bir ihmalden doğmuşsa, taşıyan ve gemi bu paragrafta öngörülmüş sınırlı sorumluluk hakkından yararlanamaz."
Madde 3/4: "Bununla beraber, zararın memurun ister zarar vermek niyeti ile ister fütursuzca bir davranışla, fakat her halükarda muhtemelen bir zarar doğacağı bilinci içinde yaptığı bir hareketten veya gösterdiği bir ihmalden doğduğu kanıtlandığı takdirde, memur, bu Konvansiyonun bu maddede yer alan hükümlerinden yararlanamaz.

10. 1968 Visby Kuralları madde 5 ile 1924 La Haye Kuralları madde 10 değiştirilmiş ve Visby Kuralları'nın uygulama alanı, 1924 La Haye Kuralları'na göre daha net bir şekilde çizilmiştir. Visby Kuralları madde 5'e göre konvansiyon hükümleri, aşağıdaki hallerde farklı iki devlet limanı arasındaki eşya taşınmasına ilişkin her konişmentoya, geminin, taşıyanın, yükletenin, gönderilenin veya diğer ilgili herhangi bir kişinin milliyetine bakılmaksızın uygulanacaktır. Visby Kuralları m. 5'e göre:

a) Konişmento akid devletlerden birinde düzenlenmişse,
b) Taşıma, bir akid devlet limanından hareket suretiyle olmuşta,
c) Konişmento, bu konvansiyon hükümlerinin veya bu hükümleri uygulayan ya da onları geçerli sayan diğer herhangi bir kanunun sözleşmeye uygulanacağını öngörmekte ise,

Her akid devlet, bu konvansiyon hükümlerini yukarıda zikredilmiş konişmentolara uygulayacaktır.

Bu madde ile konvansiyona taraf olmayan bir devlet vatandaşı olan gönderilene karşı dahi yukarıdaki şartların gerçekleşmesi halinde konvansiyon hükümleri uygulanabilecektir. Bu noktada 1968 Visby Kuralları'nda Visby Kuralları ve La Haye Kuralları'nın tek bir andlaşma sayılacağı da hükme bağlanmıştır (Visby Kuralları m. 6). Ancak 6. madde hükmünün geçerli olabilmesi için devletlerin La Haye Kuralları ile birlikte Visby Kuralları'na da taraf olması gerekmektedir. Bu bakımdan Türkiye gibi Visby Kuralları'na taraf olmayan devletler için Visby Kuralları bağlayıcılık arz etmeyecektir.

---

69 Türkiye Deniz Yolu ile Nükleer Madde Taşımalarında Hukuki Mesuliyete Dair 17.12.1971 tarihli Brüksel Andlaşmasına taraftır ve anlaşma 18.7.1975 tarihinde Türkiye'de yürürlüğe girmiştir.

70 Madde 4: "Bu Konvansiyon, nükleer zararlardan doğan sorumluluğa ilişkin olarak uluslararası Konvansiyonlarda veya ulusal kanunlarda yer alan hükümlere zarar getirmez."
Article 4: "This Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage."

11. Visby Kuralları ile getirilen bir diğer değişiklik ise tahkim hükmüdür (Visby Kuralları m. 8). Bu hükme göre taraflar arasında çıkan uyuşmazlıklar, taraflardan birinin isteği ile tahkim yolu kullanılarak çözülebilir. Ancak tarafların tahkim talebi üzerinden altı ay geçmişse ve taraflar tahkimin organizasyonu üzerinde anlaşmaya varamamışlarsa, taraflardan herhangi biri, anlaşmazlığı Uluslararası Adalet Divanına götürebilir meğerki talep, Adalet Divanın statüsüne uygun bir talep olsun[71].

B. La Haye-Visby Kuralları'nın Değiştirilmesine İlişkin 1979 SDR Protokolü

Yükle ilgililerin zararlarının tazmini için La Haye-Visby Kurallarındaki hesap birimi 21.12.1979 tarihli ek Protokol[72] Özel Çekme Hakkı[73] (Special Drawing Right)[74] olarak değiştirilmiştir. Brüksel'de kabul edilen değişiklik metni 14.02.1984 tarihinde yürürlüğe girmiştir[75]. Ancak La Haye Kuralları'ndan sonra yapılan Visby Kuralları'na katılım sağlanamadığı gibi bu ek protokole de talep yoğun olmamıştır[76].

C. Hamburg Kuralları (1978)

1968 Visby değişiklikleriyle, 1924 La Haye Kuralları'nda yapılan reform çalışmaları, Visby Kurallarına beklenen katılımın sağlanamaması sebebiyle, istenilen

---

71 Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar,** p. 149.

72 Protokolün metni için bkz. (Çevrimiçi) http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1993/23.html , 20.06.2005 ; Taraf olan devletlerin listesi için bkz. (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru07.html, 12.10.2005

73 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 166.

74 Özel Çekme Hakkı 1969 yılında Milletlerarası Para Fonu tarafından altın ve dövizlere ilaveten ihdas edilmiş uluslararası bir likidite çeşididir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Çağa, **BATIDER,** p.305. vd.; T. Turhan, **Milletlerarası Sözleşmelerde Yabancı Para Kayıtları,** B.2, Ankara 1997, pp.42.-43.

75 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, Beta, İstanbul 2002, p. 19.

sonucu vermemiş ve Hamburg Kuralları'nın hazırlanmasına neden olmuştur[77]. Sanayi devriminden sonra gelişmekte olan devletlerin ekonomilerinin ilerlemesinde taşımacılığın payı büyüktür. O dönemlerde taşıma şirketlerinin gelişmiş ülkelerde olması ve La Haye / Visby Kuralları'nın mevcut sistemde taşıyanlar lehine ancak gelişmekte olan devletlere mensup taşıtanlar aleyhine hükümler ihtiva etmesi eleştirilmiştir. Bu nedenle 1969 yılında Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Komisyonu (UNCITRAL) rizikoların her iki tarafça eşit olarak paylaştırılacağı yeni bir konvansiyonun hazırlanması için çalışma grubu oluşturmuş ve neticede 1978 Hamburg Kuralları[78] doğmuştur[79]. Hamburg Kuralları, 1924 La Haye Kuralları'nı tadil etmek amacıyla değil, anılan kuralların yerine geçmesi maksadıyla hazırlanmıştır[80]. Ancak andlaşma gelişmiş denizci devletler tarafından onaylanmamış ve tasdik eden devletler[81] bakımından 1.11.1992'de yürürlüğe girmiştir[82].

La Haye Kuralları'ndan farklı olarak Hamburg Kuralları sadece konişmentolu taşımalara değil[83], tüm deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesi niteliğinde olan sözleşmelere uygulanır(m. 2/1)[84], ancak çarter sözleşmelerine tatbik olunmaz meğerki bir çarter parti zımnında konişmento düzenlenmiş olsun (m. 2/3)[85]. Bununla birlikte, Hamburg Kuralları'na göre konişmentoya konularak ihtirazi kayıtlar daha ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir.

---

76 Çağa, **BATIDER,** p. 320. vd.; Emine Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu (Hamburg Kuralları),** İstanbul, Beta, 2000, p. 4., dpn. 11.

77 Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, p. 5. vd.

78 Anlaşmanın metni için (Çevrimiçi) www.jup.uio.no/lm/un.sea.carriage.hamburg. rulep. 1978 , 22 Ağustos 2005; Kendigelen / Aydın, **Taşıma Hukuku Mevzuatı ,** p. 791. vd.; Türkçe çevirisi için bkz. Tahir Çağa, "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı 1978", **BATIDER**, 1979, C. X, P. 12, p.327.

35 Çağa, **BATIDER,** pp. 316-317.vd.**;** Erdoğan Göger, "Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler", **BATIDER**, Haziran 1980, C. X, P. 3, p. 601. vd.

80 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri ,** p. 44.

81 Türkiye bu anlaşmaya taraf olmamıştır; Taraf ülkelerin listesi için bkz. (Çevrimiçi) www.comitemaritime.org/ratific/uninat/uni02.html, 23. Ekim. 2005

82 Yazıcıoğlu,**Hamburg Kuralları,** p. 5. vd.

83 Ivamy, **Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea,** p. 68.

84 Madde 2/1: İşbu anlaşma hükümleri iki ayrı devlet arasında deniz yolu ile taşımaya dair bü tün sözleşmeler hakkında uygulanır.

85 Madde 2/3: İşbu anlaşma hükümleri çarter sözleşmelerine tatbik olunmaz. Şu kadar ki, bir çarter mukavelesine dayanılarak konişmento düzenlendiği takdirde, taşıyan ile çarterer olmayan konişmento hamili arasındaki münasebetleri tanzim etmesi kaydıyla, anlaşma hükümleri konişmento hakkında da uygulanır.

Hamburg Kuralları'nda bir yenilik olarak "fiili taşıyan" kavramı getirilmiş ve akdi taşıyanla fiili taşıyanın müteselsilen sorumlu olacağı düzenlenmiştir[86].

Taşıyanın emredici sorumluluğu La Haye Kuralları'nda yüklemenin başladığı an ile boşaltmanın bittiği an arasındaki süreyle sınırlıyken[87], Hamburg Kuralları'nda eşyanın yükleme ve boşaltma limanlarında taşıyanın muhafazası altında bulunduğu süreleri de kapsar (m. 4/1)[88].

Hamburg Kuralları'nda taşıyanın sorumluluğu La Haye-Visby Kuralları'nda olduğu gibi kusur sorumluluğudur. Bununla birlikte konvansiyonda taşıyanın geminin başlangıçtaki denize, yola ve yüke elverişli hale getirilmesi ve yükün özenle yüklenmesi, istiflenmesi ve boşaltılması faaliyetlerinden bahsedilmemiştir. Ancak La Haye-Visby Kuralları'nda olduğu gibi taşıyan yükün ziya ve hasarından sorumlu tutulurken, Hamburg Kuralları ile gecikme zararlarıyla da sorumlu hale getirilmiş (m. 5/2)[89] ve yine taşıyanın gecikmeden dolayı meydana gelen zararlarda yük ziya veya hasarında kendisinin veya fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin makul olan tüm önlemleri aldıklarını ispat etmesi durumunda sorumluluğu kaldırılmıştır (m. 5/1)[90], bununla birlikte zarara taşıyanın veya fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusur veya ihmalleri ile birlikte başka bir sebep de yol açmışsa taşıyan,

---

86 Hava hukuku örnek alınarak yapılan bu düzenleme için bkz. Hüseyin Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi,** Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987, p. 59. vd.; İnci Kaner, **Hava Hukuku,** İstanbul, Filiz Kitabevi, 2004, p. 49.; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** p. 39. vd.

87 Ivamy, **Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea,** p. 68.

88 Madde 4/1: Taşıyanın işbu anlaşma hükümlerine göre mesuliyeti, eşya yükleme limanında, taşıma sırasında ve boşaltma limanında muhafazası altında bulunduğu sürece devam eder.

89 Madde 5/2: Eşya navlun sözleşmesinde öngörülen boşaltma limanında sarahaten kararlaştırılmış olan süre zarfında veya böyle bir anlaşma yoksa olayın özelliklerine göre, tedbirli bir taşıyandan riayet etmesi makul surette istenebilecek olan süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme vardır.

90 Madde 5/1: Taşıyan, eşyanın ziya veya hasar yahut gecikme ile tesliminden ileri gelen zararlardan; ziya, hasar veya gecikmeye yol açan olayın eşya 4. madde uyarınca muhafazası altında bulunmuş olması şartıyla mesuldür; meğerki, olay ve neticelerini önlemek üzere makul surette istenebilecek olan bütün tedbirlerin kendisi yahut müstahdem veya görevlileri tarafından alınmış olduklarını ispat etsin.

ispat edilmesi şartıyla, kusur veya ihmali oranında sorumlu tutulmuştur (m. 5/7)[91]. Aynı maddede yükün teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 60 gün geçtikten sonra teslim edilmemesi durumunda yükle ilgilinin tam ziya sebebiyle tazminat talebinde bulunabileceği kabul edilmiştir[92].

Bunun yanında, La Haye Kuralları m. 4/2'de sayılan "istisnai haller"[93] arasından sadece denizde can veya eşya kurtarma hali (kurtarma yardım) Hamburg Kuralları'nda yer bulmuştur (m. 5/6)[94], böylece taşıyanı teknik kusurdan ötürü sorumlu tutan yeni bir sistem getirilmiştir[95]. Yangın nedeniyle meydana gelen zararlarda ise ispat yükü yer değiştirmiş, yangına taşıyanın bizzat kendisinin, adamlarının veya gemi adamlarının sebep olduğunun yükle ilgililer tarafından ispat edilmesi halinde taşıyan sorumlu tutulmuştur(m. 5/4)[96]. Aynı maddede yüke gelen zararın yangın sebebiyle olması ve yangını söndürmek için gereken tüm makul tedbirlerin alınması şeklinde iki farklı hal düzenlenmiştir[97]. Yine aynı madde La Haye-Visby Kuralları'ndan farklı olarak (m. 1/c)[98] canlı hayvan yükünü eşya olarak kabul etmiş ve taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için zararın taşımanın özel tehlikeleri

---

91 Madde 5/7: Ziya, hasar veya teslimdeki gecikmeye taşıyan, müstahdem veya görevlilerinin kusur veya ihmali ile başka bir sebep birlikte yol açmışsa, taşıyan, ziya, hasar veya teslim deki gecikmeden söz konusu kusur veya ihmalden ileri geldiği nispette mesuldür; şu şartla ki, ziya, hasar veya teslimdeki gecikmenin bu kusur veya ihmalden neş'et etmemiş olan kısmını ispat etsin.

92 Madde 5/3: Eşyanın ziyaı sebebiyle talepte bulunmaya hakkı olan kimse, bu maddenin 2. paragrafı uyarınca teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız 60 gün içerisinde 6. madde veçhile teslim olunmayan eşyaya zayi olmuş gözüyle bakabilir.

93 Taşıyanın kendi adamlarının ve gemi adamlarının teknik kusurları;taşıyanın kusuru olmaksızın meydana gelen yangından vs'den dolayı yüke gelen zararlardan taşıyanın sorumsuzluğunun söz konusu olduğu haller.

94 Madde 5/6: Taşıyan müşterek avarya hali hariç, denizde mal kurtarmak için alınan tedbirlerden veya eşya kurtarmak için alınan makul tedbirlerden ileri gelen ziya, hasar veya teslimdeki gecikmeden mesul değildir.

95 Çağa, **BATIDER,** p. 324. vd.

96 Madde 5/4: Eşyanın yangın sebebiyle zıya, hasar veya geç tesliminden zarar gören şahıs, yangının taşıyan , müstahdem veya görevlilerinin kusur veya ihmalleri yüzünden çıkmış olduğunu ispat ederse; bu gibi zıya, hasar veya geç teslimden zarar gören şahıs bunların, taşıyan, müstahdem veya görevlilerinin yangını söndürmek ve sonuçlarını önlemek veya hafifletmek için alınması makul surette istenebilecek olan tedbirleri almaktaki kusur veya ihmallerinden ileri geldiğini ispat ederse taşıyan sorumlu tutulur.

97 Ülgener, **Taşıyanın sorumluluğu,** p. 46.

98 Ivamy, **Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea,** p. 68.; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** p. 104.

sonucu meydana gelmesi şartı aramıştır (m. 5/5)[99], özel tehlikenin varlığını ispat külfeti taşıyanın üzerindedir[100]. Bununla birlikte Hamburg Kuralları'nda güverte yükü de[101] eşya olarak kabul edilmiştir (m. 9)[102].

La Haye-Visby Kuralları'nda yükteki ziya veya hasara ilişkin ihbar süresi 3 gün ile sınırlıyken bu süre Hamburg Kuralları'nda 15 güne çıkarılmıştır (m 19/1, m.19/2)[103]. La Haye-Visby Kuralların'da yükle ilgililerin taşıyana karşı açacakları tazminat davalarında[104] ise zamanaşımı süresi bir yılken Hamburg Kuralları'nda bu süre iki yıldır (m. 20/1)[105].

La Haye-Visby kurallarından farklı olarak Hamburg Kurallarında getirilen bir diğer değişiklik ise taşıyanın sorumluluğunun koli ve parça başına Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Rigt-SDR) ile sınırlandırılmış olmasıdır[106].

---

99 Madde 5/5: Canlı hayvan taşımalarında taşıyan, böyle bir taşımanın özel tehlikeleri sonucu olan ziya, hasar, veya geç teslimden mesul olmaz. Taşıyan, gönderenin hayvanlar hakkındaki talimatına uygun hareket ettiğini ve olayın şartlarına göre ziya, hasar veya teslimdeki gecikmenin bunlardan ileri geldiği farz ve kabul olunur; meğerki, ziya, hasar veya teslimdeki gecikmenin kısmen veya tamamen taşıyan, müsdahdem veya görevlilerinin kusur veya ihmallerinden neşet ettiği ispat edilsin.

100 Luddeke & Johnson, **The Hamburg Rules,** 2nd Edition, London, 1995, p. 88.

101 Ivamy, **Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea ,** p. 68.

102 Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** p. 105. vd.

103 Madde 19/2: 1. Gönderilen en geç eşyanın kendisine teslimini takip eden iş günü ziya veya hasarı , niteliklerini genel bir şekilde belirtmek suretiyle, taşıyana yazılı olarak ihbar etmediği takdirde, aksi ispat edilinceye kadar, eşya taşıyan tarafından taşıma senedinde yazılı olduğu veçhile veya böyle bir senet düzenlenmemişse, iyi bir halde teslim edilmiş farz olunur.
2. Ziya veya hasar haricen belli değil ise, eşyanın gönderilene teslimi tarihinden itibaren aralıksız 15 gün içinde yazılı bir ihbarda bulunulmadığı takdirde bu maddenin 1. paragrafı hükümleri uygulanır.

104 Visby Kuralları'nda bu sürenin taraflar arasında yapılacak bir anlaşmayla uzatılabileceği düzenlenmiştir.

105 Madde 20/1: İşbu anlaşma gereğince eşya taşımasına ilişkin her dava, iki yıl içinde mahkemeye veya tahkim usulüne başvurulmadığı takdirde zamanaşımına uğrar.

106 Ayrıntılı bilgi için bkz. Çağa, **BATIDER,** p.305. vd.; Turhan, **Milletlerarası Sözleşmelerde Yabancı Para Kayıtları,** pp.42-43.

İKİNCİ BÖLÜM

1924 LA HAYE KURALLARI'NIN TÜRKİYE AÇISINDAN UYGULANMASI SORUNU

I. 1924 La Haye Kuralları'nın Devletler Bakımından Bağlayıcılık Kazanması

A. Genel Olarak

1924 La Haye Kuralları'nın uluslararası hukuk alanında uygulanması iki aşamalıdır. Buna göre andlaşmanın uluslararası hukuk alanında bağlayıcı güç kazanması ve hüküm doğurması için, birincisi devletlerin andlaşmaya taraf olması, ikincisi ise andlaşmada uygulamaya ilişkin belirtilen şartların yerine getirilmiş olması gerekmektedir.

Uluslararası hukuk kurallarının oluşumu, yorumlanması ve uygulanmasında tek yetkili devlettir. Devletin yaptığı eylem ve işlemler sonucunda uluslararası hukuk sonuç doğurabilir. Devletin eylem ve işlem yapma yetkisi çeşitli milli hukuklarda anayasa ve anayasa uygulamalarında düzenlenmiştir[1]. Uluslararası andlaşma akdetme yetkisi ise aynı şekilde hem devlete hem de milletlerarası örgütlere verilmiştir. Tezimizin bu başlığı altında öncelikle andlaşma akdetme *yetkisini,* daha sonra da andlaşmanın uluslararası hukukta yürürlüğe girebilmesi için gerçekleştirilmesi gereken işlemleri inceleyeceğiz.

Türkiye'nin 1924 La Haye Kuralları'na taraf olduğu dönemde yürürlükte olan 1924 Anayasası'nın 26. madde düzenlemesine göre, devletlerle andlaşma

[1] Toluner, **Milletlerarası Hukuk ile İç Hukuk Arasındaki İlişkiler,** p. 56. vd.

yapmak yetkisi Büyük Millet Meclisi'ndedir. Büyük Millet Meclisi İç Tüzüğünün 112. maddesinde onamanın nasıl yapılacağı gösterilmiştir[2]. Ancak andlaşmalarla ilgili görüşmek ve andlaşmaları imzalamak gibi işlemlerin yürütme organı tarafından yapılması yolunda yerleşen bir uygulama ile andlaşmalara bağlı olma iradesinin beyanında yetki, yürütme organına bırakılmıştır[3]. Bu uygulamaya rağmen 1924 Anayasası'na göre andlaşmaların uluslararası hukuk alanında yürürlüğe girmesi için yasama organı tarafından uygun bulma kanunu ile onaylanması gerekmektedir[4]. Nitekim onaylama kanunda, hükümete andlaşmayı akdetme yetkisi açıkça verilmiştir[5].

Bir andlaşmaya taraf olunabilmesi ve andlaşmanın bağlayıcı güç kazanabilmesi için tarafların bu konudaki iradelerini açıklamaları gerekir. İrade açıklamasında, *basit usul*, *onaylama usulü* ve *katılma usulü* şeklinde üç çeşit yöntem mevcuttur[6]. 1924 La Haye Kuralları'nda andlaşmanın bağlayıcılık kazanmasına ilişkin usul 11. maddede onaylama (tasdik) usulü olarak düzenlenmiştir[7].

---

2 Cemil Bilsel, **Milletlerarası Hava Hukuku,** İstanbul, İsmail Akgün Matbaası, 1948, p. 118.

3 **Ibid.,** p. 117.-118.; Sevin Toluner, **Milletlerarası Hukuk ile İç Hukuk Arasındaki İlişkiler,** p. 315. vd.; O tarihlerde uygulamadaki farklılar için bkz. **Ibid.,** p. 323. vd.

4 **Ibid.,** pp. 317-318.; Çelik, **Milletlerarası Hukuk I,** İstanbul, Filiz Kitabevi, 1984, pp. 96-97.

5 **RG.,** 22 Şubat 1955, Sayı: 8937. Kanun No: 6469, Kabul Tarihi 14 Şubat 1955.

6 Çelik, **Milletlerarası Hukuk I,** p. 70 vd. Hüseyin Pazarcı, **Uluslararası Hukuk**, Ankara, Turhan Kitabevi, 2005, p. 57. vd.

7 Madde 11: Belçika Hükümeti, sözleşmenin yürürlüğe girmesini kararlaştırmak üzere. Sözleşmeyi, tasdike hazır bulunduklarını bildirmiş olacak olan Yüksek Akid Taraflar hükümetleriyle, işbu sözleşmenin imza tarihinden itibaren hesap edilmek üzere, en geç iki senelik mühletin hitamında, temaslara girişecektir. Tasdikler bahis mevzuu hükümetlerce, müştereken tespit edilecek tarihte, Brüksel'e tevdi edilecektir. Tasdiklerin ilk tevdii, Sözleşmeye iştirak eden devletler temsilcileri ve Belçika Hükümeti ve Dışişleri Bakanı tarafından imza edilecek bir mazbata ile tespit edilecektir.

Bilahare yapılacak tevdiler, tasdika mütedair vesika ile birlikte Belçika hükümetine hitaben bir tebtiğname ile bildirilecektir.

Tevdi edilen ilk tasdiklere ve evvelki bentte zikredilen tebtiğname ile birlikte verilecek tasdik veşaikına mütedair mazbatanım musaddak ve aslına uygun suretleri, işbu Sözleşmeyi imzalamış veya buna iltihak edecek olan devletlere Belçika Hükümeti tarafından ve diplomatik yolla tevdi edilecektir. Evvelki bentte de derpiş olunan hallerde, Belçika Hükümeti, mezkur devletlere, aynı zamanda tebüğnameyi almış olduğu tarihi de bildirecektir.

Onaylama usulü neticesinde imzalanan bir andlaşmanın bağlayıcılık kazanabilmesi için, iç hukuk ve uluslararası hukuk alanlarında yapılması gereken işlemler vardır. İç hukuk alanında onaylama usulünün gerçekleştirilebilmesi, onaylama işleminin o devletin anayasası ve ilgili mevzuatınca, yetkili organlar tarafından yapılmasıyla mümkün olur[8]. Bundan başka, uluslararası hukuk alanında andlaşmanın yürürlüğe girebilmesi için onaylamanın zorunlu olması, andlaşmada öngörülmüş olmasına bağlıdır[9]. Nitekim 1924 La Haye Kuralları'ndaki usul açıktır, buna göre, m. 11 gereğince 1924 La Haye Kuralları'nın uluslararası alanda yürürlüğe girebilmesi için taraf olmak isteyen devletin andlaşmayı onaylaması ve onaya ilişkin belgeleri Belçika Hükümeti'ne tevdi etmesi gerekmektedir.

1924 Anayasası'ndaki bu düzenlemeye göre Türkiye, 1924 La Haye Kuralları'nı 17.02.1955 tarihinde 6469 sayılı kanunla onaylanmış ve andlaşmanın 14. maddesi gereğince onay belgelerini, 04.07.1955 tarihinde Belçika hükümetine tevdi etmiştir[10]. Böylelikle uluslararası hukuk alanında Türkiye, 1924 La Haye Kuralları ile kesin olarak bağlanmıştır.

---

8 Muammer Raşit Seviğ, **Devletler Umumi Hukuku,** İstanbul, Sulhi Garan Matbaası, 1958, p. 178.

9 Uluslararası Adalet Divanı'nın 1.7.1952 tarihli Ambatielos Davasıyla ilgili kararında andlaşmanın yürürlüğe girebilmesi için onaylama usulünün zorunlu olmasının ancak anlaşmada belirtilmiş olması halinde mümkün olacağı aksi taktirde böyle bir genel yükümün var olmadığı izlenimindedir. Bununla birlikte 1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi m. 14'e göre (Türkiye bu sözleşmenin tarafı değildir), andlaşmada öngörülmüşse, başka yollardan tarafların onaylamayı kabul ettikleri anlaşılıyorsa, bir devletin temsilcisi andlaşmayı imzalarken onay ile bağlanacaklarını belirtmişse, bir devlet temsilcisinin yetki belgesinde, bu koşul belirtilmiş ya da görüşmeler sırasında bu koşul açıklanmışsa, onay usulünün gerçekleştirilmesi zorunludur. Bkz. Çelik, **Milletlerarası Hukuk,** p. 73.; Pazarcı, **Uluslararası Hukuk**, p. 61. ve dpn. 144.

10 Kerim Atamer, "Parça Başı Sınırlı sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi"**, Deniz Hukuku Dergisi,** Yıl 5, Sayı 1-4, p.73.

B. 1924 La Haye Kuralları'nda Konunun Düzenlenmesi

1924 La Haye Kuralları'nda andlaşmanın bağlayıcılık kazanmasına ilişkin usul, yukarıda da belirttiğimiz gibi, 11. maddede *onaylama* usulü olarak düzenlenmiştir. Buna göre, andlaşmaya taraf olmak isteyen devletler, andlaşmanın 11. maddesi gereğince *onaylama* yöntemini benimseyeceklerdir. Bununla birlikte, andlaşmanın 14. maddesi gereğince andlaşma, onaylamaya ilişkin evrakın Belçika Hükümeti'ne tevdi edilmesi tarihinden itibaren 1 yıl, andlaşmaya sonradan katılan devletler için ise 6 ay sonra geçerli olacaktır.

Taraf devlerden biri andlaşmadan ayrılmak isterse de, andlaşmanın 16. maddesi gereğince, ayrılmak isteyen devlet, ayrılma talebini Belçika hükümetine, Belçika Hükümeti de bu durumu diğer akid devletlere bildirecektir. Ayrılma, bildirimden itibaren 1 sene sonra geçerli olacaktır.

C. 1924 La Haye Kuralları'nın Türkiye Açısından Bağlayıcılık Kazanması

Türkiye 1955 yılında, 1924 La Haye Kuralları olarak adlandırdığımız "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel Konvansiyonuna" taraf olmuştur ve bu tarihten itibaren bu andlaşmayla gerek uluslararası hukuk gerek iç hukuk alanında bağlanmıştır. Bu bakımdan andlaşma, uluslararası hukuk alanında Türkiye'ye bir takım yükümlülükler yüklemekte ve haklar sağlamaktadır. Bununla birlikte, andlaşma, 1924 Türkiye Cumhuriyeti Anayasa'sı gereğince usulüne uygun bir şekilde iç hukuka alınmış ve iç hukukta 22.02.1955 tarihinde yayınlanan resmi gazete ile 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

1924 La Haye Kuralları'nın hangi şartlar altında uygulanacağı andlaşma metninin içeriğinde mevcuttur. Ancak andlaşmada uygulamaya ilişkin şartların

net olmaması ve 1924 La Haye Kuralları'na ilişkin imza protokolünün iç hukuka alma prosedürüne getirmiş olduğu usül neticesinde, 1924 La Haye Kuralları'nın Türkiye açısından uygulanması iki boyutlu bir mesele halini almıştır. Konunun ilk boyutu kendini uluslararası hukuk alanında, ikinci boyutu ise iç hukuk alanında göstermektedir. Bu bakımdan tezimizin bu bölümünde öncelikle 1924 La Haye Kuralları'nın uluslararası hukuk alnında uygulanma şartlarını inceledikten sonra, iç hukuk alanında uygulanma devletler bakımından bağlayıcılık şartlarını ve somut olayda, iç hukuk kuralları ile 1924 La Haye Kuralları'nın çatışması halinde hangi hükümlerin uygulanacağı sorununa değineceğiz.

1924 La Haye Kuralları'nın Türkiye'de uygulanabilmesi 1982 Anayasası m. 90'a göre belirlenecektir. Anayasa m. 90'ın konuyla ilgili son fıkrası şu şekildedir:

"Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. **(Ek cümle: 7.5.2004 - 5170/7 md.)** Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası andlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası andlaşma hükümleri esas alınır."

Bu maddeye göre öncelikle 1924 La Haye Kuralları'nın Türkiye'de usulüne uygun olarak yürürlüğe girip girmediğini, ardından girmiş olması durumunda andlaşma hükümlerinin uygulamada nitelik sorununu inceleyeceğiz, zira Anayasa m. 90'a getirilen ek cümle ile temel hak ve özgürlükler alanındaki andlaşmalarla iç hukuk kurallarının aynı konuda farklı hükümler içermesi halinde uyuşmazlığın nasıl çözüleceği aydınlatılmış, fakat temel hak ve özgürlükler dışında kalan andlaşma hükümleri ile iç hukuk hükümlerinin çatışması durumunda hangi hükümlerin uygulanacağı tespit edilmemiştir. Bu sorun, andlaşma hükümlerinin, iç hukukta normlar sıralamasındaki yerlerinin belirlenmesine göre çözülebilecektir.

1. 1924 Anayasası'na Göre Uluslararası Andlaşmaların İç Hukukta Yürürlüğe Giriş Usulü

Bir uluslararası andlaşmanın gerek iç hukukta gerekse uluslararası hukukta hüküm doğurabilmesi için yapılması gereken işlemler vardır. Uluslararası hukuk alanında yürürlüğe girebilmesi için nelerin yapılması gerektiğini yukarıda anlattık. Bu başlık altında ise bir uluslararası andlaşmanın iç hukukta hüküm doğurabilmesi için nelerin yapılması gerektiği hususu üzerinde duracağız.

Bir andlaşmanın yürürlüğe girebilmesi için devletlerin iç hukuklarında bir takım işlemleri gerçekleştirmeleri gerekmektedir. Öncelikle, andlaşmaya taraf olma iradesini yansıtacak olan merciin tespiti ve tayini, sonrasında andlaşmaya taraf olma işleminin yetkili merci tarafından gerçekleştirilmesi, daha sonra ise iç hukukta yürürlüğe girebilmesi için gerekli işlemlerin yapılması gerekmektedir.

1924 La Haye Kuralları'na Türkiye'nin taraf olduğu 1955 yılında yürürlükte olan 1924 Anayasası'na göre, andlaşmalara taraf olma yetkisi Büyük Millet Meclisi'ndedir. Ancak o tarihte 1924 La Haye Kuraları'na taraf olma işlemini gerçekleştirme yetkisi meclis tarafından çıkartılan yetki kanunu ile hükümete bırakılmıştır. Bu aşamadan sonra, hükümet gerekli olan usuli işlemleri gerçekleştirerek andlaşmaya taraf olmuş ve andlaşma yasama organı tarafından çıkartılan kanun ile onaylanmıştır[11].

1924 Anayasası'na göre uluslararası andlaşmalar kanun ile onaylanarak iç hukukta yürürlüğe girerler[12]. Ancak onaylama aşamasından sonra

---

11 RG., 22 Şubat 1955, sayı: 8937. Kanun no. 6469, bkz. Vedat Raşit Seviğ, **Türkiye'nin Devletler Hususi Hukuku Düzeni ile ilgili Kanun ve Andlaşmalar (Derleme),** İstanbul, Sulhi Garan Matbaası Varisleri Koll. Şti., 1971, p. 274. vd.; 1924 La Haye Kuralları ile birlikte bu yetki kanunu ile dört andlaşmaya daha taraf olunmuştur.

12 Erdoğan Teziç, **Anayasa Hukuku,** İstanbul, Beta, 2004, p. 10.

andlaşmaların uygulanabilmesi için iç hukukta bazı işlemlerin tamamlanması gerekir. Türkiye'de bu tamamlama işlemi *yayın* olarak adlandırılmaktadır. Bir andlaşmanın yayınlanması demek, bir devletin iç hukuk mevzuatı gereği, andlaşma metninin, eklerinin ve varsa koyulan çekincelerin o devletin resmi yayın organları tarafından ilan edilmesi demektir[13]. Türkiye'de bu işlem resmi gazete aracılığıyla yapılmaktadır.

1924 Anayasası uluslararası andlaşmaların iç hukukta yürürlüğe girebilmesi için yapılması gereken işlemlere ilişkin herhangi bir düzenleme getirmemektedir. Ancak 1924 Anayasası'nın 35. maddesinde göre meclis tarafından kabul edilen kanunların Cumhurbaşkanı tarafından on gün içinde ilan edileceği[14] öngörülmüş, fakat hangi vasıta ile ilan edileceği belirtilmemiştir. Öte yandan, 23 Mayıs 1923 tarih ve 1322 sayılı Kanunların ve Nizamnamelerin Sureti Neşir ve İlanı ve Meriyet Tarihi Hakkında Kanunun 5. maddesi[15] gereğince kanunların Resmi Gazete'de yayınlanması gerekir[16].

1924 La Haye Kuraları için bir onama kanunu çıkarılmış ve bu kanun andlaşma metni ile birlikte mevzuata uygun olarak Resmi Gazete'de yayınlanmıştır.

Yukarıda yaptığımız inceleme neticesinde, 1924 La Haye Kuralları'nın, 1924 Anayasası'na göre, usulüne uygun bir şekilde iç hukukta yürürlüğe girdiği ve uygulanması için herhangi bir engelin olmadığı sonucuna varılmaktadır. Ancak aynı dönemde, uluslararası andlaşmaların kurallar

---

13 Pazarcı, **Uluslararası Hukuk**, p. 65.

14 Buradaki *ilan etme* teriminin, o dönemin uygulamaları doğrultusunda *yayınlanma* anlamında anlaşılması gerekir.

15 MADDE 5 - Kanunlar ile nizamnameler Reisicumhur tarafından ve kanunî tefsir ile Heyeti Umumiye kararları Büyük Millet Meclisi Reisi tarafından takımiyle Başvekâlete tevdi olunur. Müdavvenat Müdiriyetince bunların kabul tarihiyle nizamnamelerin Reisicumhur tarafından imza edildiği günün tarihleri kayıt ve tesbit ve suretleri çıkarılıp asılları Hazinei Evraka teslim olunur ve Resmî Gazete ile neşir ve ilân ettirilir.

16 Teziç, **Anayasa Hukuku,** p. 46.

kademelenmesindeki yerine ilişkin açık bir hükmün bulunmaması, uygulamada öncelik sorununa ilişkin çözümü güçleştirmektedir.

II. 1924 La Haye Kuralları'nın Özel Hukuk Alanında Uygulanmasına İlişkin Koşullar

A. 1924 La Haye Kuralları'ndaki Uygulanma Koşulları

Yukarıda belirttiğimiz usule uygun olarak andlaşmaya taraf olmuş bir devlet, artık uluslararası alanda bu andlaşma ile bağlanmış, yani akid devlet statüsünü kazanmıştır. Bundan sonra, ikinci aşamayı, andlaşmanın 10. maddesi belirlemektedir. 1924 La Haye Kuralları m. 10 hükmü şöyledir:

"İşbu sözleşme hükümleri, Akid Devletlerden biri tarafından tanzim edilen her konişmentoya tatbik olunacaktır."

Somut olayda m. 10'a göre, 1924 La Haye Kuralları, akid devlet tarafından düzenlenen her konişmentoya uygulanacaktır. Bu hüküm emredici olduğu için, konişmento düzenlenmemiş olan taşımalara, 1924 La Haye Kuralları uygulanamaz.

Konişmento, 1924 La Haye Kuralları'nın m. 10'a uygun olarak uygulanabilmesinin ilk şartı, andlaşmanın 1. maddesinin b fıkrası anlamında bir konişmento düzenlenmiş olmasıdır. 1924 La Haye Kuralları'na göre konişmento, navlun sözleşmesinin varlığını belirlemeye yarayan bir belgedir[17]. Bununla birlikte 1924 La Haye Kuralları'nın m. 10'a göre uygulanabilmesinin ikinci şartı ise, konişmentonun bir akid devlet tarafından düzenlenmiş olmasıdır.

---

17 Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** p. 58.

Kural olarak, uluslararası bir andlaşma, yalnız onun akidi olan ülkelerle, ilgili kişilere veya akid devletin bayrağını taşıyan gemilere uygulanır[18]. Ancak 1924 La Haye Kuralları'na göre *akid devlet* kavramından ne anlaşılması gerektiği açık değildir. Başka bir değişle, farklı iki devlet limanı arasında eşya taşıması söz konusu olduğunda, andlaşma hükümlerinin uygulanabilmesi için, *akid devlet* kavramından anlaşılması gereken, geminin, taşıyanın, yükletenin, gönderilenin veya diğer ilgili herhangi bir kişinin *akid devlet tabiiyetinde* olması mı; yoksa *akid devletin,* liman devleti olması mıdır? Ya da bu saydığımız unsurlar dışında başka unsurlar da *akid devlet* kavramı altında değerlendirilebilecek midir?

1924 La Haye Kuralları, hem uluslararası hukukta hem de iç hukukta uygulanabilecek niteliktedir[19]. Yani, andlaşmaya taraf olan her devlet, andlaşma hükümlerini hem iç hukukunda hem de uluslararası hukukta uygulamak zorundadır. Fakat, başta İskandinav devletleri ve Almanya, 1924 La Haye Kuralları'na ilişkin İmza Protokolünde öngörülen usule göre, andlaşmayı, iç hukuklarına kanunlaştırarak değil de, bir takım değişiklikler yaparak aldılar. Andlaşmayı iç hukuklarına alırken de intikal hükümlerinde, ancak andlaşmanın *Outwards Bills of Lading'lere*[20] uygulanacağını öngördüler[21]. Bu intikal hükmü nedeniyle, iç taşımalarda, 1924 La Haye Kuralları'nın uygulanması imkansız hale geldi. Bu da, 1924 La Haye Kuralları'nın, bu ülkeler açısından yalnızca uluslararası taşımalara uygulanabilir olması sonucunu doğurdu. Bu bakımdan, uygulamada *akid devlet* kavramından ne anlaşılması gerektiği sorunu doğdu.

---

18 Ergon Çetingil, "Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmenin Uygulama Alanı", **Deniz Hukuku Dergisi,** Yıl: 3 Sayı: 1-2, İstanbul 1998, p. 5.

19 Anthony Diomand, " The Hauge-Visby Rules", **LMCLQ,** 1978, p. 256-257.; Turkay Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu),** İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006, p. 75. **;** Visby ve Hamburg Kuralları'nda ise durum tam tersinedir, yani konvansiyonlarda özellikle de Hamburg Kuralları'nda açıkça taşımanın uluslararası nitelikte olması gerektiği belirtilmiştir: bkz. Muharrem Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku Genel Kavramlar Gecikmeden Doğan Sorumluluk,** İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006, p. 72.

20 Dış taşımlara ilişkin konişmentolar.

21 Erdoğan Göğer, "Navlun Mukavelelerinde Kanunlar İhtilafı", **Adalet Dergisi,** Sayı: 11-12, F: 5, 1960, pp. 1037-1041.

Doktrinde bazı yazarlar, *akid devlet tarafından düzenlenmesi* kavramından anlaşılması gerekenin vatandaşlık olması gerektiği ve konişmento hamilinin, akid devlet tabiiyetinde olmaması durumunda[22], ona karşı 1924 La Haye Kuralları ileri sürülemeyeceği görüşündedirler. Bazı yazarlar ise, bu kavramdan anlaşılması gerekenin liman devleti ya da konişmentonun düzenlendiği devlet olduğu görüşündedirler[23]. Esasında iki liman devletinin andlaşmaya taraf olması durumunda uygulanacak hukuk bakımından bir sorun yoktur, ancak taraflardan biri akid devletken, bir diğeri değilse ne olacaktır? Kanaatimizce 1924 La Haye Kuralları'nın yapılış amacı konişmento hamili üçüncü kişinin korunması olduğu için, tabiyete bakılmaksızın, 1924 La Haye Kuralları'nın uygulama alanına giren bir akdin düzenlenmesinin yeterli sayılması, en azından uluslararası taşımalarda andlaşmanın uygulanabilmesinde daha etkili bir metod olacaktır.

Akid devlet kavramı, Türkiye açısından incelendiğinde ise, aynı durum, karşımıza çıkmaktadır. Çünkü, Türkiye, Deniz Ticaretine ilişkin hükümlerini, Alman Ticaret Kanunundan iktibas etmiştir ve bu durum Türk Hukuku uygulamasında da ikiliğe neden olmuştur. Buna göre, andlaşmanın tarafı olan Türkiye açısından, 1924 La Haye Kuralları konişmento düzenlenmiş olan dış taşımalarda uygulanabilecektir. Ancak, tarafların MÖHUK m. 24 gereğince uygulanacak hukuku seçmedikleri durumlarda, akid devlet kavramının yukarıda anlattığımız şekilde yorumlanması görüşündeyiz.

Doğrudan akid devlet kavramıyla ilgili olmasa da, Kanada Federal Mahkemesinin vermiş olduğu bir kararda Türkiye, *Türkiye'de düzenlenmiş olunan bir konişmentonun* varlığı halinde akid devlet sayılmıştır[24]. Ancak bu

---

22 Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar,** p. 372.

23 **Ibid.**; İkinci görüş için bkz.Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** p. 57.; Atamer, **D.H.D.,** p.73.; Hakan Karan, "Yargıtay'ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği", **XVII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu,** Ankara, 2000, p. 239.

24 KANADA FEDERAL MAHKEMESİ, "Ebn Al VValeed" Kararı**,** Tarihi: 29.11.1999, **Deniz Hukuku Dergisi,** Yıl: 4 Sayı: 3-4, İstanbul 2000, pp. 113-121.

çözüm yolu konişmentonun devredilmemiş olduğu, yani taraflarının değişmemiş olduğu durumlar için geçerli olacaktır. Konişmento devredildiği takdirde, gönderilenin akid devlet vatandaşı olmaması durumunda ise andlaşma hükümlerinin ona karşı ileri sürülüp sürülemeyeceği tartışmalıdır.

Bununla birlikte, deniz yoluyla yapılan uluslararası bir taşımada, taraf devletlerden birinin Türkiye olduğu varsayımında, 1924 La Haye Kuralları m. 3/8 gereği, andlaşma hükümlerinin emredici olarak uygulanması gerekir. Yani, taraflar aralarında düzenledikleri konişmentoya, taşıyanın sorumluluğunu sınırlandıracak ya da kaldıracak hükümler koyamazlar, koydukları taktirde bu hükümler gönderilene karşı ileri sürülemez[25].

B. Paramount Klozu İle 1924 La Haye Kuralları'nın Uygulama Alanı Bulması

Deniz ticareti uygulamasında, belirli bir hukuka ya da belirli bir düzene atıfta bulunan klozlara genel olarak *paramount klozu* adı verilir[26]. Bu kloz, kaynağını, İngiliz-Amerikan Hukukundan almaktadır[27]. Paramount klozu, tarafların serbest iradesiyle, taşıma sözleşmesine ya da konişmentoya konan ve 1924 La Haye, La Haye-Visby, Hamburg ya da başka bir ülkenin kanununu, *uygulanacak hukuk* olarak belirlemeye yarayan bir *kayıttır*[28].

Meydana gelecek somut olayda, her şeyden önce, sözleşme serbestisi ilkesi gereği, tarafların aralarında seçmiş oldukları hukuk uygulanacaktır. Dolayısıyla navlun sözleşmesinin tarafları, taşıma sözleşmesine veya konişmentoya koyacakları *paramount klozuyla* , 1924 La Haye Kuralları'nı aralarında çıkacak

---

25 Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar,** pp. 354-356.

26 Ayrıntılı bilgi için bkz. Fehmi Ülgener, "Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri", **BATIDER,** C. XVIII, S. 1-2, Haziran-Aralık 1995, p. 103 vd.

27 Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** p. 123.

28 **Ibid.,** p. 124.

olan ihtilaflarda, uygulanması için seçmişlerse, artık, taraflar 1924 La Haye Kuralları'nın emredici hükümleriyle bağlanmış olacaklardır[29]. Burada önemli olan nokta, andlaşma hükümlerinin uygulanmasına yönelik olan taraf iradelerinin konişmento veya deniz taşıma sözleşmesini ispat eden diğer bir belgede yer almasıdır[30].

Özellikle, 1924 La Haye Kuralları'nın uygulama alanı dışında kalan çarter sözleşmelerinde, taraflar, sözleşmeye koyacakları bir "Paramount Klozu" ile, 1924 La Haye Kuralları'nın emredici hükümlerini *charter party'ler* üzerinde de etkili hale getirebileceklerdir[31].

III. Usulüne Uygun Olarak Yürürlüğe Girmiş Olan Uluslararası Andlaşmaların İç Hukuk Düzenindeki Yeri

1982 Anayasa m. 90 fıkra son uluslararası andlaşmalara ilişkin anayasal bir düzenleme getirmiş, fakat andlaşmaların iç hukuk düzeninde nasıl uygulanacağına ilişkin net bir çözüm ortaya koymamıştır. Tez konumuz konişmentoyo ilişkin uluslararası bir andlaşmanın Türk hukukunda uygulaması olduğundan, 1982 Anayasası ışığı altında uluslararası andlaşmaların iç hukuk düzenindeki yerlerinin belirlenmesi bizim için önemlidir. Bu nedenledir ki, konuya açıklık getirebilmek maksadıyla, iç hukuk ve uluslararası hukuk kuralları arasındaki ilişkiyi yorumlayan teorik görüşleri inceledikten sonra uluslararası andlaşmaların niteliğini, yani iç hukuk düzeninde normlar sıralamasındaki yerlerini tesbit etmeye çalışacağız.

---

29 Fahiman Tekil, "Paramount Clause", **Sigorta Dünyası,** Yıl: 11, S. 129., Eylül 1970, p. 2. ve 22.

30 Muharrem Gençtürk, "Lahey (Brüksel) Kuralları'nın Uygulama Alanı ve Türkiye'nin Lahey Kuralları'na Taraf Olma Şekli", **Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,** C: 1, 2006, p. 197.

31 **Ibid.,** p. 123., dpn. 20.; Gençtürk, **Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,** pp. 197-198.

A. Uluslararası Hukuk Kuralları ile İç Hukuk Kuralları Arasındaki İlişkiyi Yorumlayan Kuramsal Görüşler

Uluslararası hukuk ve iç hukuk kuralları, hukukun kaynağını oluşturan kurallar niteliğini taşırlar. Ancak hukukun kaynakları arasındaki ilişkiler sorunu sadece bu alanla sınırlı kalmaz. Bir iç hukukta anayasa-kanun, kanun-yönetmelik, kanun-örf ve adet gibi; uluslararası hukukta ise, farklı devletlere ait kanunların çatışması, ya da uluslararası hukuk kurlarının çatışması söz konusu olabilir[32]. Bu durum uluslararası hukuk ile iç hukuk kuralları çatışmasının farklı görünümleridir. Aslında uluslararası hukuk ve iç hukuk arasındaki ilişkiler sorunu, hangisinin öncelikle uygulanacağına ilişkindir. Konu kuramsal olarak incelendiğinde karşımıza iki olasılık çıkmaktadır. Birincisi her iki hukuk düzenin bir bütünün parçaları olduğunu savunan *monism* (tekçi görüş); ikincisi ise iki hukuk düzeninin birbirinden bağımsız ve ayrı olduğunu savunan *dualism*'dir (ikici görüş)[33]. Ancak kuramları incelemeye geçmeden önce her iki kuramın da günümüzde uygulanan hukuku tam olarak yansıtmadığı söylemekte yarar vardır. Uygulanan hukuku ortaya koyabilmek için devletlerin veya uluslararası organların her iki hukuku nasıl değerlendirdiğini incelemek lazımdır.

1. Tekçi Görüş (Monism)

Monism'e göre dünyada tek bir hukuk düzeni vardır[34] ve uluslararası hukuk ile iç hukuk bu düzenin birer parçalarıdır[35]. Ancak monism'i savunanlar hangi hukuk düzenin öncelikle uygulanacağı konusunda görüş ayrılığına

---

32 Toluner, **Milletlerarası Hukuk ile İç Hukuk Arasındaki İlişkiler,** p. 401.

33 Pazarcı, **Uluslararası Hukuk**, p. 18.;

34 R. Jennigs, A. Watts (eds), **Oppenheim's International Law,** 9 nth. Edition, Vol. I, Part I, Longman, 1992, p. 54.

35 Monism ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Toluner, **Milletlerarası Hukuk ile İç Hukuk Arasındaki İlişkiler,** pp. 13-49. ve 411. vd.; Enver Arıkoğlu, **İnsan Hakları Avrupa Mahkemesi İçtihatlarının Türk Poztif Hukukndaki Yeri,** Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2003, p. 10. vd.

düşmüşlerdir. İç hukukun öncelikle uygulanması gerektiğini savunan görüş, ulus üstü bir otoritenin varlığını reddederken, bunu andlaşmaları yapma yetkisinin anayasalarla tanınmış olmasına dayandırırlar[36]. Uluslararası hukukun öncelikle uygulanması gerektiğini savunan görüş ise *realism teorisi (gerçekçi)* ve *normativism teorisi (normcu)* olmak üzere iki farklı ekole ayrılır[37]:

i) Realism Teorisi

Léon Duguit tarafından ileri sürülmüş olan *realism teorisi*, *George Scelel* tarafından geliştirilmiştir. *Duguit'e* göre insanların bir toplumda yaşayabilmeleri için kaçınılmaz olan insanlar arası dayanışmanın varlığıdır[38]. Yani hukukun kaynağını sosyal dayanışma olgusuna dayandırır. Buradan yola çıkarak, farklı toplumlara mensup olan kişiler arasında dayanışma bilinci meydana geldiği andan itibaren de bu yeni toplum için de bir düzen kurulması ihtiyacı doğar[39]. Fakat *Duguit*, bu sosyal dayanışma ile sosyal çevrelerin gerekleri arasında bir çatışma meydana geleceğini öngörmez[40].

Duguit'i takip eden *Scelle* de toplumlararası sosyal dayanışmayı hukukun kaynağı olarak görür[41], yani uluslararası toplum, uluslararası hukukun kaynağıdır[42]. Ona göre toplumlararası sosyal dayanışma olgusu neticesinde uluslararası hukuk ile devletlerin iç hukukları sürekli bir çatışma içinde olmayacaktır. Netice olarak da bir iç hukuk hükmünün uluslararası hukuk hükmüyle çatışması halinde, uluslararası hukuk üstün sayılacaktır[43].

---

36 Pazarcı, **Uluslararası Hukuk**, pp. 19-20.
37 **Ibid.**, p. 20.
38 Toluner, **Milletlerarası Hukuk ile İç Hukuk Arasındaki İlişkiler,** p. 27.
39 **Ibid.**
40 **Ibid.;** pp. 25-28.
41 **Ibid.,** p. 28.
42 Geoerge Scelle, "Some Reflection on Juridical Personality in International Law", **Law and Politics in the World Community,** University of California Press, 1953, pp. 49-58.
43 Pazarcı, **Uluslararası Hukuk**, p. 20.

ii) Normativism Teorisi

Bu konudaki ikinci teori olan *normativism* ise *Hans Kelsen*'e aittir. *Kelsen* hukuku *olan* olarak değil de *olması gereken* olarak ele alır ve şekli yapısı içinde değerlendirme yoluna gider[44]. Bu nedenledir ki, teorisi normativism olarak adlandırılmıştır[45]. Ona göre, hukuk yaptırımları öngördüğünden zorlayıcı bir düzendir[46] ve *pacta sunt servanda*[47] ilkesi tek bir temel kuraladır, dolayısıyla da aynı temel kurala dayanan uluslararası hukuk ve iç hukuk, uluslararası hukuk hükümlerinin, hükümler arası çatışma meydana gelmesi halinde, üstün sayıldığı tek bir hukuk düzenin parçalarıdır. Uluslararası hukuka tanınan bu üstünlük çeşitli iç hukuk düzenlerinin birbirine uyum sağlaması içindir[48]. Normatism'e yöneltilen en önemli eleştiri, temel kuralın bir varsayımdan ibaret olmasıdır[49].

2. İkici Görüş (Dualism)

Alman hukukçu *Triepel* ve İtalyan hukukçu *Anzilotti* tarafından savunulan *Düalism'e* göre, uluslararası hukuk ve iç hukuk birbirinden ayrı ve bağımsızdır[50]. Bu ayrımın iki temel nedeni vardır; birincisi her iki hukuk düzeninin düzenledikleri toplumsal ilişkilerin farklı olması; ikinci ise her iki hukuk düzeninin farklı kaynaklardan doğmasıdır[51].

---

44 Toluner, **Milletlerarası Hukuk ile İç Hukuk Arasındaki İlişkiler,** pp. 25-28. vd.

45 Vecdi Aral, "Kelsen'in Hukuk Anlayışı", **İÜHFM,** Cilt: 34, Yıl: 1969, p. 513.

46 Hans Kelsen, **Principles of International Law,** New York, 1956, p. 6. vd.

47 Pacta sunt servanda: Ahde vefa, söze bağlılık ilkesi; Hukukumuzda mevcut olan bu terim kamu hukuku alanında uluslararası andlaşmaların bağlayıcığı için kullanılmakla birlikte, özel hukuk alanındaki sözleşmeler için de kullanılmaktadır, deniz ticaret hukukundan navlun sözleşmeleri bahsinde kullanılmış hali için bkz. Mertol Can, **Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi,** Ankara, BATIDER, 1998, p. 138.

48 Pazarcı, **Uluslararası Hukuk**, p. 20.

49 Pazarcı, **Ibid.**, p. 15.

50 Charles Crozat, **Devletler Umumi Hukuku: Umumi Prensipler ve Tarihçe,** Cilt: I, Çeviren: Edip Çelik, İstanbul, İÜHF Yayın No: 102, 1950, p. 75.

51 Toluner, **Milletlerarası Hukuk ile İç Hukuk Arasındaki İlişkiler,** p. 20.; Pazarcı, **Uluslararası Hukuk**, pp. 18-19.

Toplumsal ilişkilerdeki farklılık, iç hukukun bireyle-birey veya birey-devlet ilişkisini düzenlemesi, uluslararası hukukun ise daha çok devletler arasındaki ilişkileri düzenlemesinden kaynaklanmaktadır. İç hukukta birey devlet ilişkisinde bireyler devlete bağlıyken, uluslararası hukukta devletlerin birbirine eşit hukuk kişiliklerine sahip olmaları söz konusudur[52].

İki hukuk düzeninin büyük ölçüde farklı kaynaklardan doğmasının nedeni ise; iç hukukun üstün devlet otoritesine bağlı tek taraflı bir irade sonucu oluşmuş olmasıyken, uluslararası hukukun katılımcı birçok devletin ortak iradesiyle meydana gelmiş olmasıdır. Ayrıca *Anzilotti* iki hukuk düzeninin bağlayıcılıklarının dayanaklarının farklı olmasını, kaynaklarının da farklı olması sonucuna bağlamıştır. Bu bağlamda, iç hukukun bağlayıcılığı yasa koyucunun iradesine dayanmaktayken, uluslararası hukukun bağlayıcılığı *pacta sunt servanda* ilkesine dayanmaktadır[53]. Ancak iki hukuk düzeninin kaynaklarının ve bağlayıcı iradelerinin farklı olması, bu iki düzenin arasında atıf ve iktibas ilişkisinin meydana gelmesine engel değildir[54].

Düalism'in kabul edilmesi durumunda pratikte karşımıza üç temel sonuç çıkar:

i) Bir hukuk düzenine ait olan bir kuralın, diğer hukuk düzeninde uygulanma olanağı yoktur[55], ancak bu durum farklı düzenlerdeki hukuk kurallarının ötekinde ele alınmasına engel değildir[56].

ii) Hukuk düzenleri birbirinden bağımsız olduğu için, hukuk düzenlerine ait kuralların çatışması olanağı yoktur[57].

---

52 **Ibid.,** p. 18.

53 Toluner, **Milletlerarası Hukuk ile İç Hukuk Arasındaki İlişkiler,** p. 23-24.; Pazarcı, **Uluslararası Hukuk**, pp.19.

54 D. Anzilotti, **Devletler Hukuku,** Çeviren: Sahir Erman, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayını No: 303, 1946, pp. 42-47.

55 Toluner, **Milletlerarası Hukuk ile İç Hukuk Arasındaki İlişkiler,** pp. 404-405.; Pazarcı, **Uluslararası Hukuk**,., p.19.

56 **Ibid.,** p. 19.

57 **Ibid.**

iii) Farklı hukuk düzenlerindeki kuralların birbirinden yararlanabilmesi için, hukuk kurallarına *atıf* yapılacak ya da hukuk kuralları *iktibas* yoluyla alınacaktır[58].

B. Kuramsal Görüşlerin Değerlendirilmesi

Kuramsal görüşler değerlendirildiği zaman, her iki kuramın da günümüzde uygulanan hukuku tam olarak yansıtmadığı görülmektedir. Nitekim *Fitzmaurice* konuyla ilgili kuramsal görüşleri yapay bulmaktadır, ona göre aynı ilişki ve tasarruflara uygulanabilen aynı kurallar varsa ortak bir alandan söz edilebilir. Ancak monism'de yer bulan bu *aynılık* teoreminin zorunluluğundan bahsedilebilecek, her iki düzene de ait kuralların uygulanabileceği ortak bir alan yoktur[59]. *Pazarcı*'ya göre ise, monism uluslararası kuralların değişmelerini açıklamakta zayıf kalmaktadır, çünkü özellikle uluslararası hukukun üstünlüğünü savunan ana görüşlere bakıldığında, uluslararası hukukun yapılageliş kurallarının değiştirilmesi yolunda devletler tarafından yapılan her eylem ve işlem, başlangıçta uluslararası hukuka aykırı olarak değerlendirilmek zorunda kalacaktır[60].

Dualism ise özellikle devletin her iki hukuk düzeninde temel öğe olması noktasında eleştirilmiştir. Kurallar her iki düzende de devletler tarafından farklı tekniklerle oluşturulur, ancak devletin her iki hukuk düzeninde, kuralların oluşumu ve uygulanmasında tek yetkili olması, iki hukuk düzeninin birbirinden bağımsız olduğu görüşüne ters düşmektedir[61].

Devletlerin anayasaları ile uluslararası ve ulusal yargı ya da hakemlik organlarının kararları üzerine oturtulan milletlerarası hukuk ve iç hukuk

---

58 **Ibid.**

59 G.G. Fitzmaurice, "The General Principles of International Law Considered from Standpoint of the Rule of Law", **RC,** Cilt: II, Yıl: 1957, pp. 70-71.

60 Pazarcı, **Uluslararası Hukuk,** p. 21.

61 Pazarcı, **Ibid.,** p. 21.

arasındaki uluslararası uygulamayı inceleyen yazarlar, uygulamada her iki görüşün de tümüyle kabul edilmediğini belirtmektedirler[62]. Nitekim Uluslararası Adalet Divanının "Ergin Olmayanların Vasiliğine İlişkin 1902 Sözleşmesi" davasındaki 28.11.1958[63] tarihli kararı ile 25.07.1974 tarihli "Balıkçılık Davası" kararında[64] uluslararası andlaşma hükümlerinin ulusal düzenlemelere üstün geleceği görüşündedir. Fransız-Meksika Ortak Komisyonu "Geoge Pinson" davasında 19.10.1928 tarihli kararında Meksika'nın bir çok yasa ve yasa gücündeki kararnamesini uluslararası hukuka aykırı bulmuştur[65]. Öte yandan "Varşova Elektrik Ortaklığı" davasıyla ilgili 30.11.1929 tarihli hakemlik kararında andlaşmaların yasalara kesin üstünlüğü ve devletin bundan sorumluluğunu kabul etmektedir[66]. Buna karşın bazı ulusal yargı organları iç hukuku uluslararası hukuka üstün tutarlar. İngiliz hukuk düzenine göre uluslararası andlaşma hükümlerinin varolan bir yasa hükmüyle çatışması halinde, ulusal yasanın üstün olacağı öngörülür. Nitekim Privy Council'in "Attorney General for Canada v. Attorney General for Ontario" davasıyla ilgili 28.01.1937 tarihli kararında usulüne uygun onaylanmış bir uluslararası andlaşmanın bir hukuk kuralı gücünü kazabilmesi için Parlamento'dan bu yönde bir yasa çıkarılması gerektiği bildirilmiştir[67].

Türk hukuku uygulamasında, uluslararası hukuk ve iç hukuk ilişkisi bakımından katı bir dualism'den bahsedebilmek zordur, çünkü hukukumuzda dualism bütün sonuçlarıyla kabul edilmiş değildir[68]. Buna karşın doktrindeki baskın görüş , Türk hukuku uygulamasının, uluslararası hukuk ile iç hukuk arasındaki ilişkileri anayasal olarak düzenlemesi bakımından, gerek 1961 Anayasası m. 65 gerekse de 1982 Anayasası m. 90 hükümleri düzenlemelerinin

---

62 **Ibid.**
63 Pazarcı, **Ibid.,** p. 22. ve dpn. 22.
64 **Ibid.,** p. 22. ve dpn. 23.
65 **Ibid.,** p. 23. ve dpn. 27.
66 **Ibid.,** p. 23. ve dpn. 28.
67 **Ibid.,** p. 22. ve dpn. 24.
68 Toluner, **Milletlerarası Hukuk ile İç Hukuk Arasındaki İlişkiler,** p. 585.

monism'i benimsediği yönündedir[69], çünkü Anayasa m. 90 (1961 Ay. m. 65) düzenlemesine göre iç hukukta usulüne uygun bir şekilde yürürlüğe girmiş olan uluslararası andlaşmaların uygulanması için başka bir iç hukuk işlemi gerekmemektedir[70]. Bununla birlikte, bizim de katıldığımız, öğretideki diğer görüş ise, Türkiye Cumhuriyeti'nin Kuruluşuna ya da Temel Hak ve Özgürlüklere ilişkin iç hukukta doğrudan uygulanabilen andlaşmalar ile, Türkiye ile bazı ülke ya da ülkeler arasında yapılan sözgelimi ticari nitelikteki andlaşmaları kurallar kademelenmesinde eş değerde tutmanın hukuken mümkün olmadığı şeklindedir. Çünkü bu andlaşmalar arasında yapılış ve yürürlüğü giriş gibi nitelik farkları vardır[71]. Ancak, uluslararası andlaşmaların uygulanması için başka bir iç hukuk işlemi gerekmemesi de göz önünde bulundurulduğunda, Türk Hukuku uygulamasında her iki görüşün de tümüyle kabul edilmediği kanaatindeyiz.

---

69 Edip Çelik, "Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesinin Türk Hukukundaki Yeri ve Uygulaması", **Lütfi Duran'a Armağan,** İdare Hukuku ve İlimleri Dergisi, Sayı: 1-3, Yıl: 1988, p. ; Mümtaz Soysal, "Anayasaya Uygunluk Denetimi ve Uluslararası Sözleşmeler", **Anayasa Mahkemesi Yayınları**, Ankara, 2000, pp. 15-17.; Erol Cansel, "Anayasal Normlar Hiyerarşisi ve Temel Hakların Korunmasındaki İşlevi", **VIII. Avrupa Anayasa Mahkemeleri Konferansı,** Ankara, Türk Anayasa Mahkemesi Yayınları, 1990, Cilt: 2, pp. 22-23.; Rıza Türmen, "Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesinin İç Hukukumuza Etkileri", **Anayasa Yargısı,** Anayasa Ankara, Mahkemesi Yayınları, 2000, pp. 32-34.

70 Necmi Yüzbaşıoğlu, "Mayıs 2004'te Anayasanın 90. Maddesine Eklenen Hükmün Türk Anayasallık Blokuna Etkileri Üzerine Bir Değerlendirme", **Bülent Tanör'e Armağan,** İstanbul, Legal, 2004, p. 785.

71 Yüzbaşıoğlu, **Bülent Tanör'e Armağan,** p. 790

C. Türk Hukukunda Uluslararası Andlaşma Kuralları ile İç Hukuk Kuralları Arasındaki İlişki ve 1924 La Haye Kuralları ile Türk Ticaret Kanunu Maddeleri Arasında Çatışma Halinde Öncelik Sorunu

1. Genel Olarak

Uluslararası hukuk ve iç hukuk, devletler bakımından göz ardı edilemeyecek hukuk kaynakları niteliğindedirler. Uluslararası hukuk ve iç hukuk arasındaki ilişkiler incelendiğinde ise genellikle karşımıza uluslararası andlaşmalar ve hukukun genel ilkeleri ile iç hukuk ilişkileri çıkar[72]. Ancak konu sınırlaması nedeniyle tezimizin bu bölümünde yapacağımız inceleme, sadece Türk hukuk düzeninde uluslararası andlaşmaların iç hukuktaki niteliği ve uygulamada kurallar kademelenmesindeki yerinin belirlenmesiyle ilgili olacaktır. Bu incelemeyi yapmamızın sebebi, Türkiye'nin de taraf olduğu 1924 La Haye Kuralları'nın uluslararası bir andlaşma olması ve iç hukukta 1924 La Haye Kuralları maddeleri ile 1957 tarihli Türk Ticaret Kanunu maddeleri arasında çatışan düzenlemelerin varlığıdır. 1924 La Haye Kuralları ile Ticaret Kanunu maddeleri arasında meydana gelen çatışma, uygulamada hangi maddelerin öncelikli olacağı sorununu doğurmuştur. Bu bakımdan sorunun çözümü için öncelikle, Türk Hukukunda uluslararası andlaşmaların niteliğinin belirlenmesi, ardından da çatışma halinde andlaşma kurallarının mı yoksa iç hukuk kurallarının mı uygulanacağı sorusunun cevabının tespiti gerekir. İncelememizde andlaşmaların nitelik ve kurallar kademelenmesi sorunu, öncelikle andlaşmaya taraf olunan tarihte yürürlükte olan 1924 Anayasası, ardından da 1961 ve 1982 Anayasalarına göre yapılacaktır. Ancak bu noktada yine belirtmekte yarar vardır ki, yapacağımız inceleme sadece andlaşma-kanun

---

72 Yüzbaşıoğlu, **Bülent Tanör'e Armağan,** p. 784.; Necmi Yüzbaşıoğlu, "Avrupa İnsan Hakları Hukukunun Niteliği ve Türk Hukuk Düzeninde Yeri Üzerine", **İnsan Hakları Merkezi Dergisi,** AÜSBF Yayını, Mayıs 1994, Cilt: 2, Sayı: 1, p.26. vd.

çatışmasıyla ilgili olup, andlaşmalar ve Anayasaların çatışması durumuna değinilmeyecektir.

1924 La Haye Kuralları 1957 tarihinde, 1924 Anayasası ve o dönemdeki diğer düzenlemelere göre iç hukukta usulüne uygun bir şekilde yürürlüğe girmiştir[73]. Ancak 1924 Anayasası uluslararası andlaşmaların akdinde sadece yetki konusunu düzenlemiş, andlaşmaların niteliklerine ve iç hukukta kurallar kademelenmesindeki yerlerine ilişkin herhangi bir düzenleme getirmemiştir. Bu bakımdan, 1924 andlaşmasının iç hukukta kendinden sonra yapılmış olan 1957 tarihli Türk Ticaret Kanunu maddeleri ile çatışan hükümlerinin olması, uygulamada öncelik sorunu doğurmuş, fakat 1924 Anayasası'nda konuya ilişkin düzenleme olmaması, sorunun çözümünü anayasa bağlamında imkansız kılmıştır. Buna karşılık, o dönemde doktrindeki hakim görüş, *andlaşma kanundur* anlayışından yola çıkarak, andlaşma hükümleri ile iç hukuk hükümlerinin çatışması durumunda *lex posterior*[74] veya *lex specialis*[75] kurallarının uygulanacağı düşüncesidir[76]. Ancak yine aynı dönemde uygulamada kanun-andlaşma çatışması durumunda öncelik sorununa ilişkin açık herhangi bir yargı kararına rastlanmamaktadır[77].

1961 Anayasası ve 1982 Anayasası düzenlemeleri ise birbirinin benzeridir[78]. 1982 Anayasası madde 90, 1961 Anayasası m. 65'ten alıntıdır. İki anayasa düzenlemesi benzer olduğu için, andlaşmaların iç hukuktaki yerleri ve nitelikleri ile kanun-andlaşma çatışmasında öncelik sorunun çözümünde iki dönemi birlikte ele almakta bir sakınca yoktur.

---

73 Bkz. yukarı

74 Daha sonraki tarihte yürürlüğe giren kanunun.

75 Özel kanun.

76 Seha Meray, **Devletler Hukukuna Giriş,** Cilt: I, İstanbul, 1968, p. 129.; Toluner, **Milletlerarası Hukuk ile İç Hukuk Arasındaki İlişkiler,** p. 586.

77 **Ibid.,** p.588.

78 Necmi Yüzbaşıoğlu, **Türk Anayasa Yargısında Anayasallık Bloku,** İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayını, 1993, p. 33 vd.

1961 ve 1982 Anayasaları, 1924 Anayasası'ndan farklı olarak, sadece andlaşmaların akdedilmesinde yetki ve usul esaslarını düzenlememiş, aynı zamanda, andlaşmaların niteliklerine ilişkin düzenleme de getirmiştir. Konuyla ilgili hüküm, 1961 Ay m. 65/son ve 1982 Ay m. 90/son düzenlemelerinde *"Usulüne uygun şekilde yürürlüğe girmiş olan uluslararası andlaşmalar kanun hükmündedir ve bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiasıyla Anayasa Mahkemesine başvurulamaz."* şeklindedir. Bu düzenleme, 1924 düzenlemesinden farklı olmakla beraber, uygulamada andlaşmaların niteliklerine ve kanun-andlaşma çatışmasında öncelik sorununun çözümüne ilişkin net bir ifade içermemektedir. Bununla birlikte 7.5.2004 tarihinde 1982 Anayasası m. 90/son fıkrasında yapılan **"***Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası andlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası andlaşma hükümleri esas alınır."* şeklindeki düzenleme ile usulüne uygun şekilde yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin andlaşmalar kanunlardan üstün kabul edilmiş ve uygulamada iç hukuk hükümleri ile andlaşma hükümlerinin çatışması halinde, andlaşma hükümlerinin öncelikle uygulanacağı kesinliğe kavuşturulmuştur. Ancak bu ek düzenleme ile çatışma halinde öncelik sorunu sadece temel hak ve özgürlüklere ilişkin andlaşmalar bakımından çözülmüştür. Temel hak ve özgürlükler dışında kalan, farklı nitelikteki, örneğin tez konumuzu oluşturan 1924 La Haye Kuralları gibi ticari nitelikte andlaşmalar bakımından bir çözüm getirilmemiştir[79]. Bu bakımdan, andlaşma kuralları ile iç hukuk kurallarının çatışması sorunu ele alınırken, temel hak ve özgürlükler ile Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşuna ilişkin andlaşmalar[80] dışında kalan andlaşmalar ile ilgili, gerek 1961 Ay m. 65 gerek 1982 Ay m. 90'a ilişkin, 1982 Anayasasındaki 2004 değişikliğinden önceki dönemde yapılan incelemeler hala geçerliliğini korumaktadır. Bu bağlamda **özel hukuk andlaşmalarına** ilişkin

---

79 Yüzbaşıoğlu, **Bülent Tanör'e Armağan,** p. 785.

80 Çelik, **Lütfi Duran'a Armağan,** p.51.; Aslan Gündüz, "İktidar ve Milletlerarası Sınırları", **İstanbul Barosu Dergisi,** Sayı: 1-2-3, İstanbul, 1990,p.59.

kanun-andlaşma çatışmasına çözüm getirebilmek için 1982 Ay. m. 90 (1961 Ay. m 65) hükmünü incelemek gerekir.

2004 değişikliğinden önceki 1982 Anayasası m. 90'a göre, usulüne uygun şekilde yürürlüğe girmiş uluslararası andlaşmalar kanun hükmündedir, ve bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesinde dava açılamaz. Madde 90 hükmüne göre uluslararası andlaşmalarla ilgili karşımıza üç sonuç çıkmaktadır:

1. Andlaşmaların usulüne uygun biçimde yürürlüğe girmiş olması gerekliliği,
2. Uluslararası andlaşmaların kanun hükmünde olduğu, yani nitelik itibariyle kanun sayılacağı,
3. Uluslararası andlaşmalar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine dava açılamayacağı.

Tezimizin konusu bakımından uluslararası bir andlaşmanın usulüne uygun şekilde iç hukukta yürürlüğe girebilmesinden kasıt, 1924 Anayasasına göre, Bakanlar Kurulunun, taraf olunmak istenilen andlaşmayla ilgili hazırladığı tasarının TBMM tarafından bir kanunla onaylanması[81] ve onay kanunun Cumhurbaşkanınca Resmi Gazete'de ilan edilmesidir. Bu bağlamda usulüne uygun şekilde yürürlüğe girmiş olan 1924 La Haye Kuralları, 1982 Anayasasına göre kanun hükmündedir[82], ve hakkında Anayasaya aykırılık iddiasıyla Anayasa Mahkemesinde dava açılamaz. Ancak, Anayasanın ilgili hükmü, andlaşmaları *kanun* olarak nitelendirirken, *Anayasaya aykırılık iddiasıyla Anayasa Mahkemesinde dava açılmasını* engellemekle, andlaşmaların, iç yerlerinin belirlenmesini zorlaştırmaktadır. Bunun sonucu

---

81 Teziç, **Anayasa Hukuku,** p. 10.

82 1924 La Haye Kuralları 1982 Anayasasına göre kanun hükmünde olmakla beraber, yukarıdaki incelemelerimizde de değindiğimiz gibi 1924 anayasasında hüküm mevcut olmadığı için kanun sayılamamaktadır. Daha doğrusu 1924 Anayasasına göre La Haye Kuralları *kanundur* niteliğindedir demek yanlış olur çünkü Anayasada buna ilişkin herhangi bir hüküm yoktur.

olarak da, Anayasa m. 90'a göre andlaşmaların iç hukuktaki yeri, çeşitli yargı kararlarında ve doktrinde farklı yorumlanmaktadır.

2. Uluslararası Andlaşmaların Kurallar Kademelenmesindeki Yerlerine İlişkin Görüşler

Uluslararası bir andlaşmanın kanun hükmünde olması, doktrindeki hakim görüşe göre, onun iç hukukta kanun kuvveti verilerek doğrudan uygulanacağı anlamına gelir. Bu düşünce tekçi görüşün iç hukuktaki yansımasıdır[83]. Böylece andlaşma hükümleri, ulusal yasama, yürütme ve yargı organları ile idare makamlarınca doğrudan uygulanabildikleri gibi, bireyler de yargı organları önünde andlaşma hükümlerinden doğan haklarını arayabilirler[84]. Fakat bunun mümkün olabilmesi için de andlaşmanın kendiliğinden uygulanabilir ve andlaşma hükümlerinin de açıkça kaleme alınmış olması gerekir[85]. Söz konusu andlaşma hükmü ulusal makamlar önünde ek işleme gerek duyulmaksızın doğrudan uygulanabiliyorsa bu şart gerçekleşmiş demektir[86].

Uluslararası bir andlaşmanın 1982 Anayasası m. 90'a göre kanun hükmünde olması ve doğrudan uygulanabilirliği, iç hukuk kuralları ile andlaşma hükümlerinin çatışması halinde, o andlaşmanın kurallar kademelenmesindeki yerinin tespitinde belirleyici değildir. Aslında sorunun çözümü *andlaşmalar kanun hükmündedir* kavramına verilen tanımla açıklığa kavuşturulabilecektir. Ancak, 1982 Anayasasında bu kavramın tanımı

---

83 Edip Çelik, **Lütfi Duran'a Armağan,** p.51.; Toluner, **Milletlerarası Hukuk ile İç Hukuk Arasındaki İlişkiler,** p. 585.; Mümtaz Soysal, "Anayasaya Uygunluk Denetimi ve Uluslararası Sözleşmeler", **Anayasa Mahkemesi Yayınları,** Ankara, 1986, p. 15.; Erol Cansel, "Anayasal Normlar Hiyerarşisi ve Temel Hakların Korunmasındaki İşlevi", **VIII. Anayasa Mahkemeleri Konferansı,** Ankara, Türk Anayasa Mahkemesi Yayını, 1990, Cilt: 2, pp. 22-23., Rıza Türmen, "Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesinin İç Hukukumuza Etkileri", **Anayasa Yargısı,** Ankara, Anayasa Mahkemesi Yayını, 2000, pp. 32-34.

84 Yüzbaşıoğlu, **Bülent Tanör'e Armağan,** p. 785

85 Feyyaz Gölcüklü, "Anayasal Normlar Hiyerarşisi ve Temel Hakların Korunmasındaki İşlevi", **VIII. Anayasa Mahkemeleri Konferansı,** Ankara, Türk Anayasa Mahkemesi Yayını, 1990, Cilt: 4, pp. 275-280.

86 Türmen, **Anayasa Yargısı,** p.33.

yapılmamış, bu nedenle de andlaşmaların da normlar kademelenmesindeki yeri kesin olarak belirlenememiştir. Dolayısıyla uygulamada, kanun-andlaşma çatışmasında öncelik sorununun çözümü doktrindeki görüşler ışığında içtihadi nitelikteki yargı kararlarıyla mümkün olabilecektir.

Konuyla ilgili doktrindeki görüşler incelendiğinde, görüşlerin ikiye ayrıldığı görülmektedir. İlk ve bizim de benimsediğimiz görüşe Anayasa m. 90'ın yorumunda, andlaşmalar ve kanunlar eş değerde tutulmuştur[87]. Bu görüşe göre andlaşma hükmü ile kanun hükmü çatıştığında, önceki kanun-sonraki kanun, genel düzenleme-özel düzenleme durumlarının göz önünde bulundurulması gerekir. Yani herhangi bir konuda yapılmış bir uluslararası andlaşmadan sonra, aynı konuya ilişkin iç hukukta yapılmış özel bir düzenleme varsa, somut olayda iç hukuk düzenlemesi uygulanacaktır. Bu görüşün savunucularından bir kısmı sadece *andlaşmalar kanun hükmündedir* cümlesinden yola çıkarak [88] , Anayasada çatışma durumuna ilişkin herhangi açık bir kural olmaması[89] ve Anayasada adlaşmaların açıkça kanunlardan üstün olduğuna dair bir hükmün bulunmaması nedeniyle[90] bu görüştedirler. Diğer bir kısım yazarlar ise, Anayasamızın uluslararası hukukun iç hukuka üstünlüğünü kabul etmemesi nedeniyle[91]; bir kısmı andlaşma ve sonraki yasa çatışması durumunda ikisini bağdaştırma olanağı bulunmaması sebebiyle yasa koyucunun iradesi ile bağlı olunması gerektiği düşüncesindedirler[92]. Her ne kadar, Anayasa hükmünün açık olmaması, yazarları, görüş bildirmekte şüpheye

---

87 Meray, **Devletler Hukukuna Giriş,** Cilt: I, p.132; Tahsin Balta, **Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi ve Türkiye,** Ankara, Türkiye'de İnsan Hakları, 1970, p. 278.; Fazıl Sağlam, "Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi'nin Kapatılan Partilere İlişkin Kararlarının Partiler Hukukuna Etkisi", **Anayasa Yargısı,** Ankara, Anayasa Mahkemesi Yayını, 1999, p. 192.; Pazarcı, **Uluslararası Hukuk Dersleri ,** p. 27.; Hüseyin Pazarcı, "Türk Hukukunda Andlaşmalar ve Yasaların Çatışması", **Prof. Dr. Sevin Toluner'e Armağan,** Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Yıl: 24, Sayı: 1-2, İstanbul, Beta, 2004, pp. 652-654.

88 Suat Bilge, "Türk Hukukuna Göre Milletlerarası Andlaşmaların Akti", **S.B.F.D.,** Cilt: 22, 1967, p. 130., Bilge eserinde,*"Metnin açıklığı karşısında başka yollar düşünmek mümkün değildir. Çünkü açık metnin tefsiri yapılamaz."* ifadesiyle görüşünü açıkça bildirmiştir.

89 Meray, **Devletler Hukukuna Giriş,** Cilt: I, pp.131-132.

90 Pazarcı, **Prof. Dr. Sevin Toluner'e Armağan,** p. 654. ve dpn.. 10.

91 Ergun Özbudun, **Türk Anayasa Hukuku,** Ankara,Yetkin Yayınları, 2000, p. 212.

92 Toluner, **Milletlerarası Hukuk ile İç Hukuk Arasındaki İlişkiler,** pp. 595-596.

düşürsede ve bu düşünce doğrultusunda ortaya çıkacak sonuç uluslararası hukukta Türkiye'nin sorumluluğunu doğuracaksa da, yazarlar, andlaşma-kanun çatışması halinde, andlaşmalardan sonra yapılmış bir kanunun varlığı halinde, kanun hükmünün uygulanması gerektiği görüşündedirler.

Buna karşın, doktrindeki bir diğer görüş, Anayasa m. 90'ın ikinci cümlesini de göz önünde bulundurarak, *andlaşmaların kanunlarla eş değer* tutulması görüşünü benimseyememiş[93], ve *Anayasaya aykırılık iddiasıyla Anayasa Mahkemesine başvurulamaz* hükmünün varlığı nedeniyle andlaşmaların kanunlardan üstün olduğu sonucuna varmıştır. Hatta bu noktada doktrindeki bazı yazarla özellikle uluslarüstü andlaşmaları Anayasadan da üstün tutmuşlardır[94]. Bu konunun çok şüpheli olduğu görüşünde olan *Çelik* ise kesin bir sonuca varamamıştır, ancak *Çelik'in* önemle belirttiği nokta şudur ki, Türkiye Cumhuriyetinin Kuruluşuna ilişkin ve bunlara benzer andlaşmalar değiştirilemez niteliktedirler ve yargı organları önünde gerektiğinde andlaşmaların uygulanması gerekir [95]. Bununla birlikte, ikinci cümleye ağırlık veren doktrinsel görüşler, andlaşma-kanun çatışmasında kesinlikle andlaşma hükümlerinin uygulanacağı görüşündedirler. Bu görüşün en temel dayanağı ise Anayasa m. 90'ın andlaşmalar bakımından anayasal denetim yolunu kapatmış olmasıdır. Bu görüşe göre Anayasal denetim yolunun kapatılması, özde andlaşmalara kanunlardan daha ayrıcalıklı bir yer tanımış ve andlaşmaları Anayasaya yakın kılmıştır. Bu bakımdan en azından andlaşmalara Anayasaya yeni bir yorum ve anlam kazandırıcı değer tanımak gerekir[96]. Bu görüşün savunucularından olan *Soysal'a* göre, şayet andlaşma iç hukukta Anayasaya aykırı bir durum yaratıyorsa bunun etkilerini ortadan kaldırabilmek için Anayasaya aykırılığı düzelten andlaşmanın etkilerini değiştiren yeni bir yasa

---

93 Samim Ünan, "1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulama Alanı ve Sorumluluğun Sınırlı Fonunun Nasıl Kurulacağı", **Tahir Çağa'ya Armağan,** İstanbul, Beta, 2000, p. 642.

94 Selim Kaneti, "Avrupa Topluluğu Hukukunun Üstünlüğü Karşısında Türkiye Cumhuriyeti Anayasası", **Anayasa Yargısı,** Sayı: 7, Ankara, Anayasa Mahkemesi Yayınları, 1990, p. 131. vd.

95 Çelik, **Milletlerarası Hukuk I,** pp. 110-111.

96 Soysal, **Anayasa Mahkemesi Yayınları,** pp. 15-17.

çıkarılabilir[97]. *Gözübüyük* ise andlaşmaların Anayasaya aykırı olması halinde bile uygulanmaktan alıkonulamayacağı, yani *andlaşmaların anayasalardan dahi üstün olduğu görüşündedir*[98]. *Teziç* ise Anayasal denetim yolunun kapatılmış olması nedeniyle, andlaşma ve Anayasayı birlikte yorumlamak gerektiği, bu nedenle de andlaşma ve kanunların eş değerde tutulamayacağı ve andlaşma-anayasa çatışması halinde Anayasa Mahkemesinin Anayasayı uygulamasını ancak, konunun nihai çözümünün uluslarüstü yargı organlarına bırakılması gerektiği düşüncesindedir[99]. Sonuç olarak, andlaşmaların anayasalardan üstün olduğunu savunan görüşlerin, aynı zamanda anlaşmaların kanunlardan üstün olduğu görüşünü savundukları da şüphesizdir.

Konuyu özetlemek gerekirse, *Yüzbaşıoğlu'nun* da belirttiği gibi[100], Anayasa m. 90 incelemesi yapıldığında uluslararası andlaşmalarda, andlaşmaların niteliğine göre yapılış ve yürürlüğe giriş farkı bulunmasına karşın, m. 90/son'da andlaşmaların etkisi ve kurallar kademelenmesindeki yerleri bakımından bir nitelik farkı öngörülmemiştir. Oysaki, uluslararası andlaşmaların yapılış ve yürürlüğe girişlerinde farklar olduğu gibi, iç hukukta doğurdukları etki ve kurallar kademelenmesindeki yerleri bakımından da niteliklerine uygun olarak doğal farklar vardır. Ancak günümüz koşullarında Anayasa m. 90/son, uluslararası hukuk-iç hukuk ilişkilerini ve andlaşmaların kurallar kademelenmesindeki yerini belirlemekte ölçü olarak yeterli değildir. Andlaşmalar arasındaki nitelik farklılıkları nedeniyle de, kurallar kademelenmesinde bütün andlaşmaları aynı kalıp içinde düşünmek sakıncalıdır. Bu noktada karşımıza çıkan diğer bir sorun ise, andlaşmaların nitelik bakımından hangi kriterlere göre birbirinden ayrılacağıdır. Nitekim andlaşmalarla ilgili nitelik ayrımı yapılabilmesi maksadıyla Anayasa m. 90'ın temel hak ve özgürlüklere ilişkin yapılan 2004 değişikliği sırasında TBMM

---

97 Soysal, **Ibid.,** p. 17.

98 Şeref Gözübüyük, **Anayasa Hukuku, Anayasa Metni ve Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi,** Ankara, Turhan Kitabevi, 2004, pp. 226-227.

99 Teziç, **Anayasa Hukuku,** p. 11.; Atamer, p. 57. vd. ; Karan, **XVII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu,** p. 226. vd.

100 Yüzbaşıoğlu, **Bülent Tanör'e Armağan,** p. 790.

Genel Kurulunda yapılan görüşmelerde *Oya Araslı* tarafından bu kaygı dile getirilmiş ve bir andlaşmanın temel hak ve özgürlüklere ilişkin olduğunun belirlenebilmesi maksadıyla özellikle *tanınacak olan andlaşmaların hangi kaynaktan gelen anlaşmalar olduğunu belirleyen bir hükmün maddeye eklenmesi* gerekliliği bildirilmişse de bu öneri Genel Kurulca reddedilmiştir[101]. Ancak, andlaşma-kanun çatışmasında sağlıklı bir çözüme ulaşılması için kesinlikle açık ifadeli bir Anayasa hükmüne ihtiyaç vardır. Sonuç olarak, bu haliyle Anayasa m. 90'ı yorumlamaya çalıştığımızda, andlaşmalar arasındaki nitelik farklarını da göz önünde tutarak, en azından tez konumuzu oluşturan 1924 La Haye Kuralları gibi özel hukuka ilişkin ticari nitelikteki andlaşmaları kanunlarla eş değerde tutuyoruz ve andlaşma-kanun çatışması halinde, iç hukukta aynı konuda andlaşmalardan sonra yapılmış kanunların öncelikle uygulanması gerektiğini düşünüyoruz.

Bu görüşü benimsememizin nedeni, öncelikle 1924 andlaşmasının bir özel hukuk-ticaret andlaşması olması ve bununla birlikte bu nitelikteki andlaşmaların Anayasa m. 90'ın *andlaşmalar kanun hükmündedir* şeklindeki ifadesiyle birlikte ele alınması gerektiği düşüncesidir. Buna ek olarak Anayasada andlaşmaların kanunlardan üstün olduğu belirtilmemiş olmakla beraber, Anayasanın da andlaşmalardan üstün olması, görüşümüzü bu noktada pekiştirmektedir. Bunun nedeni ülke içinde hukuk bakımdan devletin, asli ve üstün güç olmasıyla birlikte, yetkili olan en yüksek idareyi teşkil etmesidir. Bu, iç hukukta egemenliğin devletin tekelinde olmasından ileri gelir. Uluslararası alanda egemenlik ise, devletin, diğer devletlerle ilişkilerinde, başka devletlere bağımlı olmaması ve hukuksal eşitliğini ifade eder[102]. Bu bakımdan andlaşmaların uygulanmasında uluslararası alanda devletin sorumluluğu doğmasına rağmen, bu sorumluluk hukuki değil siyasi bir sorumluluktur[103], iç

---

101 TBMM Genel Kurul Tutanağı 22. Dönem, 2. Yasama Yılı, 86. Birleşim, 7 Mayıs 2004 Cuma

102 Sait Güran, "Egemenlik Ulus'undur Üstünlük Anayasa'dadır", **Anayasa Yargısı,** Ankara, Anayasa Mahkemesi Yayınları, 2000, p. 15.

103 Pertev Bilgen, **İdare Hukuku Dersleri-İdare Hukukuna Giriş,** İstanbul, 1999, p. 126.

hukukta egemenliğin sadece devlete ait olması nedeniyle, andlaşmalardan sonra yapılmış aynı konudaki iç hukuk hükümlerinin uygulanması gerekliliği doğmaktadır. *Güran'ın*[104] da belirttiği gibi, 1982 Anayasasının 6.[105] ve 11.[106] maddeleri gereğince, egemenlik kayıtsız şartsız milletindir ve Anayasanın yetkili kılmadığı hiç bir organ Anayasanın koyduğu esaslar dışına çıkamaz, bununla birlikte *Kaneti'ye*[107] göre de, Anayasa m. 11, yetkili organlara Anayasaya aykırı andlaşmaların onaylanmaması ve yürürlüğe konmaması ödevini de yükler, bu nedenle de Anayasa Mahkemesi'ne başvurulamaması, Anayasaya aykırı bir andlaşmasının yürürlüğe konulmasına olanak tanıyan bir hüküm olarak değerlendirilemez[108].

Yukarıda da değindiğimiz gibi, her ne kadar uluslararası bir andlaşma hakkında, Anayasaya aykırılığı iddiasıyla Anayasa Mahkemesine başvurulamasa da, Anayasaya aykırı bir andlaşma yetkili organlar tarafından onaylanmayabilir ya da yürürlüğe konmaz. Bununla birlikte, yetkili organlarca onaylanmış ve usulüne uygun bir şekilde yürürlüğe konmuş bir andlaşmanın varlığı halinde ise Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamayacağı kesindir. Ancak bu noktada da *Kıratlı* ve *Soysal'ın* [109] görüşlerine göre, Anayasa hükmünün daraltıcı biçimde yorumlanmasıyla birlikte, onay kararnamelerine karşı Danıştay'a müracaatı engelleyen bir hüküm yoktur, bu bakımdan denetim yolu açıktır. Ancak Danıştay'a başvuru yolu, tezimizin konusunu oluşturan 1924 La Haye Kuralları'na

---

104 Güran, **Anayasa Yargısı,** p.17.

105 Madde 6: Egemenlik kayıtsız şartsız Milletindir.
Türk Milleti, egemenliğini, Anayasa'nın koyduğu esaslara göre, yetkili organları eliyle kullanır.
Egemenliğin kullanılması, hiçbir surette hiçbir kişiye, zümreye veya sınıfa bırakılamaz. Hiçbir kimse veya organ kaynağını Anayasadan almayan bir Devlet yetkisi kullanamaz.

106 Madde 11: Anayasa hükümleri, yasama, yürütme ve yargı organlarını, idare makamlarını ve diğer kuruluş ve kişileri bağlayan temel hukuk kurallarıdır.
Kanunlar Anayasaya aykırı olamaz.

107 Kaneti, **Anayasa Yargısı,** p. 139.

108 Kaneti, **Anayasa Yargısı,** p. 139.; Güran, **Anayasa Yargısı,** p.16. dpn.. 17

109 Metin Kıratlı, "Anayasa Yargısında Somut Norm Denetimi", **A.Ü.S.B.F.,** Ankara, 1966, p. 112.; Mümtaz Sosyal, "Dış Politika ve Parlemento", **A.Ü.S.B.F.,** Ankara, 1964, pp. 216-217.

uyarlanamamaktadır. Çünkü, 1924 Anayasası döneminde, andlaşmalar onay kararnamesiyle değil, TBMM'nin çıkardığı onay kanunu ile yürürlüğe girmekte olduğundan, onay kanunun iptali için sadece Anayasa Mahkemesi'ne başvurulabilecektir. Nitekim, Anayasamızda *onay kanunlarının* denetim yolu da kapatılmamıştır. Ancak onay kanunun basit bir işlemden ibaret olduğu düşünüldüğünde *yolsuz onay* hali dışında bu usulün işlerliği olmayacaktır.

Usulüne uygun biçimde yürürlüğe girmiş bir andlaşma hakkında iptal davası açılamaması, o andlaşmanın yargı önünde denetim yolunu engeller, ancak, denetim yolunun kapatılmış olması, andlaşmanın etkisinin bir kanunla değiştirilebilmesine ya da andlaşmayı yürürlükten kaldıracak bir kanunun yapılmasına engel değildir. Bu bakımdan *Toluner'in* de belirttiği gibi, andlaşma-kanun çatışmasında öncelik sorunu Anayasa'da açıkça düzenlenmediği için bu boşluğun uygulamada içtihadi yargı kararlarıyla doldurulması gerekir. Andlaşma hükümleri ile aynı konudaki sonraki kanun hükümlerinin birlikte yorumlanamadığı ve uygulanamadığı durumlarda kanun koyucunun sonraki iradesinin ne olduğuna bakmak gerekir[110].

3. Görüşlerin Değerlendirilmesi ve 1924 La Haye Kuralları'nın İç Hukuktaki Yerine İlişkin Vardığımız Sonuç

İncelememizde yaptığımız Anayasa m. 90/son'un yorumu doğrultusunda, en azından ticaret andlaşmalarının kanun olarak değerlendirilmesi sonucuna vardık. Yorumumuzu, 1924 La Haye Kuralları ile bağdaştırdığımızda ise, önceki kanun-sonraki kanun, genel düzenleme-özel düzenleme ilişkisi dolayısıyla, iç hukukta, somut olayda, normların çatışması halinde vardığımız netice, 1924 La Haye Kuralları'ndan sonra yapılmış olan 1957 tarihli Türk Ticaret Kanunu hükümlerinin uygulanması gerekliliğidir.

---

110 Toluner, **Milletlerarası Hukuk ile İç Hukuk Arasındaki İlişkiler,** pp. 597-598.

Konuyu genel düzenleme-özel düzenleme boyutunda incelendiğimizde, TTK'nun genel düzenleme, 1924 andlaşmasının ise özel düzenleme olduğunu görüyoruz. Ancak TTK, genel bir düzenleme olmakla birlikte, toplum içindeki ticari ilişkileri düzenlemesi ve özelikle dördüncü kitabındaki deniz ticaretine ilişkin hükümleri bakımından, özel düzenleme niteliğini de taşır. Bununla birlikte TTK m. 1'de , Türk Ticaret Kanununun, Medeni Kanunun ayrılmaz bir parçası olduğu ve TTK'da hüküm bulunmayan hallerde, ticari örf ve adet, bu da yoksa genel hükümlerin uygulanacağı belirtilerek, TTK'nun özel düzenleme niteliğinde bir kanun olduğuna da dikkat çekilmiştir. TTK'nun gerekçesinde de bu noktaya değinilmiştir[111]. Bu bakımdan sonuç olarak, gerek 1924 La Haye Kuralları gerekse de TTK'nun deniz ticaretine ilişkin hükümleri, iç hukukumuzda 1982 Anayasası'na göre **özel nitelikte kanunlardır**[112].

İki düzenlemeye ait hükümlerin **özel nitelikte kanun hükümleri** olması nedeniyle, somut olayda, öncelik sorununun çözümünde, genel kural- özel kural teorisi bizi kesin bir sonuca ulaştıramamaktadır. Bu noktada, yapılması gereken *Toluner'in* de belirttiği gibi, aynı konuda yapılmış birden fazla düzenlemenin varlığı halinde, uygulamada öncelik sorununa çözüm getirebilmek için **önceki kanun-sonraki kanun** ilişkisini incelenmek ve sonraki kanunun yapılması sırasında yasa koyucunun iradesine bakmak olacaktır.

Önceki kanun-sonraki kanun incelemesinde, kronolojik sıraya baktığımızda, 1924 tarihli La Haye Kuralları'nın 1956 tarihinde, Türk Ticaret Kanunun ise 1957 tarihinde Türkiye'de yürürlüğe girdiğini görüyoruz. Bu bakımdan önceki kanun-sonraki kanun ilişkisinde, Türk Ticaret Kanununun daha sonra yürürlüğe girdiği ve andlaşma ile TTK hükümlerinin çatışması

111 Konuyla ilgili inceleme ve eleştiri için bkz. Sabih Arkan, **Ticari İşletme Hukuku,** Ankara, BATIDER, , 2005, pp. 12-13

112 Tekil, **Deniz Hukuku,** pp. 1-2.

halinde ise, sonradan yürürlüğe girmiş olan TTK hükümlerinin uygulanması gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Yukarıda anlattıklarımıza ek olarak, kanun koyucunun iradesini incelediğimizde, TTK'nun yapılış amacının, esas itibariyle 26 Mayıs 1926 tarih ve 865 sayılı eski Ticaret Kanununu ıslah ve tadil etmek olduğunu ortaya çıkmaktadır[113]. Bu amaçla, yeni TTK'daki bazı düzenlemeler, yabancı kanunlardan, özellikle de deniz ticaretine ilişkin düzenlemeler 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunun 1937 tarihli değişikliği ile birlikte Türk hukukuna adapte edilmiştir. Bu noktada, değinilmesi gereken bir diğer husus ise Alman Ticaret Kanunundaki 1937 değişikliğidir, zira Alman yasa koyucu bu değişikliği daha çok taraf olduğu 1924 La Haye Kurallarını iç hukukuna almak maksadıyla yapmıştır[114]. Ancak Almanya andlaşmaya taraf olurken Türkiye'nin izlediği yoldan farklı bir yol izleyerek[115], 1924 La Haye Kurallarına ilişkin İmza Protokolüne göre andlaşmayı iç hukukuna almayı tercih etmiştir. İmza protokolüne[116] göre andlaşmaya taraf olan devletler, andlaşmayı dilerlerse kanun kuvveti vererek ya da bu andlaşmada kabul edilen kuralları kendi hukuk sistemlerine uyacak şekilde iç hukuklarına dahil ederek yürürlüğe koyabilirler[117] . Taraf devletlerin andlaşmaya çekince koyma hakları saklıdır[107]. Almanya'da andlaşmaya taraf olurken, İmza Protokolünün 2. fıkrasına göre Alman kabotaj taşıması için özel bir düzenleme yapma hakkını

---

113 Sabih Arkan, **Ticari İşletme Hukuku,** p. 6. ve 10.

114 Almanya, 1939 yılında katılma belgelerini Belçika hükümetine tevdi etmiştir. Bkz. Atamer, **DHD,** p. 72. ; 1940 yılında 1924 La Haye Kuralları Alman Hukuku bakımından yürürlüğe girmiştir

115 Türkiye imza protokolüne taraf olmadan, 1924 Anayasası ve andlaşmadaki usuller çerçevesinde, andlaşmayı iç hukukuna almıştır. Konuyla ilgili ayrıntılı incelemeyi yukarıda yapmıştık.

116 Hakan Karan, **The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hauge, Hauge-Visby, and Hamburg Rules,** The Edwin Melen Press, Ltd. Lampeter, Ceredigion, Wales, United Kingdom SA48 8LT, 2004, p. 423.

117 Yazıcıoğlu, **DHD,** p. 46 ve dpn.. 21.

107 Muharrem Gençtürk, "Lahey (Brüksel) Kuralları'nın Uygulama Alanı ve Türkiye'nin Lahey Kuralları'na Taraf Olma Şekli", **Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,** C: 1, 2006, pp. 207-208.

saklı tutarak[118], andlaşmayı iç hukukuna almış[119], yani andlaşmayı kanun kuvveti vererek değil de andlaşma hükümlerini iç hukukuna uyarlayarak yürürlüğe sokmuştur.

1937'de Alman Ticaret Kanununda yapılan bu değişiklikle birlikte yeni TTK'nun dördüncü kitabının deniz ticaretine ilişkin hükümleri düzenlenirken, 1957 tarihli Türk Ticaret Kanunu Tasarısının gerekçesinde *"Tasarının hazırlanmasında yürürlükteki 1929 tarihli Türk Ticaret Kanununun deniz ticaretine ilişkin hükümlerinin mehazı olan Alman Ticaret Kanununun 1937 yılında görmüş olduğu tadilden faydalanıldığının, zira sözü edilen Alman Kanununun 1924 tarihli Brüksel Andlaşmasının bir adaptasyonundan başka bir şey olmadığının"* ifade edilmesi, Adliye Encümeni Mazbatasında ise örneğin 1063. maddenin gerekçesinde *"Maddenin mehazı olan Brüksel Andlaşmasının (1924 La Haye Kuralları) 4. maddesine uygun hale getirildiği"*, 1116. maddenin gerekçesinde de *"Bu hükmün La Haye Kaideleri'ne uygun olarak yalnız konişmentolu taşımalara hasredildiği"*[120] ifadelerine yer verilmesi kanun koyucunun iradesinin, Türk Ticaret Kanununu hazırlarken, 1924 La Haye Kuralları ile kabul edilen ilkeleri, Alman Ticaret Kanununda olduğu gibi iç hukuka dahil etmek istediği yolunda olduğunu göstermektedir.Yani yasa koyucunun iradesi açıkça, TTK'nun deniz ticaretine ilişkin hükümleri hazırlanırken, Türkiye'de 1956'da yürürlüğe giren 1924 La Haye Kuralları hükümlerini değiştirmek olduğu ortadadır.

Yukarıda yaptığımız önceki kanun-sonraki kanun incelemesi ve 1924 La Haye Kuralları'nın özel hukuka ilişkin düzenlemeleri neticesinde, yasa koyucunun sonradan yapmış olduğu 1956'da Yürürlüğe giren 1924 La Haye Kuralları ile 1957'de yürürlüğe giren Türk Ticaret Kanununun deniz ticaretine ilişkin bazı hükümlerinin aynı konuları düzenlediği ve uygulamada sonraki

118 Yazıcıoğlu, **DHD,** p. 52., dpn.. 36.; Atamer, **DHD,** p. 75.;
119 **Alman Resmi Gazetesi,** Yıl: 1937, Kısım I, p. 891.
120 Yazıcıoğlu, **DHD,** pp. 51-53. ve dpn.. 40.

kanun ile önceki kanunun bir arada uygulanmasının mümkün olmadığı, bu nedenle de, yasa koyucunun sonradan yapmış olduğu TTK'nun, iç hukukta zımnen önceki kanun, yani 1924 La Haye Kuralları hükümlerini yürürlükten kaldırdığı sonucuna varmaktayız. Zira, eski bir kanun hükmünün açıkça yürürlükten kaldırıldığını belirten bir hüküm getirilmemekle beraber, eski hükmün uygulanmasını imkansız kılan bir kanun hüküm varsa ve yasa koyucunun iradesi de bu yöndeyse, eski kanun zımnen yürürlükten kaldırılmış olur[121]. Ancak yürürlükten kaldırma sadece iç hukuk için söz konusu olacaktır. Zira, uluslararası hukuk alanında, Türkiye andlaşma ile bağlıdır.

Bu başlık altında yaptığımız, genel kanun-özel kanun, önceki kanun-sonraki kanun incelemelerimiz neticesinde, iç hukukta çatışma halinde öncelikle 1957 Tarihli Türk Ticaret Kanunu hükümlerinin uygulanması gerekliliği sonucuna vardık.

IV. Konuyla İlgili Yargı Kararları

A. 1924 La Haye Kuralları'nın Uygulanmasına İlişkin Kanada Federal Mahkemesi Kararı

Konuyla ilgili yargı kararlarını incelediğinde, başta Kanada Federal Mahkemesi'nin, Türkiye'den Kanada'ya taşınmakta olan yükler için düzenlenmiş konişmentonun varlığıyla birlikte, yükte meydana gelen zararın tazmininde uygulanacak hukukun belirlenmesiyle ilgili olarak, tezimizi destekler nitelikte somut olaya 1924 La Haye Kuralları'nın değil de TTK'nun uygulanmasına ilişkin bir kararı mevcuttur[122]:

---

121 Oğuzman/Barlas, **Medeni Hukuk Giriş, Kaynaklar, Temel Kavramlar,** 12. Bası, İstanbul, Beta, 2005, p. 42.

122 KANADA FEDERAL MAHKEMESİ, "Ebn Al VValeed" Kararı**,** Tarihi: 29.11.1999, **Deniz Hukuku Dergisi,** pp. 113-121.

“ÖNSÖZ

[1] *Bu duruşma 1998 tarihli Federal Mahkeme Kanunun 107. maddesi gereğince, bazı hukuki sorunların çözümlenmesi için düzenlenmiştir. Çözümlenecek olan hukuki sorun kısaca şöyle özetlenebilir; Türkiye'den Kanada'ya deniz yolu ile taşınmış bir yükte meydana gelmiş bulanan hasar nedeni ile konişmentoda uygulanması öngörülmüş Lahey Kuralları'nın sınırlı sorumlulukla ilgili ilkesi gereğince taşıyanın ileri sürebileceği sınırlı sorumluluğun tespit edilmesidir.*

[2] *Konişmentoya yazılmış bulunan uygulanacak hukuk ile ilgili kurallar şöyledir:*

Konişmentodaki bazı kuralların birleştirilmesi ile ilgili 25 Ağustos 1924 tarihli Brüksel Konvansiyonu'nda kabul edilmiş bulunan Lahey Kuralları, yüklemenin yapıldığı ülkede yasalaştırılmış bulundukları biçimde uygulanacaktır.

[3] *Taraflar aşağıda belirtilmiş bulunan vakıa ve meselelerde anlaşmış bulunmaktadır:*

Türkiye'den Kanada'ya taşınmış yükler için, konişmentolarla ilgili kuralların birleştirilmesi amacı ile yapılmış ve Türkiye'de de yürürlükte bulunan 25 Ağustos 1924 tarihli Brüksel Andlaşmasında yer alan Lahey Kuralları'nda koli ve parça başına sınırlı sorumluluğun tespit edilebilmesi için taraflar, aşağıda belirtilen vakıa ve meseleler hakkında anlaşmış bulunmaktadır.

1. *Bir Türk şirketi Ekinciler Dış Ticaret A. Ş., 31 Ekim 1995 tarihinde, Sorel Limanına taşınmak ve orada tahliye edilmek üzere "Ebn All Waleed" isimli*

gemiye Türkiye- İskenderun Limanı'ndan 2.626 bağ, 5,244,428 metrik ton haddeleşmiş betonarme çelik çubuğu yüklemiştir.

2. *Taşıma, ek-A olarak sunulan 31 Ekim 1995 tarihinde İstanbul'da düzenlenmiş ve armatör adına imzalanmış 1 numaralı konişmentoya dayanmaktadır. Yükün değeri bu konişmentoda yazılmıştır.*
3. *Söz konusu "Ebn All Waleed" gemisinin sahibi, Mısır İskenderiye'de mukim Mısır Denizcilik şirketidir.*
4. *İlgili konişmentoda davacı Barzelex Inc. şirketidir.*
5. *Yükün bir kısmı Barzelex Inc. şirketine hasarlı olarak teslim edilmiş olup, Barzelex Inc. şirketi hasarlı yükten dolayı zararını 570.000 Kanada Doları, artı faiz ve masraflar olarak belirtmiştir.*
6. *Davalı Mısır Denizcilik Şirketi, savunmasını sunmadan önce zarar miktarı ile ilgili olarak davacının bir temsilcisini dinlemiş ve zarar ile ilgili bazı hususları incelediğini belirterek o konuda savunmasını / cevap layihasını henüz sunmamıştır.*
7. *Davalı Mısır Denizcilik Şirketi, davacıya karşı hukuki sorumluluğunu kabul etmemekle birlikte hukuken sorumlu olarak kabul edilmesi halinde de bu sorumluluğun koli veya parça başına 100.000 Türk Lirası veya ona muadil 2,30 Kanada Doları ile sınırlı olduğunu iddia etmektedir.*
8. *Davalı, Mısır Denizcilik Şirketi, mahkemede de her türlü savunma hakkını saklı tutarak, 10 Temmuz 1997 günü faiz ve masraflarla birlikte 5.000 Kanada Doları ödemek sureti ile ihtilafın sulhen çözümlenmesini önermiştir.*
9. *Davacı Barzelex Inc. bu öneriyi reddetmiş ancak bu taşıma ile ilgili olarak koli veya parça başına sorumluluğun mahkemece 100.000 lira olarak kabul edilmesi halinde ihtilafın bu sulh önerisine göre çözümlenebileceğini beyan etmiştir.*

1924 tarihli Brüksel Anlaşmasının 4 / 5 ve 9. maddeleri aşağıda belirtilmiştir:

" m. 4 (5). Yükleten yükün cins ve kıymetini yükleme başlamadan önce bildirmemiş ve bu beyan konişmentoya yazılmamış olduğu takdirde ne taşıyanın ne de geminin, koli veya parça başına sorumluluğu her halde 100 Pounds /Sterlin veya başka paralarla bu meblağa eşit miktarı geçmeyecektir. Konişmentoya yazılmış bulunan değer, taşıyana karşı malın değeri hakkında bir karine teşkil eder, fakat kesin delil niteliğinde değildir.

Taşıyan, acente veya kaptan ile yükleten arasında yapılan bir sözleşmede yukarıdaki sorumluluk sınırından daha düşük olmamak şartı ile başka bir sınırlı sorumluluk kabul edebilir.

Eğer yükün cins ve değeri, yükleten tarafından kasten gerçeğe aykırı olarak konişmentoya yazdırılmış ise ne taşıyan ne de gemi, herhalde, o yükün ziya veya hasarından sorumlu tutulmayacaktır.

m. 9. Bu konvansiyonda kabul edilmiş bulunan meblağ, para biriminin altın değeridir. Para birimleri pound/sterlin olmayan devletler bu anlaşmada pound/sterlin olarak belirtilen meblağı milli paralarında eşit meblağa çevirme haklarını saklı tutmuş bulunmaktadır. Borçlunun milli kanunu borçluya geminin tahliye limanına ulaştığı tarihteki kur üzerinden borcunu milli paraya çevirme hakkı tanıyabilir."

10. *Her ne kadar Türkiye'nin söz konusu Brüksel Anlaşmasına taraf olduğu konusunda taraflar arasında bir ihtilaf bulunmamakta ise de, Türkiye'deki bir limandan dışarıdaki bir limana yapılan taşımalarda uygulanması gereken yürürlükteki hukuk ile ilgili olarak tarafların yorumları arasında fark bulunmaktadır.*

    a. *Davacı, Türkiye'nin 22 Şubat 1955 tarihinde söz konusu Brüksel Andlaşmasını kabul ettiğini ve o tarihte sterlin/pound olarak belirtilen parça veya koli başı sorumluluk sınırını kendi para sistemine çevirme*

hakkını saklı tutmadığını ve onun için Türkiye'de yürürlükteki hukuka göre koli veya parça başına sorumluluk sınırının 100 sterlin altın değerinde olduğunu iddia etmiştir.

b. *Davalı bu konuda şu savunmayı sunmuştur: Her ne kadar Brüksel Andlaşması (Lahey Kuralları) 1955'te Türkiye tarafından kabul edilmiş ise de bu kurallar 4 Ocak 1956 tarihinde Türk Ticaret Kanunu'na yeniden adapte edilmiş ve böylelikle yürürlükte bulunan Türk Ticaret Kanunu'nun bir bölümünü oluşturmuştur. Bu kanunun 1114. maddesi ile koli veya parça başına sorumluluk 1500 lira olarak düzenlemiş, 1983'te Ticaret Kanunu'nda gerçekleştirilen değişiklik ile parça veya koli başına sorumluluk sınırı 100.000 Türk Lirasına çıkarılmıştır. Onun için şu anda Türkiye'de yürürlükte bulunan hukuka göre, Türkiye'deki bir limandan Türkiye dışına bir limana konişmentoya dayanan yük taşımalarında parça veya koli başına sorumluluk sının 100.000 TL'dir.*

c. *Davacı Türk Ticaret Kanunun 1114. maddesindeki bu sınırlamanın Türkiye'deki limanlar arası deniz taşımalarında olduğunu, bu davaya uygulanamayacağını iddia etmiştir.*

11. *Mahkemece, Türkiye'de yürürlükte bulunan Lahey Kuralları'na göre parça veya koli başına sorumluluğu 100 pound altın değeri olarak kabul ederse taraflar Brüksel Andlaşması'nın yapıldığı 1924 yılında parça veya koli başına sorumluluk sınırının 7,32,238 gram ağırlığındaki saf altın değerine tekabül ettiği hususunda ittifaka varmışlardır.*
12. *Davacı, yükün gönderilene teslim edildiği 3 Ocak 1996 tarihinde, 100 pound altın değerinin o günkü altının pazarına fiyatlarına göre, 12,498,28 Kanada Dolarına tekabül ettiğini beyan etmiştir.*
13. *Davalı eğer parça veya koli başına sorumluluk sınırı altın değerine göre hesaplanacak ise, bu hesaplamanın altın değerinin Kanada Denizcilik Kanunun altın değişimine ilişkin 78-73 nolu kurallarına göre yapılması gerektiğini beyan etmiştir.*

14. *Yükün gönderilene teslim tarihinde Türk Lirasının Amerikan Doları ve SDR'ye göre çapraz kurlarına ilişkin Kanada Bankasının yazısı Ek-B olarak eklenmiştir.*

MAHKEMECE ÇÖZÜMLENMESİ GEREKEN MESELELER

1. *Türkiye'de bugün yürürlükte bulunan hukuka göre, parça veya koli başına sorumluluk sınırı nedir?*
2. *Dava konusu taşıma Türk Ticaret Kanunun ilkelerine tabi ise, Türk hukukuna göre davalılara uygulanması gereken sorumluluk sınırı nedir ?*
3. *Davalının parça veya koli başına sorumluluğu mevcut ise bu sorumluluğun Kanada Dolan karşılığı nedir ?*
4. *Eğer Türk Ticaret Kanunun 1114. maddesi ihtilafta uygulanacak ve davalıların sorumluluğu bu maddeye göre her bir bağ için 2,30 Kanada Doları olarak hesaplanacak ise, Kanada Mahkemesi'nin bu kuralı uygulamasını engelleyecek herhangi bir hukuk veya vicdan ilkesi mevcut mudur?*

[4] *Mutabakat sağlanan yukarıdaki meselelere ilaveten, Lahey Kuralları'nın, dava konusu malların yüklendiği Türkiye'de nasıl uygulandığının mahkemece tespit edilmesini sağlamak için, Türk Deniz Ticaret Hukuku konusunda çalışan Sn. Aybay davacı tarafça ve Sn. Kavak davalı tarafça bilirkişi olarak gösterilmiştir.*

Lahey Kuralları

[5] *Lahey Kuralları'nın 4. maddesinin 5. paragrafı ile 9. maddesi dava konusu ile ilgili olup madde metinleri taraflarca yukarıda belirtilen ihtilafsız meseleler arasında sunulmuştur.*

[6] *Anlaşmanın imza protokolünde yer alan aşağıdaki paragraf da konumuzla ilgilidir:*

Bu anlaşmaya katılan taraflar bu anlaşmayı olduğu gibi bir kanun metni olarak hukuklarına almak veya bu anlaşma ile kabul edilmiş bulunan ilkeleri milli hukuklarına adapte etmek sureti ile yürürlüğe koyabilirler.

[7] *Konişmentoda Lahey Kuralları'nın Türkiye'de "yasalaştığı şekline" yollama yapıldığından ve bizzat Lahey Kuralları, anlaşmayı kabul eden devletlere bu kuralları değişik şekillerde ülkelerinde yasalaştırma olanağı tanındığından Lahey Kuralları'nın Türkiye'de nasıl ve ne şekilde yürürlükte olduğunu tespit etmek önem arz etmektedir. Her ne kadar konişmentoya yazılmış bulunan uygulanacak hukuka ilişkin genel kural, bir hukuk seçimi değilse de, bu kural, sözleşmeyi genel anlamda Türkiye'deki hukuka tabi tutmuş bulunmaktadır. Bu da şüphesiz Türk Hukukunun araştırılmasını gerektirmektedir. Lahey Kuralları'nın Türkiye'de yürürlükte bulundukları şekil şüphesiz bu kuralların Türk Mahkemeleri tarafından uygulandıkları şekildir.*

[8] *Türkiye, oldukça istisnai bir tutumla, Lahey Kuralları'nı iki kez hukuk sistemine almış bulunmaktadır. Türk Parlamentosu başlangıçta 14 Şubat 1955'te Lahey Kuralları'nı, 1925 Brüksel Andlaşmasında kabul edildikleri şekilde onaylayarak yürürlüğe sokmuştur. Her iki bilirkişi söz konusu yasama işlemi neticesinde, Lahey Kuralları'nın orijinal şekli ile o tarihte Türk iç hukukunun bir parçası haline geldiğinde ittifak etmiştir. Buna rağmen Türk Parlamentosu müteakip 1956 yılında Türk Ticaret Kanunu'nda değişiklik yapmıştır. Her iki bilirkişi Türk Ticaret Kanunu'ndaki bu değişikliğin, Lahey Kuralları'nın özünü adapte etmiş bulunan 1937 tarihli Alman Ticaret Kanunu'nun bazı maddelerinin Türkçe'ye tercüme edilmek sureti ile Türk Ticaret Kanunu'na alındığında ittifak etmişlerdir. Brüksel Andlaşmasını taraf olarak imzalamış bulunan Almanya, anlaşmadaki mükellefiyetini Lahey Kuralları'nı Ticaret Kanunu'na adapte etmek sureti ile yerine getirmiş,*

Türkiye'de gerçekleştirilen yasama işlemi neticesinde aynı maddeler, Türk hukukuna iktibas edilmiş bulunmaktadır. Brüksel Andlaşmasının imza protokolünde bu şekilde bir adaptasyona cevaz verilmiş bulunduğundan, Türk Hukukunda yapılmış bulunan bu düzenleme ile orijinali 1955'te kabul edilmiş bulunan Lahey Kuralları Türk Hukukunda yürürlükten kaldırılmamış, fakat yeniden adapte edilmiş bulunmaktadır.

[9] *Türk Ticaret Kanunun 1114. maddesine göre yükün cins ve kıymeti konişmentoya yazılmamış olduğu takdirde taşıyan, beher koli veya parça başına sorumluluğu en çok 1500 liradır. Türk Ticaret Kanunu'nda 1983'te yapılan değişiklik ile bu sorumluluk sınırını 100.000 liraya çıkarılmıştır.*

Çözümleme

[10] *Taraflar arasında ihtilafsız olan meselelere ilişkin tutanakta görüldüğü gibi, gerek tarafların gerekse taraflarca davet edilen tanık bilirkişilerin beyanlarında Lahey Kuralları'nın Türkiye'de yürürlükte bulunma şekli konusunda önemli bir görüş ayrılığı bulunmaktadır. Davacı tarafından davet edilmiş bulunan tanık-bilirkişi Sn. Aybay'ın görüşüne göre, sadece Türkiye içindeki deniz taşımalarına uygulanması gerek Türk Ticaret Kanunu'nda yapılmış bulunan değişiklik daha önce 1955'te kabul edilmiş bulunan Lahey Kuralları'nın uygulanmasını etkilememiş herhangi bir değişiklik yapmamış bulunmaktadır. Dava konusu olayı olduğu gibi Türkiye dışına yapılan taşımalarda Brüksel Anlaşmasının kabul edilmiş bulunan kuralların orijinal halleri uygulanır. Bu bakımdan sorumluluk sınırı 100 sterlin/pound altın değeri olup bu da koli veya parça başına 12.500 Kanada Dolarına tekabül etmektedir.*

[11] *Davalı tarafından atanmış bulunan Sn. Kavak, şu görüşü ileri sürmüştür: Her ne kadar 1955 yılında yürürlüğe girmiş bulunan kuralların orijinal şekli yürürlükten kaldırılmamış ise de Türk Ticaret Kanununda*

yapılmış bulunan değişiklikler neticesinde ulusal veya uluslararası deniz taşımaları yönünden herhangi bir ayrım yapılmaksızın, sorumluğun koli veya parça başına sınırlandırılmasında ölçü olarak kabul etmiş bulunan Pound veya Sterlin, Türk Lirasına çevrilmiştir. Bu sebeple günümüzde parça veya koli başına sorumluluk sınırı, yaklaşık ola 2,30 Kanada Dolarına tekabül eden 100.000 Türk Lirasıdır.

[12] *Esas sorun, bu denli önemli bir konunun Türkiye'de gerek yasama ve gerekse doktrinde dikkati daha büyük ölçüde çekmemiş olmasından kaynaklanmaktadır. Her iki tanık son derece seçkin kişiler olmalarına karşın, hiçbirisi görüşlerinin tartışmasız bir şekilde doğru olduğunu gösteren bir kaynak gösterememiştir. Her ikisi de kaynak olarak son zamanlarda verilmiş Yargıtay kararını göstermiş ise de bu kararlar, görünüşte , Türk sistemine göre müstakar ve emsal içtihatlar olarak tavsif edilememiştir.*

[13] *Tarafımdan yapılan tüm değerlendirmeler neticesinde Sn. Kavak tarafından sunulmuş bulunan yorum ve delillerin tercih edilmesi gerektiği görüşüne varmış bulunmaktayım. Sn. Kavak, Yargıtay tarafından son zamanlarda Toprak Sigorta ile ilgili bir davada verilmiş bulunan bir kararı ibraz etmiştir. Davamızın konusuna benzeyen uluslararası deniz taşımasına ilişkin bir konuda 12 Nisan 1999 tarihli kararda şöyle denmiştir : "...yükün değeri ... konişmentoda yazılmamış bulunduğundan taşıyıcının sorumluluğu Türk Ticaret Kanunun 1114. maddesi gereğince sınırlı bulunmaktadır."*

[14] *Sn. Aybay tarafından sunulan ve aynı Yargıtay dairesi tarafından sadece birkaç ay önce Assan Demir davası nedeni ile verilmiş bulunan karar doğrudan doğruya davamız ile ilgili bulunmamıştır. Mahkememize sunulmuş bulunulan o dava ile ilgili bir bilirkişi raporunda parça veya koli başına sorumluluğun 100 Pound/Sterlin olması gerektiği belirtilmiş, davanın tarafları da bilirkişinin o mütalaasını aynen kabul etmiştir. Tarafların bu mutabakatına dayanarak karar veren Mahkeme, bilirkişinin o konudaki görüşünün*

doğruluğunu hiç değerlendirmemiş, Kanada Mahkemesi'nde de yapıldığı gibi, zarar konusunda tarafların mutabık kaldıkları tazminat miktarını olduğu gibi kabul etmiştir. Bu itibarla , Assan Demir davasında Yargıtay'ın önüne götürülmüş bulunan hukuki mesele, parça veya koli başına sorumluluğun sınırlanması ile ilgili değil gemi acentesinin sorumluluğu ile ilgili tamamen farklı bir meseledir. Bu itibarla bu karardan tespit edebildiğim tek gerçek , Asliye Hukuk mahkemesi tarafından atanmış bilirkişi dahil, Türkiye'deki bazı hukukçuların Lahey Kuralları'nın Türkiye'de uygulanması ile ilgili olarak Sn. Aybay ile aynı görüşü paylaştığı hususudur.

[15] *Doğrudan doğruya Lahey Kuralları'nda ve imza protokolünde 100 Poundluk sınırın taraf devletlerin milli paralarına çevrilmesi veya bu kuralların iç hukuklarına adapte edilmesi sureti ile kabul edilmesine ilişkin hakları engellenmemiştir. Aksi bir durum, bu sözleşmeye karşı büyük tepkilerin doğmasına sebep olacaktı. Ancak bu davada karşılaşılan durum enflasyonun bir ülkeyi Lahey Kuralları'nın lafzından değil ama ruhundan nasıl uzaklaştırdığına çarpıcı bir örnek olarak gösterilebilir. Şüphesiz ki, burada araştırılan husus, Türkiye'nin Lahey Kuralları ile uyum içerisinde bulunup bulunmadığı değil Türkiye'de yürürlükte bulunan Lahey Kurallarının ne olduğudur. Sınır olarak belirtilmiş bulunan para miktarının değiştirilebilir olması daha iyi uyumu sağlayabilirdi. İmza protokolü buna imkan tanımış bulunmaktadır. Yasal sistemler değişir, gelişir ve birçok medeni ülke, değişik zaman dilimleri içerisinde hukukunda reformları gerçekleştirir. Bu bakımdan eğer bir ülkede Lahey Kuralları yürürlükte ise, onları o ülke hukuk sisteminin kabul ettiği ve yorumladığı tarzda anlamak ve yorumlamak gerekir. Türkiye, aynen tercüme ederek almış bulunduğu Alman Kanununda yapılmış olduğu gibi Lahey Kurallan'nı Türk Ticaret Kanunu'na adapte etmiş ve bu surette hukukunun bir parçası haline getirmiştir.*

[16] *Lahey Kuralları'nın Türkiye'de bugün yürürlükte bulunan şekline göre yükün değeri konişmentoya yazılmamış ise koli veya parça başına sorumluluk sınırı 100.000 Türk Lirasıdır.*

Diğer meseleler

[17] *Sn. Aybay tarafından sunulan deliller arasında Türk Ticaret Kanunun 1114. maddesinin uygulanmasındaki katılığı bertaraf etmek amacı ile konişmentoda yükün cins ve kalitesinin yazılmış olduğu hallerde bu beyanın yükün değerini de kapsadığı yolunda bazı mahkeme kararları da bulunmaktadır. Sn. Kavak, bu yorumun kanuna uymadığını belirtmiştir. Ben de aynı görüşteyim. Burada mesele, Türkiye'nin Lahey Kuralları'nı hangi tarzda iç hukukuna almış olduğu değil bizzat Lahey Kuralları'nın doğru yorumlanmasıdır. Uluslararası niteliği bulunan bu kurallar hiçbir zaman Sn. Aybay'ın belirttiği şekilde yorumlanamaz. Zira, eşyanın cins ve kalitesine ilişkin bir beyan eşyanın değerini de ifade etmez.*

[18] *Sn. Kavak bu tür bir yük için parçanın Türkiye'de metrik-tonu ifade edeceğini belirtmiştir. Bu yorumun doğruluğundan tam olarak emin değilim, ancak davalı bu yoruma itiraz etmemiş ve kabul etmiş bulunduğundan ve bir çelik bağının ağırlığı bir tondan fazla olup bu tarzdaki bir yorum, davacının da lehine olacağından metrik-ton, bu davada tarafımdan da parça olarak kabul edilmiştir.*

[19] *Davacı, Lahey Kuralları'nın Türk Hukukuna göre bu şekilde uygulanması neticesinde parça başına sorumluluğun 2,30 Kanada Dolarına tekabül edeceğini bu sebeple vicdan ile bağdaşmayacak bu uygulamanın mahkemece reddini talep etmiş, davacının bu talebi tarafımdan reddedilmiştir. Her sorumluluk sınırlaması, bir tarafa veya onun sigorta şirketine, diğer tarafa yükleyemeyeceği bir yük getirmektedir. Bu davanın konusunu teşkil eden sınırlı sorumluluk durumu, taraflar arasından yapılmış bulunan sözleşmedeki bir*

hükümden kaynaklanmaktadır. Davacı, bu duruma düşmemek için yükün değerini konişmentoya yazdırma hak ve özgürlüğüne sahip bulunuyordu. Kaldı ki, davacının buradaki itirazı Lahey Kuralları'nın Türkiye'deki uygulanış durumunadır. Bu da, davacının ihtilaf halinde uygulanacak hukuku bilmeme veya o hukukun uygulanmamasından dolayı aleyhine doğabilecek neticeleri göz önünde bulundurmama hatası teşkil etmektedir. Bu itibarla, bu uygulamanın vicdan ile herhangi bir ilgisi bulunmamaktadır.

Sonuç

[20] *Mahkemeye sunulmuş bulunan işbu dava hakkında aşağıdaki hüküm tesis edilmiştir:*

1. *Mesuliyetin sınırlamasına esas teşkil eden parça metrik-tondur.*
2. *Türk Ticaret Kanunun 1114. maddesine göre parça başına sorumluluk 100.000 Türk Lirasıdır.*
3. *Tazminat, geminin Kanada'ya ulaştığı tarihteki kura göre hesaplanacaktır. O tarihte parça başına sorumluluk sınırı 2,30 Kanada Dolarına tekabül etmektedir.*
4. *Lahey Kuralları'nın Türkiye'de yürürlükte bulunduğu şekilde mahkememizce de aynen uygulanmasına engel herhangi bir hukuk kuralı bulunmamaktadır.*
5. *Mahkeme masrafları yukarıdaki esaslara göre kararlaştırılacaktır."*

Yukarıda aktardığımız Kanada Federal Mahkemesi Kararı'na göre, Türkiye'nin tarafı olduğu bir davada, 1924 La Haye Kuralları değil, Türk Ticaret Kanunu hükümlerinin uygulanması uygun bulunmuştur. Kararın gerekçesi olarak da, konişmentoya konan uygulanacak hukuka ilişkin genel kuralın, Türkiye'deki hukuka tabi tutulmuş olmasıdır. Mahkeme, yaptığı inceleme neticesinde, 1924 La Haye Kuralları'nın Türkiye'de hala yürürlükte olduğunu, ancak, olaya, Alman Ticaret Kanunundan Türk Ticaret Kanununa

adapte edilmiş hükümlerin uygulanması gerektiği sonucuna varmıştır. Bizce de, Kanada Federal Mahkemesi'nin vermiş olduğu bu karar isabetlidir. Çünkü, Mahkeme, bu kararını verirken, 1924 La Haye Kuralları'na ilişkin İmza Protokolünü ve bununla birlikte, Türkiye'nin andlaşma hükümlerini adaptasyon yoluyla Alman Hukukundan almış olmasını göz önünde tutmuş, ve bundan yola çıkarak, 1924 La Haye Kuralları'nın Türkiye'de uygulanış biçimini tespit etmiştir. Bizce de, olayda uygulanması gereken hükümler Türk Ticaret Kanunu'nun konuya ilişkin hükümleridir, çünkü Kanada Federal Mahkemesinin de belirttiği gibi, Türkiye'nin 1924 La Haye Kuralları hükümlerinin uygulanmasına ilişkin iradesi, andlaşmanın Alman Ticaret Kanunundan adapte edilmiş hükümlerinin uygulanması yönündedir.

B. Uluslararası Andlaşmaların İç Hukukta Uygulanması Sorununa İlişkin Türk Yargı Kararları

Kanada Federal Mahkemesi kararıyla birlikte, Türk Yargısında, doğrudan 1924 La Haye Kuralları'nın uygulanmasına ilişkin olmayan, fakat uluslararası andlaşmaların uygulanmasında öncelik sorununa çözüm getiren kararlar mevcuttur:

Başta Anayasa Mahkemesi kararları incelendiğinde, Anayasa Mahkemesinin genellikle uygulamada öncelik sorununa açık bir çözüm getirmediğini görüyoruz. Anayasa Mahkemesi milletlerarası andlaşmaları destek ölçü norm olarak kullanmakta ve örneğin gerek Anayasa'ya uygunluk denetiminde gerekse siyasi parti kapatma davalarında, usulüne uygun yürürlüğe girmiş olan uluslararası andlaşmalara yollama yaptığını ve gözettiğini belirtmektedir[123], ancak andlaşmaların iç hukukta normlar

[123] E.1996/1 (Siyasî Parti Kapatma), K. 1997/1, K.T. 14.2.1997, **AMKD**, Sayı 34/2, p.758.; E.1997/1 (Siyasî Parti Kapatma), K. 1998/1, K.T. 16.1.1998 **AMKD** , Sayı 34/ 2, pp. 1049-1050.; E. 1995/1 (Siyasî Parti Kapatma), K. 1996/1, K.T. 19.3.1996, **AMKD,** Sayı: 33, Cilt: 1. p. 722.; E. 1993/4. K. 1995/1, K.T. 19.7.1995**, AMKD,** Sayı: 33, Cilt: 1, p. 633., E.1990/30, K.l990/31.K.T. 29.11.1990. **AMKD ,** Sayı: 27/1, pp. 57-63.; E.1987/1,

hiyerarşisindeki yerini belirtmekten kaçınmaktadır. Bununla beraber, Mahkemenin, andlaşmaların anayasa üstü normlar olarak nitelendirildiği kararları da vardır[124].

Bu kararlarla birlikte Anayasa Mahkemesi'nin yakın tarihli bir kararında uluslararası andlaşma hükümleri ve kanun hükümleri arasındaki uygulamada öncelik soruna ilişkin tezimizi destekleyici kararları da vardır:

"Anayasa'nm 90. maddesinin son fıkrasında, usulüne göre yürürlüğe konulmuş uluslararası *üarın kanun hükmünde olduğu belirtilmiş ve bunlar hakkında Anayasa 'ya aykırılık iddiası ile 'asa Mahkemesi'ne başvurulamayacağı kurala bağlanmıştır. Kimi ülkelerde, uluslararası aşmaların yasaüstü ve hattâ Anayasaüstü normlar olduğunun kabul edilmiş olmasına ve doktrinde bu görüşün savunulmasına karşın, Anayasa'nm 90. maddesinden bu sonucu çıkarmak olanaklı 'fildir. Anayasa 'da çıkarılacak bir yasanın yürürlükte bulunan bir andlaşmaya aykırı olamayacağı 'tunda bir kurala yer verilmemiştir. Bu nedenle, anlaşma kuralına aykırı bir yasa çıkarılması ortaklıdır. Böyle bir yasanın, uluslararası sorumluluğu gerekirse dahi. iç hukuk bakımından geçerli jğı da kuşkusuzdur. İç hukuk yönünden: anlaşmalar ile yasalar arasında herhangi bir çatışma olması ve yorumuyla çözüm bulunamaması durumunda iç hukuka ait iki yasa arasındaki çatışmada uygulanacak kurallarla sorunun çözümü gerekir."*[125]

Danıştay Birinci dairesinin öncelik sorununa ilişkin vermiş olduğu tavsiye niteliğindeki[126] bir kararında ise insan hakları dışındaki uluslararası andlaşmaların da iç hukukta üstün ve öncelikle uygulanması gerektiğini bildirmiştir:

K.1987/18, K.T.l 1.9.1987. **AMKD;** Sayı: 23, p .307.; E.1990/15, K. 1991/5, K.T. 28.2.1991, **AMKD,** Sayı: 27/1, pp. 175-178.

124 E. 1990/15, K.1991/E. K.T.28.2.1991, **AMKD,** 27/1, p.174.

125 E.I996/55, K. 1997/33. K.T. 27.2.1997, **R.G**.. 24 Mart 2001, Sayı: 24352, p.48.

126 Yüzbaşıoğlu, **Bülent Tanör'e Armağan,** p. 797.

"...İzmir Andlaşmasının gerek Anayasanın 90. maddesi gerekse 244 sayılı Yasa hükümlerine göre usulüne uygun biçimde yürürlüğe konulan milletlerarası bir andlaşma olduğu kuşkusuzdur. Bu niteliğiyle de uluslararası hukukun iç hukukla çatışma halinde dış hukukun önceliği kuralına göre sorunun çözümünde 5590 sayılı Kanun hükümlerinin değil, İzmir Andlaşmasının XXX. maddesi hükmü uyarınca üç Devletin aralarında 'ECO Sanayi ve Ticaret Odası' kurulmasına olanak sağlayan hükmünün öncelikle uygulanması gerekmektedir."[127]

Buna karşılık Danıştay 12. Dairesi'nin bir kararında, andlaşmanın bir maddesinin mutlak biçimde uygulanmasının *"...berat veren memleketleri, berat sahibi memleketin pazarı durumuna getirebileceğinden....iç hukuk kuralları da göz önünde bulundurularak yorumlanması gerektiği, ancak bu durumun andlaşmaların iç hukuk kurallarına takdimen uygulanacağı yolundaki genel prensibin çiğnenmesi anlamına da gelmediği..."* belirtilmiştir[128].

Askeri Yüksek İdare Mahkemesinin ise yine tezimizi destekleyecek biçimde, iç hukukta uluslararası andlaşmaların yerine ve çatışma halinde öncelik sorununa ilişkin açık kararları mevcuttur:

"Türk hukuk düzenine gelince, bilindiği gibi uluslararası hukuk kurallarına anayasal değer tanıyan açık bir hüküm bugüne kadar Anayasalarımızda yer almış değildir. 1961 Anayasası'nda olduğu gibi (m.65), 1982 Anayasası'nda da, usulüne göre yürürlüğe konulmuş uluslararası andlaşmaların 'kanım hükmünde' oldukları, ancak bunlar hakkında anayasaya aykırılık iddiasıyla Anayasa Mahkemesine başvurulamayacağı kabul edilmiştir m. 90/son fıkra).Bu hükme göre, uluslararası andlaşmaların 'kanun hükmünde' olmaları; onların kanun *gücünde ve değerinde olmaları, kanun kadar bağlayıcı olmaları anlamına gelmektedir, Anayasaya aykırılıklarının ileri sürülememesi onlara kanunların üstünde bir yer ve değer kazandırmaz...*

---

127 1991/92, K. 1991/100, **DD**, Yıl: 22, Sayı: 84-85., pp. 19-21.

128 K.T. 15.6.1980,E. 1968/1117, K. 1970/1310

Bu bakımdan Türk hukuk düzeninde uluslararası hukuk kurallarının Anayasa üstü değer taşıdıkları sonucuna varılamayacağı gibi, uluslararası andlaşma ile Anayasanın çatışması durumunda mahkemelerin Anayasa hükmünü ihmal ederek andlaşma hükmünü uygulamalarına da hukuken olanak yoktur. Uluslararası andlaşmaya aykırı olsa bile ma*hkemeler Anayasa hükmünü uygulamak zorundadırlar*[129]*".*

Konuyla ilgili Yargıtay kararları incelendiğinde, Yargıtay'ın doğrudan 1924 La Haye Kuralları'nın uygulanmasına ilişkin olmayan[130], fakat taşıyanın sorumluluğu halinde, somut olayın özelliklerine göre 1924 La Haye Kuralları yerine TTK 1114 hükmünü uygulayan kararları mevcuttur[131]. Bununla birlikte, Yargıtay, uluslararası andlaşmaların iç hukukta uygulanmasına ilişkin kararlarında ise usulüne uygun olarak yürürlüğe konulan milletlerarası andlaşmaların iç hukukumuzda doğrudan uygulanacağına ancak *kanunlarla eşdeğerde* uygulanacağına ilişkin kararlar vermiştir:

"Kısaca Mahkeme, '1LO Sözleşmesi' hükümlerine İç Hukuk kurallarını dikkate almadan öncelik vermiştir. Bu tür sonuç ise, Anayasal sistemimize ve ücret konusunda egemen İş Hukuku kurallarına uygun düşmemiştir.

Gerçeklen; uyuşmazlık konusu olayda; öncelikle çözümlenmesi gereken temel sorun; uluslararası bir sözleşmenin, İç hukuk sistemimize yansıması ve sözleşme kurallarının iç hukuk kurallarına üstünlük taşıyarak uygulanma önceliği bulunup bulunmadığı konusuna yöneliktir.

---

129 AYM. 1. D., 15.12.1998, E. 1998/1041. K. 1998/1059.

130 Yargıtay'ın 1924 La Haye Kuralları'nın doğrudan uygulanmasına ilişkin kararlarının olmaması, bu güne kadar mahkeme önüne gelen uyuşmazlıklarda tarafların doğrudan böyle bir taleplerinin olmamasından kaynaklanmaktadır. Bkz. Atamer, **DHD,** p. 73. vd.

131 "*Konimnetoda malın değerini belirtecek fatura, proforma fatura veya kredi mektubu gibi bir belgeye atıf yapılmadığından, taşıyan, TTK m. 1114 uyarınca belirli tutarla sınırlı sorumludur."* Yarg. 11. HD., 12.04.1999, E. 1999/665- K. 1999/2645, **DHD,** pp. 112-123.

Bu tür bir konu ise, doğrudan Anayasa Hukuku ve Anayasal sistem açısından değerlendirilmeli ve çözümlenmelidir...Türk Anayasal sistemine gelince; 1982 ve daha önce yürürlükte bulunan 1961 Anayasası 90. ve 65. maddelerinde; 'Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir' kuralını kabul etmekle, dualist sisteme yaklaşmıştır. Anayasa: bir kanunla kabul edilmek koşuluyla, uluslararası sözleşmeyi, iç hukuk düzeninde ancak kanun gücünde bir tasarruf olarak kabul etmiştir. Gerçi anılan Anayasa maddeleri, bu kanunlar hakkında Anayasal Yargı yolunun kapalı olduğunu kabul etmişse de bu durum, anılan tasarrufların kanun üstünde bir güce sahip olduğunu göstermez. Nitekim, Anayasamız; sözü edilen uluslararası sözleşmelerin sadece birer yasa olduğunu vurgulamış, bunların iç hukukta, diğer yasalar karşısında uygulanma önceliği ve üstünlüğü olduğu yolunda bir açıklama veya ibareye yer vermemiştir. Şu duruma göre. uluslararası bir sözleşme yöntemine uygun olarak uygulanmaya konmakla bir yasal tasarrufa dönüşür ve iç hukuktaki yasal kurallarla çatıştığında, sorun, Anayasal ilke ve hukukun bu alandaki kuralları dikkate alınarak çözümlenir. Anayasamızın, 11. maddesinde istisnasız kabul ettiği ilkeye göre: Anayasada yer alan hükümlerin tüm Devlet organları ile yargı kuruluşlarını bağlayacağını öngörmüş ve kurallar hiyerarşisinde en üst yeri Anayasal hükümlere vermiştir. Böyle olunca; kurallar arasındaki çatışmada önceliğin Anayasal hükümlere verilmesi ve uluslararası bir sözleşme kuralı ile Anayasa hükmünün çatışması halinde, Anayasa hükmüne geçerlik tanınması zorunludur. Anayasanın 138/1. maddesinde, mahkemelerin bu sıralamayı dikkate alması bir kere daha belirlenmiştir. Bu kurallar sonucu olarak, denilebilir ki. Anayasal hükümlerle çatışan uluslararası bir sözleşme kuralının, Anayasal değişiklik gerçekleşmeden veya Anayasal olur sağlanmadan, mahkemelerce, doğrudan uygulanması düşünülemez. Öte yandan, uluslararası sözleşmenin iç hukukta yer alan bir yasal kurala göre öncelik ve üstünlük taşıması veya doğrudan uygulanabilmesi uluslararası andlaşma hükümlerine uygun iç hukukta düzenleme yapılıp yapılmadığı ve bu alanda yasal sistemde boşluk bulunup bulunmadığına bağlıdır. Gereğinde yasa kurallarının çatışması durumunda:

a. *Sonraki norm öncekinin yerini alır (Lex posterior derogat priori),*

b. *Özel kanun, genel kanundan önce gelir (Lex specilalis per generalem non deregaturj*

c. *Açık anlamlı norm. kapalı anlamlı norm 'dan önce gelir' ilkeleri de gözetilerek sonuca ulaşılır.*

...Sözleşme T.B.M.M. tarafından onanmış ve bu sözleşmeye katılmak üzere hükümete 4.12.1960 tarihinde 161 no'lu Kanunla yetki verilmişse de, bu sözleşme hükümlerinin iç hukukumuzda oluşturulmuş Anayasal sisteme uygun düzenlemelerin üzerine çıkması ve öncelik taşıması Anayasal ve yasal değişikliklerin yapılmasından önce mümkün değildir. Gerçekten, sözü edilen uluslararası sözleşme ile Devlet, bir yükümlülük altına girmiştir. Ne var ki, bu sözleşmenin yapılması ve yürürlüğünden sonra, kabul edilen Anayasal kuralla ve buna bağlı yasalarla,TIS hükümlerinin uygulanacağı kimseler açıkça ortaya konmuş, Devlet bu alandaki tercihini belirlemiştir. Başka bir anlatımla: yukarıda sözü edilen ILO Sözleşmesi hükümlerine sonradan yaptığı yasal düzenlemelerde yer vermemiştir..Sözleşmeden sonra yapılan Ulusal hukukun açık düzenleme ve kuralları karşısında, artık uluslararası bir sözleşme kuralına öncelik ve geçerlilik tanınması Anayasal sistemimize ters düşer ve kabul edilemez[132]*."*

Uluslararası andlaşmaların, iç hukuktaki yerleri Anayasal olarak netleştirilmemiş olsa da, Türk Yargısındaki hakim görüşlerden biri, aynı konuyu düzenleyen, bir uluslararası andlaşma kuralı ile iç hukuk kuralının çatışması halinde, somut olaya, iç hukuk kuralının uygulanacağı yönündedir. Ancak bu konuda, aksi yönde Türk Yargı kararları da mevcuttur[133].

---

132 Yargıtay 21. Hukuk Dairesi Kararı, E. 1996/2261. K. 1996/5790, **YKD.** Nisan 1997, Cilt / Sayı: 23/4. p. 582.

133 Arıkoğlu, **İnsan Hakları Avrupa Mahkemesi İçtihatlarının Türk Poztif Hukukndaki Yeri,** p. 96. vd.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

1924 LA HAYE KURALLARI'NIN TÜRK HUKUKUNA ETKİSİ

I. Genel Olarak

1924 La Haye Kuralları, taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması amacıyla yapılmış, 16 maddeden oluşan, uluslararası bir andlaşmadır. Andlaşmanın, hükümleri genel olarak şöyledir: Andlaşmanın 1. maddesinde, 1924 La Haye Kuralları'na egemen olan temel kavramlar; 2. maddesinde taşıyanın emredici sorumluluğu; 3. maddesinde, taşıyanın emredici sorumluluğunun ne zaman başlayacağı ve sona ereceği ile konişmentoda bulunması gereken kayıtlar, zararı ihbar ve zamanaşımı süresi ile sorumluluğun niteliği; 4. maddesinde, taşıyanın sorumsuz sayıldığı durumlar, ispat külfeti, taşıyanın hasar veya ziya nedeniyle sorumluluk sınırının belirlenmesi; 5. maddesinde, andlaşma hükümlerinin navlun sözleşmelerine uygulanamayacağı; 6. maddesinde andlaşmanın adi ticari taşımalara uygulanacağı; ve son olarak da 10. maddesinde andlaşmanın sadece konişmentolu taşımalara uygulanacağı belirtilmiştir, andlaşmanın geri kalan hükümleri ise taraf olma usulüne ilişkindir. Türk Ticaret Kanunu, 1924 La Haye Kuralları m. 1 dışında, genel olarak, andlaşmanın diğer hükümlerinden etkilenmiştir. Bu etki, Türk Ticaret Kanununun deniz ticaretine ilişkin hükümlerinin, Alman hukukundan alınmış olmasından kaynaklanmaktadır. Ancak bu durum, tezimizin ikinci bölümünde de belirttiğimiz gibi, uygulamada ikiliğe neden olmuştur.

Buna göre, 1924 La Haye Kuralları'nın Türk hukukuna etkisi iç taşımalar ve dış taşımalar olmak üzere iki boyutludur. İç taşımalarda, TTK hükümleri uygulanırken, dış taşımalarda 1924 La Haye Kuralları, uygun şartların varlığı halinde, andlaşma metniyle aynen uygulanacaktır. Bu nedenle, incelememizi

yaparken, TTK hükümleri ile 1924 La Haye Kuralları hükümlerini karşılaştırmalı olarak ele alınacaktır.

Esas itibariyle TTK'nun, Alman mehaz kanun yoluyla, andlaşmanın etkisiyle yapılmış en önemli hükmü TTK m. 1116'dır[1]. TTK'nundaki 1924 La Haye Kuralları'ndan alınmış diğer düzenlemeler, bu hüküm etrafında toplanmakta ve uygulanmaktadır. TTK m. 1116, konişmento düzenlenmiş olan hallerde, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin emredici hükümleri düzenler. Tezimizin bu bölümünde bundan sonra yapacağımız açıklamalar, 1924 La Haye Kuralları'na egemen olan temel kavramların açıklanması ile; genellikle andlaşmanın etkisinde kalmış (özellikle TTK m. 1116 hükmüne bağlı olarak), TTK'nundaki konişmento ile ilgili hükümler ve konişmento düzenlenmiş olan hallerde taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerle ilgili olacaktır.

II. 1924 La Haye Kuralları'na Egemen Olan Temel Kavramlar

1924 La Haye Kuralları'nda taşıma hukukuna ilişkin temel kavramlar m. 1'de düzenlenmiştir. Türkiye açısından, dış taşımalarda, andlaşmanın

[1] MADDE 1116: Bir konişmento tanzim edildiği takdirde taşıyanın:
1. Geminin denize, yola ve yüke elverişliğine mütaallik 1019 uncu;
2. Tanzim mükellefiyetine mütaallik 1023 üncü maddenin ikinci fıkrasiyle 1061, 1062 ve 1063 üncü;
3. Muayene ve zararın tesbitine mütaallik 1066 ve 1067 nci;
4. Konişmentonun karine teşkil etmesine dair 1110 uncu;
5. Mesuliyetin en yüksek haddine mütaallik 1114 üncü, maddeler gereğince olan borç ve mesuliyetlerini önceden kaldırma veya daraltma neticesini doğuran bütün kayıt ve şartlar hükümsüzdür. Bu mükellefiyetlerden doğan gemi alacaklısı hakları için dahi aynı hüküm caridir.
Sigortadan doğan hak ve alacakların taşıyana temlik edilmesi veya taşıyana buna benzer menfaatler sağlanması neticesini doğuran anlaşmalar ve hususiyle kanunlarla tanzim edilmiş bulunan ispat külfetinin taşıtan veya gönderilenin aleyhine olarak tersine çevrilmesi neticesini doğuran bütün kayıt ve şartlar dahi birinci fıkrada yazılı kayıt ve şartlar hükmündedir.
Yukarıki hükümler birinci fıkranın 4 numaralı bendi hariç olmak üzere Türkiye'de bir yerden diğer yere taşınan mallara ait navlun mukavelelerinde konişmento tanzim edilmemiş olsa dahi tatbik olunur.
Mesuliyeti genişleten anlaşmaların konişmentoya yazılması lâzımdır.

uygulama sahası[2], 1. maddeye göre belirlenecektir. 1924 La Haye Kuralları madde 1/a'da taşıyan (transporteur,carrier); m. 1/b'de taşıma sözleşmesi (contract of carriage) ve konişmento (bill of lading); m. 1.c'de mal (goods); M. 1/d'de gemi (ship) ve m. 1/e'de taşıma (yük taşıması, carriage of goods) kavramları tanımlanmıştır.

A. Gemi Kavramı

Gemi, deniz ticaret hukukunun temel kavramlarından biridir. Deniz ticaretine ilişkin hukuk kurallarının belirlenmesi ve uygulanması için gemi kavramının tanımlanması gerekmektedir[3].

Gemi esas itibariyle deniz ticaret hukukunun kapital unsurunu oluşturduğundan bütün deniz ticaret kanunları gemiden bahsettikleri halde, geminin tanımı çok az deniz ticaret kanununda yapılmıştır[4]. La Haye Kuralları ise 1. maddesinin d fıkrasında gemi çok geniş bir manada tarif edilmiştir[5]:

"Gemi, deniz yoluyla mal nakli için kullanılan her türlü vasıta manasına gelir[6]."

La Haye Kuralları'na göre bir gemiden bahsedebilmek için şu şartların varlığı gerekmektedir:

1. Öncelikle denizin altında ya da üstünde yüzebilen bir aracın mevcut olması lazımdır[7]. Tanımdan anlaşıldığı üzere yüzebilen *her türlü araç* gemi

---

2 Konişmento düzenlenmiş olması şartının varlığıyla birlikte.

3 İnci Deniz Kaner, **Deniz Ticareti Hukuku,** İstanbul, Filiz Kitabevi, 2005, p. 13.

4 Tahir Çağa/Rayegan Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I,** İstanbul ,Beta, 2001, p. 45.

5 Hakan Karan, **The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hauge-Visby, and Hamburg Rules,** New York ,The Edwin Mellen Press, 2004, p. 137.

6 La Haye Rules, Article 1/d: *"Ship" means any vessels used for the carriage of goods by sea.*

sayılmış, ancak yapılan tanımda aracın ne gibi özelliklere sahip olacağı belirtilmemiştir. Andlaşma gereğince *"mal nakliyatını"* sağlayabilecek şekilde yüzebilen *"her türlü"* tekneyi gemi saymak gerekmektedir. Geminin tonilatosu veya başkaca herhangi bir özelliği, onun gemi niteliğinde olmasına engel olamayacaktır[8].

2. Maddenin ifadesinden anlaşıldığı üzere andlaşmada kast edilen " *mal nakliyatı yapan ticaret gemileri*[9]"dir. Yani sadece bir limandan diğer bir limana yük taşıyan ticaret gemilerine bu andlaşma hükümleri uygulanabilir. La Haye Kuralları'nda açıkça *"ticaret gemisi"* kavramı yer almadığı halde andlaşmanın ruhundan, maddede tanımı yapılmış olan gemilerin yalnızca ticaret gemileri oldukları anlaşılmaktadır.

3. La Haye Kuralları'na göre geminin ticaret gemisi olması yeterli değildir, bir diğer esaslı unsur da "*yük gemisi*[10]" olmasıdır. Bu bakımdan örneğin yolcu taşımacılığı yapan ticaret gemileri, balıkçı gemileri veya kurtarma gemileri[11] bu andlaşma hükümlerinden faydalanamaz.

4. Andlaşmadaki gemi tanımının bir diğer esaslı unsuru ise taşımanın "*deniz yoluyla*" yapılması şartıdır, yani andlaşmada tarif edilen gemi, esas itibariyle bir "*deniz gemisidir*[12]". Buna göre göllerde ve nehirlerde *(iç sularda)* yük taşımacılığı yapan ticaret gemileri *(iç su gemileri[13])* andlaşma hükümleri kapsamına dahil olmayacaktır. Ancak maddede *her tür gemi* terimi kullanılmış olması sebebiyle denizde yük taşımacılığı yapan bir iç su gemisini de o sefer

---

7 TTK hükümlerine göre geminin tanımı için ve Sal, sandal ve gemi sayılmayan diğer yüzer araçların ayrıntılı incelemesi için bkz.**,** Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I,** pp. 45-46.

8 Hava yastıklı gemilerin (hovercraft) bu tanımın kapsamı dışında kalmak zorunda olduğu görüşü için bkz.Thomas Edward Scrutton, **Charterparties and Bills of Lading,** Eighteenth Edition, London, SWEET&MAXWELL, 1974, p. 419.

9 Ticaret gemilerinin tanımı ve hukuki ayırımın önemi için bkz. **Ibid,** p. 51.

10 Yük gemisi tanımı için bkz. **Ibid,** p. 49.

11 **Ibid,** p.128.

12 Deniz gemisi ve iç su gemisi tanımları ve hukuki ayırımın önemi için bkz. **Ibid,** p. 50.

13 **Ibid,** p. 50.

bakımından 1924 La Haye Kuralları anlamında gemi kabul etmek gerekecektir[14], çünkü buradaki esaslı unsur taşımanın *deniz yoluyla* yapılmasıdır.

B. Taşıma İlişkisinin Tarafları

La Haye Kuralları m. 1/a'da deniz yoluyla yük taşınması ilişkisinin tarafları taşıyan ve yükleten olarak belirtilmiş ve sadece taşıyan kavramı tanımlamıştır. Ancak gerek İngilizce ve Türkçe metinlerdeki taşıyan kavramına ilişkin terimler arasındaki farklar, gerekse de m. 1/a'da navlun sözleşmesinin diğer tarafını oluşturan taşıtan kavramı yerine yükleten[15] teriminin kullanılmış olması, tezimizde deniz yoluyla eşya taşıma ilişkisinin diğer sujelerinin de açıklanması ihtiyacını doğurmuştur. Bu nedenle, 1924 La Haye Kuralları m. 1/a'da tanımlanmış olan *taşıyandan* başka, diğer yükle ilgililerin kimler olduğunun açıklanması gerekir.

1924 La Haye Kuralları'nın temelinde taşıyanın sorumluluk sınırının çizilmesi yatmaktadır. Bu bakımdan, taşıyanın kim olduğunun belirlenmesi şarttır. 1924 La Haye Kuralları'na göre, taşıyan, andlaşma hükümlerince belirlenmiş bir takım haklara sahip olan ve sorumluluğu konişmentoya konan klozlarla sınırlandırılamayan kişidir[16]. 1924 La Haye Kuralları m. 1/a'da taşıyanın tanımı şöyle yapılmıştır:

"Transporteur-nakliyeci, bir yükleyici ile aralarında nakliye mukavelesi bulunan gemi sahibi veya müsteciridir[17].

---

14 Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, p. 27. dpn. 75.

15 La Haye Kuralları m. 1/a taşıtan terimi yerine yükleten (shipper) terimini kullanmıştır. Ancak deniz ticareti uygulaması gereği eserimizde yükleten terimi yerine taşıtan terimini kullanacağız.

16 Scrutton, **Charterparties and Bills of Lading,** Nineteenth Edition, p. 411.

17 La Haye Rules, Article 1/a: "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.

Günümüz Türkçesi ile:

"*Taşıyan, taşıtan ile aralarında navlun sözleşmesi bulunan gemi sahibi veya kiracısıdır*[18]*."*

1924 La Haye Kuralları'nda verilmiş olan bu tanıma göre bir kimsenin taşıyan sayılabilmesi için öncelikle taşıtan ile aralarında bir *navlun sözleşmesinin* varlığı aranır. Navlun sözleşmesinin, aktif tarafını taşıma edimini gerçekleştirecek olan kişiler, pasif tarafını ise bunun karşılığında ücret ödeyecek, daha geniş bir anlatımla yükle ilgili kişiler oluşturmaktadır. Buna göre; donatan (shipowner), gemi işletme müteahhidi (bareboatcharterer), donatma iştiraki (coownership)[19] ve taşıyan (carrier) navlun sözleşmesinin aktif tarafını[20]; taşıtan (charterer), yükleten (shipper) ve gönderilen (reciever)[21] navlun sözleşmesinin pasif tarafını oluşturur[22].

1924 La Haye Kuralları anlamında, donatan, maliki olduğu gemiyi deniz ticaretinde işleten kişidir[23]. Donatanın, 1924 La Haye Kuralları m 1/a,b,c,d ve e fıkralarına göre *taşıyan* sayılabilmesi için ise, gemisiyle yük taşımacılığı yapması gerekir. Ancak , yük taşımacılığında, taşıyanın, taşımayı mutlaka kendine ait bir gemiyle yapması şart değildir.

1924 La Haye Kuralları anlamında, kendisinin olmayan bir gemiyi deniz ticaretinde kullanan kişiye ise gemi işletme müteahhidi denir (m1/a). Gemi

---

18 Kiracıdan anlaşılması gereken, hem gemi işletme müteahhidi olan taşıyan hem de chartererdır.

19 Navlun sözleşmesinin taraflarından birini oluşturan donatma iştirakinde, birden çok kişinin müştereken malik oldukları bir veya daha çok gemiyi deniz ticaretinde kendi nam ve hesaplarına işletmektedirler. Donatma iştiraki tüzel kişiliğe haiz değildir. Donatma iştiraki de navlun sözleşmesinin taraflarından birini oluşturabilir ve üçüncü kişilere karşı donatan sıfatına sahiptir. Bu bakımdan tezimizde donatma iştiraki tanımına yer vermiyoruz. Ayrıntılı bilgi için bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I,** p. 170. vd.

20 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** pp. 21-22.

21 **Ibid,** p. 25.

22 **Ibid,** pp. 22-23.

23 Türk hukukndaki donatan kavramı için bkz: Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I,** p. 127.; Kaner, **Deniz Ticareti Hukuku**, p. 72.

işletme müteahhidi, üçüncü kişilerle ilişkilerinde donatan sayılır ve yine taşıyan sayılabilmesi için deniz yoluyla yük taşımacılığı yapması gerekir[24]. Ancak bir kimsenin gemi işletme müteahhidi sayılabilmesi için, 1924 La Haye Kuralları'na göre, gemi malikinin *kiracısı* olması gerekir.

Bu noktada, 1924 La Haye Kuralları m. 1/a hükmünün Türkçe metni ile İngilizce metinindeki terim farklılığına dikkat çekmek gerekecektir. Şöyle ki, 1924 La Haye Kuralları'nın Türkçe metninde geçen "kiracı (müsteciri)" terimi, İngilizce metinde "charterer" olarak geçmektedir. Fakat, bu Türk hukukunda karışıklığa neden olmaktadır, çünkü hukukumuzda, kiracı ve charterer terimleri birbirinden farklı anlamlara gelmektedir. Charterer, navlun sözleşmesinin bir alt türü olan çarter sözleşmesinin tarafıdır[25]. Hukukumuzda, çarter sözleşmesi ve kira sözleşmesi birbirinden farklıdır[26]. Türk uygulamasında çarter sözleşmesi yerine kira sözleşmesi terimi de kullanılmaktadır, ancak bu ifade doğru bir ifade değildir[27]. Çünkü borçlar kanununda tanımlanan kira sözleşmesine göre donatan geminin kullanılmasını başka birine terk etmektedir[28]. Bir istisna akdi olan çarter sözleşmesine göre ise taşıyan ücret karşılığında belirli bir sonucun gerçekleşmesini taahhüt etmektedir[29]. Buna göre uygulama açısından en uygun çözüm 1924 La Haye Kuralları'ndaki *kiracı* terimini, hem kira sözleşmesinin tarafı olarak kabul edilen durumda gemi işletme müteahhidi; hem de asıl taşıma-alt taşıma sözleşmelerinin varlığıyla meydana gelen çarter sözleşmesinin tarafı olarak kabul edilen durumda charterer olarak kabul etmek olacaktır[30].

---

24 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I,** p. 129.; Kaner, **Deniz Ticareti Hukuku**, p. 72.

25 Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** p. 36.

26 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 12. vd.; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** p. 36.

27 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 12.; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** p. 37.

28 "BK m. 248: Adi kira, öyle bir akittir ki, kiralayan, kiracıya ücret mukabilinde bir şeyin kullanılmasını terk etmeyi iltizam eder." Ayrıntılı bilgi için bkz. HATEMİ/ SEROZAN/ ARPACI, **Borçlar Hukuku Özel Bölüm,** İstanbul, Filiz Kitabevi, 1992, p. 155. vd.; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** p. 37.

29 İstisna akdi ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. HATEMİ/SEROZAN/ARPACI, **Borçlar Hukuku Özel Bölüm,** pp. 346-348. vd.; Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I,** p. 12 vd.; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** p. 37.

30 Bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** p.38., dpn. 113.

Yükleten (shipper), 1924 La Haye Kuralları'na göre taşıyanla aralarında taşıma sözleşmesi bulunan kişidir. Buna göre, deniz ticaretinde, yükleme limanında yükü gemiye, taşıyana veya temsilcisine *teslim* eden kişiye de yükleten denilebilir[31]. Ancak, kanaatimizce, 1924 La Haye Kuralları'nda geçen yükleten teriminden anlaşılması gereken, bu kişinin taşıtan olduğudur. Çünkü, esas olarak navlun sözleşmesi gereğince yükün deniz yoluyla taşınması karşılığında *navlun* adı verilen ücreti ödemekle yükümlü olan kişi taşıtandır. Ancak, varma limanında yükü teslim alacak üçüncü bir kişi, yani gönderilen varsa ve gönderilenin navlunu ödemesi için gereken şartlar oluşmuşsa, taşıtanın navlunu ödeme borcu sona erer[32]. Bu bakımdan, yükletenin, bizzat taşıtan veya taşıtanın temsilcisi konumunda bir üçüncü şahıs da olabileceği gözden kaçırılmamalıdır[33].

Türk-Alman ve Yunanistan hukuk sistemleri dışında kalan hukuk sistemlerinde taşıtan ve yükleten kavramları birbirlerinden kesin bir şekilde ayırt edilmemekte "shipper" terimi her iki kavramı da açıklamak için kullanılmaktadır[34]. Bununla birlikte 1924 La Haye Kuralları m. 1'deki *shipper* teriminin taşıtan kavramına tekabül ettiği yine La Haye Kuralları'nın diğer maddelerinde yükle ilgili beyanları yapanın da aynı kişi olmasından anlaşılmaktadır (m.3/3, 5, 7; m. 4/5)[35]. Bu bakımdan tezimizde, 1924 La Haye Kuralları'nda geçen yükleten (shipper) terimi yerine, *taşıtan* terimini kullanmayı daha uygun buluyoruz.

---

31 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 3. vd.; Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 95.; Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 24.

32 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 24.

33 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 4. vd.; Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 95.; Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 24.

34 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 4., dpn. 1.

35 Çağa, **BATIDER,** p. 328.; Ergon A. Çetingil, "Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu" **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu,** Ankara, 1984, p. 138. dpn. 2.

C. Navlun Sözleşmesi

Navlun sözleşmesi[36], taraflarından birinin (taşıyanın), deniz yoluyla, bir yükü bir yerden başka bir yere taşımayı, bunun karşılığında diğer tarafın da (taşıtanın) navlun adı verilen ücreti ödemeyi taahhüt ettiği bir sözleşmedir[37]. Borçlar hukuku anlamında, bir istisna akdidir[38] ve iki tarafa borç yükleyen sözleşme niteliğindedir[39]. Navlun sözleşmesi 1924 La Haye Kuralları'nda tanımlanmıştır. Buna göre, navlun sözleşmesinin en önemli unsuru "*deniz yoluyla eşya taşınması"* ilişkisini düzenliyor olmasıdır.

Türk Hukukunda kırkambar ve çarter sözleşmeleri olarak iki tür navlun sözleşmesi vardır[40]. Buna göre, 1924 La Haye Kuralları'nın uygulanabilirlik şartları gerçekleştiğinde navlun sözleşmesinin hangi tipte olduğunun önemi bulunmamaktadır. bununla birlikte 1924 La Haye Kuralları'nda bir çarter party altında düzenlenmiş konişmento benzeri evraklar ile Türk Hukukunda sözleşme sayılmayan ve eşyayı temsil fonksiyonuna[41] sahip kıymetli evrak[42]

---

36 Maritime contract of affreighment

37 Scrutton, **Charterparties and Bills of Lading,** p.1.; Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p.1.;Tekil, **Deniz Hukuku,** p. 207.vd.; Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 19.
Ticaret kanunumuz 1016. maddesinde navlun sözleşmesini tarif etmiş ve çarter ve kırkambar sözleşmeleri olarak ikiye ayırmıştır:
TTK m. 1016: Navlun mukavelesiyle taşıyan, navlun karşılığında:
1. Geminin tamamını veya bir cüz'ünü yahut muayyen bir yerini taşıtana tahsis ederek eşyayı denizde taşımayı taahhüt eder ki, buna "Çarter mukavalesi",
2. Parça mal olan muayyen eşyayı denizde taşımayı taahhüt eder ki, buna "Kırkambar mukavelesi" denir.

Bu kısımdaki hükümler posta idaresinin denizde eşya taşımalarına tatbik olunmaz.
Borçlar kanunumuz anlamında navlun sözleşmesi bir istisna akdidir (BK m. 355).

38 "BK m. 355: İstisna, bir akittir ki onunla bir taraf (müteahhit), diğer tarafın (iş sahibi) vermeyi taahhüt eylediği semen mukabilinde bir şey imalini ilzam eder." Buradaki imal maddi bir netice olmayıp, bir sonucun meydana gelebilmesi şeklinde algılanmalıdır. Ayrıntılı bilgi için bkz. HATEMİ/SEROZAN/ARPACI, **Borçlar Hukuku Özel Bölüm,** pp. 346-348. vd. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I,** p. 12 vd..; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** p. 37.

39 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 19.; Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler,** p. 41.-42.; HATEMİ/SEROZAN/ARPACI, **Borçlar Hukuku Özel Bölüm,** p. 354.

40 Navlun sözleşmesinin çeşitleri için bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 1. vd.; Tekil, **Deniz Hukuku,** p. 207. vd.

41 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p.65.

niteliğindeki konişmento da, gönderilene devredildiği andan itibaren bir taşıma sözleşmesi olarak kabul edilmiştir[43].

La Haye Kuralları m. 1/b'de navlun sözleşmesi şöyle tanımlanmıştır:

"Nakliye Mukavelesi" yalnız bir konişmento ile veya eşyanın deniz yolu ile taşınması için senet teşkil eden benzeri her hangi bir vesika ile tespit olunan Nakliye Mukavelesine denir.

Nakliyeci ile konişmento hamili arasındaki münasebetleri tanzim etmesi halinde bir çarter parti zımnında çıkartılan konişmento veya buna benzer bir vesikaya da aynı zamanda "Nakliye Mukavelesi" denir[44].

Buna göre navlun sözleşmesinin unsurları şunlardır:

1. *Deniz yoluyla taşıma:* La Haye Kuralları m.1/b anlamında bir navlun sözleşmesinin var olabilmesi için taşımanın deniz yoluyla yapılması şarttır. Bu bakımdan kara, hava ve demir yollarıyla yapılan taşımalar ile iç sularda yapılan taşımalar navlun sözleşmesinin konusunu teşkil etmez[45].

---

42 Ergon Atilla Çetingil, **Konişmentonun Eşyayı Temsil Fonksiyonu (Türk, Alman, İngiliz Hukuklarına Göre)**, Yayınlanmamış Doçentlik Tezi, İstanbul, 1964, p. 1. vd., Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, p. 65; Tekil, **Deniz Hukuku,** p. 258.

43 Tekil, **Deniz Hukuku,** pp. 258-259.; Fahiman Tekil, **Türk Ticaret Kanunu'nun Kara ve Deniz Ticareti Hükümlerine Genel Bakış**, Ticaret Kanunu 30. Yılı Semineri, 29-30 Mayıs 1986; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, p. 21., dpn. 56.

44 La Haye Rules article 1/b: "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.

45 Nitekim Ticaret Kanunumuzdaki düzenleme de aynı yöndedir. TTK anlamında bir navlun sözleşmesinin varlığından bahsedebilmek için deniz yoluyla taşımanın mevcut olması gerekir. Bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p.1

1924 La Haye Kuralları'na göre taşıma, malın gemiye yüklenmesinden itibaren, boşaltılmasına kadar geçen zamana tekabül eder[46] (1924 La Haye Kuralları m. 1/e)[47]. Bu durumda taşıyanın yüke özen borcu malın gemiye yüklendiği an ve boşaltıldığı an arasındaki süre ile sınırlı olacaktır. Türk Hukukunda ise istisnai haller hariç[48], taşıyanın yüke özen borcu, yükü teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar geçen süreyi kapsar. Bu durumda 1924 La Haye Kuralları'nda taşıyanın yüke özen borcundan doğan sorumluluğu belirtilen süreler dahilinde olacaktır. Ancak, 1924 La Haye Kuralları m. 3/1'deki, *"taşıyanın seferden önce, seferin başlangıcında, gemiyi yola, denize ve yüke elverişli hale getirme borcu*" göz önünde bulundurulduğunda, andlaşmadaki süre zarfında (m. 1/e), yük ziya veya hasarının, geminin yola, yüke ve denize elverişsizliği nedeniyle meydana gelmiş olması durumunda, taşıyanın yükleme operasyonu başlamadan önce de, yük ziya veya hasarından sorumlu olduğu sonucuna varılacaktır[49].

2. *Eşya taşınması:* Deniz yoluyla yapılacak olan taşımada *eşya* taşınıyor olması gerekir. Taşınacak olan eşyanın ticari bir değerinin olması gerekmez[50]. Eşyanın ne olabileceği yine La Haye Kuralları m. 1/c'de tanımlanmıştır[51]. Buna göre navlun sözleşmesinde[52] güverteye yüklendiği beyan edilen ve güvertede taşınan yükler ile, canlı hayvanlar dışında kalan mal[53], eşya, hamule

---

46 Ivamy, **Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea,** p. 68.

47 La Haye Kuralları m. 1/e: Mal nakliyatı" malın gemiye yükletilmesinden itibaren gemiden boşaltılmasına kadar geçen zamana tekabül eder.

48 Örneğin konişmentoda Fio/Fios kaydının varlığı halinde yükün gemiye taşınması, istifi ve gemiden boşaltılmasından ötürü taşıtan sorumlu olacaktır.

49 Scrutton, **Charterparties and Bills of Lading,** Eighteenth Edition, p. 419.; Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar,** p. 357.

50 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 2.; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, p. 29.

51 La Haye Kuralları m. 1/c: "Mal" Nakliye Mukavelesinde güverteye konduğu beyan edilen ve filhakika bu suretle nakledilen gemi hamulesi ile canlı hayvanlar müstesna, mal eşya hamule ve herhangi cins emtiadır.

52 Buradaki navlun sözleşmesi kavramının konişmento olarak anlaşılması gerektiği yolundaki görüş için bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, p. 29. dpn. 84.

53 Oysaki Türk Hukukunda canlı hayvanlar ve güverte yükü de eşya olarak kabul edilmektedir. Bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** pp. 195-196.; Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku**, p. 138.

ve her cins emtia eşya olarak tanımlanmıştır[54]. Canlı hayvandan kasıt sadece büyükbaş, kuş gibi hayvanlar değil, istakoz, istiridye, midye gibi hayvanlar da bu tanımın kapsamı içindedir[55]. Bununla birlikte seferin başlangıcında yük güverteye yüklenmişse ve sefer başladıktan sonra güverteden alınıp depolara indirilmişse, 1924 La Haye Kuralları bu taşıma için seferin başlangıcından itibaren geçerli olacaktır[56].

Buna karşılık 1924 La Haye Kuralları'nda konteynır taşımacılığına değinilmemiştir ve söz konusu andlaşma, ilerleyen zamanlarda, konteynır taşımacılığı arttıkça bu bakımdan eleştirilmiştir. Bununla birlikte, 1924 La Haye Kurallarına göre deniz yoluyla insan taşınmasına ilişkin taşıma sözleşmeleri, navlun sözleşmesi olarak kabul edilmemektedir[57].

D. Konişmento

1924 La Haye Kuralları'nın uygulanabilirliğinin bir diğer şartı da, andlaşmanın akidi olan bir devlet tarafından konişmento düzenlenmiş olmasıdır (m. 10) [58].

Konişmento, 1924 La Haye Kuralları'nın en önemli unsurlarından biridir, çünkü andlaşmanın hazırlanmasındaki amaç, üçüncü şahıs olan iyi niyetli meşru konişmento hamilini (gönderileni), taşıyanların konişmentolara koydukları sorumsuzluk kayıtlarından korumaktır[59]. Bu nedenle, 1924 La Haye Kuralları m. 1/b gereğince, andlaşma, sadece konişmento düzenlenerek yapılan

54 Scrutton, **Charterparties and Bills of Lading,** Eighteenth Edition, p. 418.

55 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** pp. 195-196.; Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku**, p. 138.

56 Scrutton, **Charterparties and Bills of Lading,** Eighteenth Edition, p. 419.

57 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 2.,

58 Doktrindeki bir görüşe göre, gönderilenin 1924 La Haye Kuralları'na taraf olmayan bir devletin vatandaşı olması halinde, somut olaya andlaşma hükümlerinin uygulanamayacağı yolundadır. Bkz. Fahiman Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar,** p. 372.; Visby Kurallarıyla 1924 La Haye Kuralların'da yapılan değişiklik ile Konvansiyonun uygulamaya ilişkin bu hükmü daha netleştirilmiştir.

59 Scrutton, **Charterparties and Bills of Lading,** Nineteenth Edition, p. 409

taşımalara uygulanır[60]. Hatta, malın teslim alındıktan sonra, yükleme esnasında kaybolması durumunda, konişmento düzenleneceği halde düzenlenmemişse, 1924 La Haye Kuralları hükümleri bu taşımaya uygulanamayacaktır[61]. Konişmento, andlaşmanın uygulanma alanının sınırlarının çizilmesi açısından çok önemlidir.

1924 La Haye Kuralları anlamında konişmento[62], tedavül kabiliyetine sahip[63], eşyayı temsil etmesi maksadıyla, taşıyan veya onun temsilcisi tarafından düzenlenen bir yük taşıma belgesidir[64]. Temel navlun sözleşmesi ilişkisinden bağımsızdır (mücerret)[65]. Türk Hukukuna göre ise bir kıymetli evraktır[66]. Konişmento, meşru hamiline varma limanında yükün teslimini isteme hakkı verir[67]. Bu hak, yani yükün teslim edilmesini isteme hakkı bağımsızlık ilkesi gereği, konişmentodan doğmaktadır. Bu bakımdan senedin

---

60 Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar,** p. 352.

61 Thomas Edward Scrutton, **Charterparties and Bills of Lading,** Eighteenth Edition, London, , SWEET&MAXWELL, 1974, p. 418.; Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar,** p. 353.; Aksi yöndeki görüş için bkz. Yüksel Şahin, **Deniz Taşımaclığında Lahey, Lahey-Visby Kuralları ile Hamburg Kuralları'nın Karşılaştırması,** Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1999, p. 13. ve dpn. 36

62 İngilizce: Bill of lading

63 Sami Okay, **Deniz Nakliyatında Ademi Mesuliyet Kayıtları Hususile Bunların Muteberiyet Meselesi,** Yayınlanmamış Doçentlik Tezi, İstanbul , 1954, p. 27.

64 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 65.; Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku**, pp. 112-113. ;

65 Ancak genellikle konişmentoda navlun sözleşmesi hükümleri tekrarlandığı veya navlun sözleşmesi hükümlerine atıfta bulunulduğu için mücerretlik ilkesi navlun sözleşmesinin geçerli olup olmadığı noktasında önem arz etmektedir. Yani navlun sözleşmesinin hükümsüz olması veya feshedilmesi konişmentodan doğan borcu etkilemez. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ergon Atilla Çetingil, **Konişmentonun Eşyayı Temsil Fonksiyonu (Türk, Alman, İngiliz Hukuklarına Göre)**, Yayınlanmamış Doçentlik Tezi, İstanbul, 1964, p. 1. dpn. 2.; Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 91.; Bundan başka konişmento kırkambar sözleşmelerinde taşıyanla taşıtan arasındaki ilişkinin içeriğini de tayin eder bkz. Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku**, pp. 112-113.

66 Çetingil, **Konişmentonun Eşyayı Temsil Fonksiyonu (Türk, Alman, İngiliz Hukuklarına Göre)**, p. 1.; Konişmentonun bağımsız olmayan (soyut olamayan, illi, bağımlı) bir kıymetli evrak olduğuna dair görüş için bkz. Poroy/Tekinalp, **Kıymetli Evrak Hukuku Esasları,** İstanbul, Beta, 1999, p. 31

67 Taşıyanın burada iki muamelesi söz konusu olmaktadır:
1. Taşıtanla navlun sözleşmesi akdetmesi;
2. Yükletenle, meşru konişmento hamili gönderilen lehine konişmento alıp verme sözleşmesi akdetmesidir.

Konişmento alıp verme sözleşmesi yazılı olmayan bir sözleşmedir ve yükleten ile taşıyan arasında yapıldıktan sonra, meşru konişmento hamili gönderilene varma limanında yükün kendisine teslim edilmesi hakkını verir.

meşru hamile teslimi, yükün teslimi anlamına gelir ki, bu sayede yük daha yoldayken üzerinde temlik, rehin gibi bir takım hukuki işlemler yapılabilir.

1924 La Haye Kuralları'nda açıkça ifade edilmese de, andlaşma hükümleri incelendiğinde, andlaşmada iki çeşit konişmentonun varlığından bahsedildiği anlaşılmaktadır. Bunlardan ilki, m. 1/b fıkra 2'den anlaşılan, konişmento ile gönderilen arasındaki ilişkiyi belgelendirmek maksatlı, ve yükün gemiye yüklendiğini, taşınmasını ve gönderilene teslim edilmesi taahhüdünü içeren *yükleme konişmentosu*; ikincisi ise andlaşmanın 6. maddesinde düzenlenmiş olan, yükün sadece taşınmak üzere teslim alındığını belirten *tesellüm konişmentosudur*[68].

1924 La Haye Kuralları'nın uygulama alanına, yükleme konişmentosu girmektedir. Çünkü, andlaşmanın amacı, gönderileni korumaktır. Bu bakımdan, gönderilenin elinde bulunacak konişmentonun, devredilebilir nitelikte olması gerekir.

Tesellüm konişmentosu ise, *non negociable*'dır, yani tedavül kabiliyetine (işlem görmez) sahip değildir. Bu nedenle, 1924 La Haye Kuralları, tesellüm konişmentolarına uygulanmaz. Çünkü, bir çarter sözleşmesi zımnında düzenlenen, tesellüm konişmentosu ile hukuki ilişki çarter sözleşmesinin tarafları dışına çıkamayacaktır[69].

Bununla birlikte, 1924 La Haye Kuralları m. 1/b'de konişmento ile birlikte konişmento benzeri evrakların da[70] varlığından bahsedilmiş, ve bunların da bir

---

68 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** pp. 66-67.; Tekil, **Deniz Hukuku,** pp. 256-257.; Fehmi Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** pp. 497-499. vd.

69 Tekil, **Deniz Hukuku,** p. 259.; Aksi görüş için bkz. Erdoğan Göğer, **Deniz Ticaret Hukundan Doğan Kanunlar İhtilafı,** Ankara, Şenyuva Matbaası, 1969, p. 101.: Konişmento gibi kullanılan belgelere 1924 La Haye Kuralları uygulanacağı gibi, La Haye Kuralları aynı zamanda tesellüm konişmentosuna da geçerlilik tanır.

70 "Konişmento benzeri evrak " (any similar document of title) kelimesinin the Canadian Water Carriage of Goods Act 1910 metninden alımış olması ihtimal dahilindedir.bkz.

charter party zımnında çıkarılmış olmaları halinde, taşıma sözleşmesi olarak nitelendirildiği belirtilmiştir[71]. Ancak, öncelikle, konişmento benzeri evraklardan ne kast edildiğinin belirlenmesi gerekmektedir. Deniz ticareti uygulamasında, konişmento dışında kalan, taşıma senetlerine; sevk irsaliyesi (waybill), teslim ordinosu (ship's delivery order), teslim garanti belgesi (delivery warrant) ve yükleme ordinosu (mate's receipt) örnek olarak gösterilebilir[72]. Ancak, sayılan bu belgelerden hiç biri, eşyayı temsil fonksiyonuna sahip değildir[73]. Bunla birlikte, 1924 La Haye Kuralları m. 10'un düzenlemesine göre, andlaşma hükümleri, sadece konişmentolu taşımalara uygulanacağından, bu tür belgelerin incelenmesinin, tezimiz açısından pratik bir yararı yoktur, çünkü andlaşma hükümleri bu belgelere uygulanamaz[74].

Şu halde 1924 La Haye Kuralları'nın uygulanabilmesiyle ilgili olarak karşımıza şu ihtimaller çıkabilir:

1. Taşıyan ve taşıtan arasında denizde yük taşınmasına ilişkin bir navlun sözleşmesi vardır, fakat konişmento düzenlenmemiştir. Bu durumda 1924 La Haye Kuralları bu taşıma için uygulanamayacaktır.

2. Taşıyanla taşıtan arasında bir kırkambar sözleşmesi vardır ve konişmento düzenlenmiştir. Bu durumda 1924 La Haye Kuralları bu taşıma ilişkisi için uygulanabilecektir.

Scrutton, **Charterparties and Bills of Lading,** Eighteenth Edition, p. 416. ; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, p. 21., dpn. 57.

71 Konişmentodan farklı, ispat belgesi niteliğindeki *deniz yük senetleri* için bkz. Aydın Zevkliler, Konişmento Mahiyeti ve Diğer Emtia Senetlerinden Farkları, **İmran Öktem'e Armağan,** Ankara, 1970, pp. 525-568.; Emine Yazıcıoğlu, "Deniz Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar", **Tahir Çağa'nın Anısına Armağan,** İstanbul, Beta, 2000, p. 651. vd.

72 Hakan Karan, **Elektronik Konişmento,** Ankara, Turhan Kitabevi, 2004, pp. 66-69.

73 **Ibid.**

74 Yüksel Şahin, **Deniz Taşımaclığında Lahey, Lahey-Visby Kuralları ile Hamburg Kuralları'nın Karşılaştırması,** p. 12. ve dpn. 30.

3. Taşıyanla taşıtan arasında bir çarter sözleşmesi vardır, konişmento düzenlenmiştir fakat gönderilene devredilmemiştir, bu durumda 1924 La Haye Kuralları bu taşıma ilişkisi için uygulanamayacaktır, çünkü 1924 La Haye Kuralları madde 5 gereğince konvansiyon çarter sözleşmelerine[75] uygulanamaz. Bu hüküm esasen konişmentonun devredilmemesi halinde sadece tesellüm konişmentosu niteliğini taşıyacağı ve sadece taşıyanla taşıtan arasındaki ilişkiyi düzenleyeceği düşüncesinden kaynaklanmaktadır. Ancak bununla birlikte, taraflar, çarter sözleşmesine koyacakları bir "Paramount Clause" ile, 1924 La Haye Kuralları'nın *charter party'lere* de uygulanmasını sağlayabilirler[76].

4. Taşıyanla taşıtan arasında bir çarter sözleşmesi vardır, konişmento düzenlenmiştir ve gönderilene devredilmiştir. Bu durumda, 1924 La Haye Kuralları uygulanabilecektir[77]. Sonuç olarak, konişmentonun tarafları olan *taşıyanla gönderilen* arasındaki ilişkiye 1924 La Haye Kuralları; çarter sözleşmesine bağlı olan *taşıyan* ve *taşıtan* arasındaki ilişkiye ise çarter sözleşmesinin tabi olduğu hukuk uygulanacaktır.

III. Konişmento ve Navlun Sözleşmesi İlişkisi

1924 La Haye Kuralları m. 1/b'de navlun sözleşmesinin ve konişmentonun tanımı yapılmıştır. Buna göre, tezimizin ikinci bölümünde yaptığımız açıklamalar doğrultusunda, bir dış taşımada, 1924 La Haye Kuralları uygulama alanı bulduğunda, konişmento ve navlun sözleşmesi ilişkisi, andlaşma hükümlerine göre değerlendirilecektir. Ancak, tezimizin üçüncü bölümünde,

---

75 1924 La Haye Kuralları İngilizce metninde madde 5'de *charter parties* terimi kullanılırken, Resmi Gazetede yayınlanmış olan Türkçe çevirisinde *navlun mukavelenameleri* terimi kullanılmıştır. Ancak Türkçe metinde geçen bu terimin orijinal metinde olduğu gibi bu terimin çarter sözleşmeleri olarak anlaşılması gerekmektedir. Bkz. Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar,** p. 349. dpn. 23., 24., 25.

76 Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** p. 123. ve dpn. 20.; Muharrem Gençtürk, "Lahey (Brüksel) Kuralları'nın Uygulama Alanı ve Türkiye'nin Lahey Kuralları'na Taraf Olma Şekli", **Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,** C: 1, 2006, pp. 197-198.

77 Erdoğan Göğer, **Deniz Ticaret Hukundan Doğan Kanunlar İhtilafı,** p. 101.

1924 La Haye Kuralları'na ilişkin yaptığımız genel açıklamalarla birlikte; esas amacımız, Türk Ticaret Kanununun, 1924 La Haye Kuralları'ndan doğrudan veya dolaylı olarak etkilenen hükümlerini incelemek olduğu için, TTK m. 1110 uyarınca, konişmento ve navlun sözleşmesi arasındaki bağın da incelenmesi gerekir. Çünkü, TTK m. 1110'un, gönderilenle taşıyan arasındaki ilişkilerde konişmentonun esas alınmasına ilişkin düzenlemesi, kaynağını 1924 La Haye Kuralları'ndan almaktadır.

Esas itibariyle navlun sözleşmesi ve konişmento arasındaki ilişki, kendini navlun sözleşmesinin ve konişmentonun tarafları (sujeleri) değiştiğinde göstermektedir. bu konuya ilişkin düzenleme getiren TTK m. 1110'a göre, taşıyan ile gönderilen arasındaki ilişkilerde esas alınması gereken belge konişmentoyken, taşıyan ve taşıtan arasındaki ilişkilerde esas alınması gereken belge navlun sözleşmesidir[78]. Bu durumda, TTK m. 1110'a göre karşımıza şu ihtimaller çıkar:

1. Bir kırkambar sözleşmesi ile birlikte konişmento düzenlenmiştir. Bu durumda m. 1110 gereğince düzenlenmiş olan konişmento, kırkambar sözleşmesinde, yükün konişmentoda yazılı olduğu şekilde tesellüm edildiğini ispat etmeye yarayan bir belge olduğu için[79] ki genellikle kırkambar sözleşmelerinde yazılı bir sözleşme mevcut olmayıp konişmento, kırkambar sözleşmenin içeriğini de tayin eden geniş kapsamlı bir belgedir[80], yalnız

---

78 Madde 1110: Taşıyan ile gönderilen arasındaki hukuki münasebetlerde konişmento esas tutulur.
Konişmento hususiyle taşıyanın malları 1098 inci maddenin 8 inci bendinde ve 1114 üncü maddede yazılı olduğu gibi teslim aldığına dair karine teşkil eder. Bu hüküm:
1. Konişmentoya 1100 üncü maddenin son fıkrası uyarınca bir şerhin yazılması halinde;
2. Konişmentoya: "İçindeki belli değil" veya aynı mânayı ifade eden bir şerhin yazılması şartıyla kaptana ambalâjlı olarak veya kapalı kablar içinde tevdi edilmiş olan malların muhtevası hakkında;tatbik olunmaz.
Taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki münasebetler navlun mukavelesinin hükümlerine bağlı kalır.

79 Konişmento türleri için bkz. TTK m. 1097.

80 Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** p. 502.

taşıyanla gönderilen değil, taşıyanla taşıtan arasındaki ilişkileri de düzenler[81]. Bu durumda, konişmentonun karine niteliği sebebiyle, TTK m. 1116'daki emredici hükümlerden taşıtan da faydalanır[82].

2. İkinci ihtimal ise kendini çarter sözleşmesi düzenlendiğinde gösterir. Bu durumda TTK m. 1118[83] gereğince, çarter sözleşmelerinde 1116. maddenin uygulanabilmesi için konişmentonun bir üçüncü şahsa devredilmesi gerekir. Bu bakımdan TTK m. 1110/1 gereğince konişmento sadece taşıyanla m. 1118'de tanımlanmış olan gönderilen arasındaki ilişkilerde esas alınır ve m. 1116'daki emredici hükümler bu halde uygulanır. Ancak TTK m. 1117'deki düzenlenmiş olan emredici hükümlerin istisnai hallerinde, çarter partinin varlığı halinde uygulanabilecek sorumsuzluk şartları hükümsüz hale gelmez[84]. Buna ek olarak, TTK m. 1110 gereğince taşıyanla taşıtan arasındaki ilişkilere de, taşıtan üçüncü şahıs olmadığı için, navlun sözleşmesi hükümleri uygulanır.

3. Üçüncü ihtimal ise çarter taşımalarında, taşıtanın meşru konişmento hamili olarak (ilk veya sonraki hamil) aynı zamanda gönderilen olmasıdır. Bu durumda, dış taşımalarda, konişmento el değiştirmediği, daha doğrusu taşıtan TTK m. 1118 anlamında gönderilen olmadığı için TTK m. 1116'daki emredici hükümler uygulanmaz. Bu durumda yine taşıyanla taşıtan arasındaki ilişkilere navlun sözleşmesi hükümleri uygulanır. Bununla birlikte, konişmentoyu üçüncü şahıslardan devralarak konişmentonun en son meşru hamili olması durumunda da taşıyan ve taşıtan arasındaki ilişkilere navlun sözleşmesi hükümleri uygulanacaktır.

---

81 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 83. ve dpn. 1.; 11. HD'nin 7.4.1983 gün, E. 83/1594, K. 83/1772. **YKD,** Cilt: 9, Sayı: 7., p. 1024.

82 **Ibid.,** p. 84.

83 MADDE 1118: Çarter mukavelesi halinde bir konişmento tanzim edilirse 1116. madde hükmü konişmentonun bir üçüncü şahsa teslim edildiği andan itibaren tatbik olunur.

84 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 84. ve dpn. 5.

Buna karşılık, iç taşımalarda[85] ise TTK m. 1116/3 gereğince (birinci fıkranın dördüncü bendi hariç olmak üzere) taşıyanla taşıtan arasındaki ilişkilere m. 1116'daki emredici hükümler konişmento düzenlenmemiş olsa dahi uygulanır[86].

Bununla birlikte bir çarter sözleşmesi altında, taşıtan tarafından tali kırkambar sözleşmesi yapılmışsa, yüklenen mallar hakkında düzenlenmiş konişmentolar yükletenin elindeyken dahi 1116. maddenin emredici hükümleri uygulanır[87].

Navlun sözleşmesi ve konişmento ilişkisi Ticaret Kanunun açısından değerlendirildiğinde, 1924 La Haye Kurallarından farklı bir uygulama sahası karşımıza çıkmamaktadır. Çünkü her iki düzenleme de incelendiğinde, taşıyanın sorumluluğu bakımından, konişmento düzenlenmiş olan hallerde kırkambar ve çarter sözleşmesi ayrımı yapılmıştır. Yani taşıma iç taşıma da olsa dış taşıma da olsa taşıyanın sorumluluğuna ilişkin emredici hükümler uygulanacaktır. Ancak konuyla ilgili iki düzenleme aradaki farklardan biri, TTK'nun uygulama alanı bulduğu iç taşımalarda, çarter sözleşmelerinin varlığı halinde, konişmentolara taşıyanın sorumluluğunu kaldıran ya da sınırlayan klozlar konulamazken, dış taşımalarda konişmentonun üçüncü kişiye devredilmemiş olduğu hallerde bu tarz klozlar konulabilir. Ancak bir dış taşımada, çarter party zımnında çıkartılan konişmento varsa ve bu konişmento bir üçüncü kişiye devredilmişse, bu durumda artık yabancılık unsuru mevcut olduğundan ve 1924 La Haye Kuralları'nın uygulanmasına ilişkin diğer şartlar da meydana geldiğinden artık konişmentodaki emredici hükümlere istisnalar getiren klozlar geçerliliğini yitirir. Bu 1924 La Haye Kuralları hükümlerinin emredici nitelikte olmasından kaynaklanmaktadır.

---

85 Kabotaj taşımaları.
86 **Ibid.,** p. 85.
87 **Ibid.**

IV. Taşıyanın Sorumluluğu

Deniz ticaret hukukunun en önemli konularından birini yükün hasarı veya ziya halinde taşıyanın sorumluluğunun düzenlenmesini oluşturur. Bu noktada iki tarz sorumluluktan bahsedilebilir, bunlardan birincisi haksız fiil sorumluluğu, ikincisi ise akdi sorumluluktur. Ancak, TTK düzenlemesi m. 1061 ve devamı hükümleri gereğince taşıyanın sorumluluğu navlun sözleşmesinden doğan akdi sorumluluktur[88]. Buna karşılık TTK 1061-1118 hükümlerinin haksız fiil sorumluluğu hakkında da geçerli olup olmayacağı özellikle Alman hukukunda tartışmalıdır[89]. Bununla birlikte kanunumuz esas itibariyle *yüke özen borcu* ve *sefere elverişlilik* olmak üzere iki sorumluluk halini düzenler[90].

Bu itibarla, TTK'na göre taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan akdi sorumluluğunu hiç veya gereği gibi yerine getirmemesi halinde , taşıyan bir kusuru olmadığını ispat edemediği takdirde (kusur sorumluluğu), genel esaslara göre bütün zararlardan sorumludur[91]. Ticaret kanunundaki bu sorumluluk sistemi daha öncede belirttiğimiz gibi Harter Act ve 1924 La Haye Kuralları'ndan ileri gelmektedir[92]. Ancak TTK sistemi bünyesinde farklı hukuk sistemlerine ilişkin düzenlemeleri barındırdığından, kanunumuzdaki taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler karışık bir hal almıştır.

Kanunumuzdaki sorumluluk sistemi incelendiğinde karşımıza sorumluluk sebepleri, sorumluluğu mutlak veya muhtemel olarak ortadan kaldıran bir takım kanuni sorumsuzluk halleri, sorumluluğun emredici olarak düzenlendiği haller ve emredici hükümlerin istisnaları şeklinde bir tablo çıkmaktadır.

---

88 **Ibid.,** pp. 208-211.
89 **Ibid.,** p. 209.
90 **Ibid.,** p. 131. ve dpn. 8.
91 **Ibid.,** p. 129.
92 **Ibid.**

Türk Ticaret Kanunundaki sorumluk sistemi genel olarak üç başlık altında toplanabilir:

1. Taşıyanın sorumlu olduğu haller,
    a) Başlangıçtaki elverişsizlikten dolayı sorumluluk (TTK m. 1019)
    b) Yüke özen gösterme yükümlülüğüne aykırılıktan ötürü sorumluluk (TTK m. 1061)
2. Taşıyanın mutlak sorumsuzluk halleri,
    a) Teknik kusurdan,
    b) Yangından,
    c) TTK m. 1064'e göre de taşıtan veya yükletenin yükün cins veya değerini kasten yanlış bildirmesi.
3. Muhtemel sorumsuzluk halleri (TTK m. 1063)

A. Taşıyanın Sorumlu Olduğu Haller

1. Başlangıçtaki Elverişsizlikten Dolayı Sorumluluk

Türk Ticaret Kanunu m. 1019'da, geminin, seferin başlangıcında, denize, yola[93] ve yüke elverişli[94] olmasından ötürü taşıyanın sorumluluğu düzenlenmiştir[95]. Bu düzenleme menşeini 1924 La Haye Kuralları m. 3/4 ve m. 4/1 ve 4/2'den[96] almıştır[97]. Kısaca, geminin sefere elverişsizliğinden dolayı, ya

93 Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** p.53.

94 **Ibid.,** 55.

95 MADDE 1019: Her nevi navlun mukavelesinde taşıyan, geminin denize ve yola elverişli bir halde bulunmasını (Madde 817) ve soğutma tesisatı da dahil olmak üzere ambarların yükü kabule, taşımaya ve muhafazaya elverişli bir halde bulunmasını (Yüke elverişliliğini) temin etmekle mükelleftir.
Taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı geminin denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan mesuldür; meğer ki; tedbirli bir taşıyanın sarf etmekle mükellef olduğu dikkat ve ihtimam gösterilmekle beraber eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkan bulunmamış olsun.

96 Bülent Sözer, **Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu,** Ankara, BATIDER, 1925, p. 7.; Ayşe Nur Tütüncü, **Geminin Başlangıçtaki Elverişsizliği**

yük ziya veya hasarı ya gecikme zararı ya da her ikisi birden meydana gelebilecektir. Ancak, 1924 La Haye Kuralları'nda, gecikme zararlarından ötürü sorumluluk düzenlenmemiştir.

a) Sorumluluğun Başladığı An

TTK m. 1019'a göre taşıyanın seferin başlangıcında gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirmesindeki sorumluluğu, yüklemenin başladığı an ile yolculuğun başladığı an arasında kalan sürede geminin denize, yola ve yüke elverişsizliği dolayısıyla meydana gelen zararlardan ötürü sorumluluğudur[98]. Zararın hangi devrede meydana geldiği önemli değildir. Diğer bir anlatımla, zararın, sebebin başlangıçtaki elverişsizlik olması durumunda, yükleme ile yolcuğun başladığı an arasındaki sürede veya yolculuk başladıktan sonraki bir safhada meydana gelmiş olması arasında fark yoktur[99].

b) Sorumluluğun Niteliği

Taşıyanın, başlangıçtaki elverişsizlikten dolayı, sorumluluğu kusur sorumluluğudur. Buradaki kusur, taşıyanın elverişsizliği tespit etmesindeki kusurdur. Taşıyan, tedbirli bir taşıyan gibi hareket ettiğini ispat ettiği taktirde sorumluluktan kurtulabilir[100]. Şöyle ki, taşıyan gemiyi elverişsiz hale getiren bozukluğu veya noksanlığı, tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken dikkat ve özeni göstermesine rağmen, yolcuğun başına kadar tespit edemediğini, başka bir anlatımla elverişsizliğin tespitinde kusuru olmadığını ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulur. Yani gizli kusurların varlığı durumunda taşıyanın kurtuluş beyyinesi getirebilme imkanı mevcuttur.

Dolayısıyla Taşıyanın Sorumluluğu, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul , 1989, p. 1 vd.

97 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 175.

98 **Ibid.**

99 **Ibid.;** p. 177.

100 **Ibid.;** p. 178.

Bununla birlikte başlangıçtaki sefere elverişsizlik, umulmayan bir hal veya tabii olay sonucunda da meydana gelmiş olabilir[101]. Bu durumda yine taşıyanın, *tespiti mümkün elverişsizlik sebebini*, tedbirli bir taşıyandan beklenen özen ile belirlemesi gerekir. Buna karşılık, bu tarz bir elverişsizlik sebebini taşıyan, yolcuğun başlangıcına kadar tespit edememiş veya etmesine rağmen elverişsizliği gidermemişse kusurlu sayılacaktır[102].

Taşıyan, başlangıçtaki elverişsizlik nedeniyle, *yardımcı şahısların* kusurlu fiillerinden ötürü meydana gelen zararlardan, BK m. 100 uyarınca; taşıyanın aynı zamanda donatan olması durumda ise, *gemi adamlarının* kusurlu fiillerinden TTK 947 ve 984/1 gereğince sorumludur.

Borçlar Kanunu m.100 uyarınca, bir borcun ifasına yardımcı olarak katılan şahıslar yardımcı şahıslardır[103]. BK m. 100, yardımcı şahısların, borçlunun (deniz ticaret hukukunda taşıyanın) borcuna aykırı davranarak alacaklıya verdikleri zararlardan ötürü sorumlu olmasını düzenler[104]. Bu durumda burada sorumluluk yardımcı şahıs da değil taşıyanda olacaktır. Yardımcı şahısların vermiş oldukları zararların, işlerini ifa sırasında da meydana gelmiş olması gerekmez, yani, görevlerini ifa vesilesiyle de dolaylı olarak zarara sebebiyet vermiş olabilirler[105].

Taşıyanın *gemi adamlarının* kusurlu fiillerinden ötürü sorumluluğu ise TTK 947 ve 948/1'de düzenlenmiştir. Gemi adamları[106], TTK m. 821'de tayin edilmiş olan kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer kimselerdir ve bu kişilerle taşıyan arasında bir hizmet sözleşmesi olması şart

---

101 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 61.
102 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 128.
103 Taşıyanın *kendi adamları* ve *yardımcı şahısları* kavramları birbirinden farklıdır: bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 136.
104 Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler,** p. 363.
105 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 178., ve p. 137.
106 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 62.

değildir[107]. Buradaki sorumluluk, taşıyanın *yükü taşıyan gemideki* gemi adamlarının vermiş oldukları zararlardan ötürü sorumluluktur[108]. Buna karşılık, teknik kusur ve ticari kusuru ayrımı yapan TTK m. 1062 belirtilen gemi adamlarının kusurları neticesinde vermiş oldukları zararlardan, *bunların yardımcı şahıs olmamaları şartıyla*, istisnai olarak taşıyanın sorumluluğu yoktur[109].

Yolculuğun başlamasından sonraki safhalarda, yüklerin farklı limanlarda yüklenmesi söz konusu olursa, taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlik nedeniyle sorumluluğu her yük için başka olacaktır[110].

c) İspat Yükümlülüğü

Başlangıçtaki elverişsizlik sebebiyle tazminat talep eden yükle ilgili[111] :

a) Gemiyi elverişsiz hale getiren bir noksanlığın veya bozukluğun varlığını,
b) Yük ziya veya hasarını, bununla birlikte varsa gecikme zararını,
c) Elverişsizlik ve zarar arasındaki illiyet bağını,

ispat etmek zorundadır. Ancak yükle ilgilinin elverişsizliğin yolculuğun başında var olduğunu ispat etmesi gerekmez[112]. Bunlar kesinleşince taşıyan[113]:

a) Yükle ilgilinin bir zararının bulunmadığını,

---

107 **Ibid.,** p. 137. ve dpn. 14., 15. (Alt taşıma sözleşmesinde, bir hizmet sözleşmesi ilişkisi yoktur.); Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p.56.

108 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 137.

109 **Ibid.,** p. 178.

110 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku II;** p. 128.

111 Yükle ilgili; taşıtan, yükleten ve konişmento hamilleridir. Taşıyanın 1019'dan doğan özen borcu yükle ilgililere karşıdır. **Ibid.,** 181. dpn. 34.

112 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 181.

113 **Ibid.,** ayrıca bkz. 11. Hukuk Dairesi Kararı 25.01.1985 tarih, E. 85/74, K. 85/163, **YKD,** Cilt: 11, Sayı: 6, p. 837. vd.

b) Herhangi bir elverişsizliğin olmadığını,
c) Elverişsizlik ve zarar arasında bir illiyet bağı bulunmadığını,

ispat etme hakkı vardır[114]. Eğer bunları ispat edemiyorsa, sorumluluktan kurtulmak için taşıyanın gereken özeni göstermesine rağmen:

a) Yolculuğun başına kadar tespit olunamayan gizli bir elverişsizliğin varlığını,
b) Elverişsizliğin yolculuk başladıktan sonra meydana geldiğini,

ispat etmelidir. Bununla birlikte ispat külfetinde, kırkambar taşımalarında sık rastlanmayan bir durum olarak, çarter taşımalarında taşıyan lehine bir değişiklik olabilir[115], fakat bu değişiklik konişmento hamili üçüncü kişiye karşı ileri sürülemez, çünkü TTK m. 1019 hükmü m. 1116 /8 uyarınca emredici niteliktedir ve bu nedenle de ispat külfeti yer değiştiremez[116].

Başlangıçtaki elverişsizlikten dolayı yüke gelen ziya veya hasardan dolayı taşıyanın sorumluluğu TTK m. 1114 gereğince koli veya parça başına en fazla 100.000 TL[117] ile sınırlıdır[118].

2. Yüke Özen Gösterme Yükümlülüğüne Aykırılıktan Dolayı Sorumluluk

Taşıyanın, yükün ziya veya hasarı için bir diğer sorumluluğu, özen borcundan kaynaklanan sorumluluktur[119]. TTK'nun 1061.[120] maddesinde

114 **Ibid.,** p. 181, dpn. 36.
115 İspat külfetindeki değişikliğin ne şekilde yapılabileceğine ilişkin bkz. **Ibid.,** p. 182.
116 **Ibid.**
117 10 Yeni Kuruş.
118 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 57.
119 **Ibid.,** p. 59.
120 Madde 1061: Taşıyan, malların yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltmasında tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamını göstermekle mükelleftir. Teslim

düzenleme alanı bulan emredici nitelikteki özen borcunun menşei 1924 La Haye Kuralları'dır[121].

a) Taşıyanın Sorumlu Tutulduğu Zaman Dilimi

Taşıyanın yüke özen borcu, yükün teslim alınması anı ile teslim edilmesi anı arasındaki süreyle sınırlıdır[122]. Bu süre boyunca taşıyan, yüklerin istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özeni göstermekle yükümlüdür[123]. Ancak madde metninde yer almayan, yükün taşıyan tarafından teslim alındıktan sonra[124], iyi bir halde muhafazası ve gideceği yere salimen gitmesi[125], bununla birlikte yolculuk başladıktan sonra da geminin denize, yola ve yüke elverişli tutulması da yüke özen borcunun kapsamı dahilindedir[126].

Taşıyan, kendisinin veya adamlarının, yükün teslim alınmasından teslim edilmesi anına kadar geçen süre içinde, tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özeni göstermemesi veya gemi adamlarının kusurlu hareketleri nedeniyle[127] meydana gelen yük hasar veya ziyadan sorumlu tutulacaktır[128].

---

alındıkları andan teslim edildikleri ana kadar geçen müddet içinde malların zıyaı veya hasarı yüzünden doğacak zararlardan taşıyan mesuldür; meğer ki, zıya veya hasar, tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamı ile dahi önüne geçilemeyecek sebeplerden ileri gelmiş olsun.

121 **Ibid.,** p. 135.

122 Oysaki 1924 La Haye Kuralları m 1/e'ye göre,taşıyanın yüke özen borcu malın gemiye yüklendiği an ve boşaltıldığı an arasındaki süre ile sınırlıdır. Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 67.

123 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 129.

124 Sözleşmeye konulacak fio ve fios şartları taşıyanın sorumluluğunu konuları itibariyle daraltabilirler bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 135. dpn. 4.

125 **Ibid.,** p. 135.

126 **Ibid.,** p. 136.

127 Madde 1062 - Taşıyan, kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarından, kendi kusuru gibi mesuldür.
Zarar geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ait bir hareketin veya yangının neticesi olduğu takdirde taşıyan yalnız kendi kusurundan mesuldür. Daha ziyade yükün menfaati icabı olarak alınan tedbirler geminin teknik idaresine dahil sayılmaz.
Tereddüt halinde zararın teknik idarenin neticesi olmadığı kabul edilir.

128 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 129.

b) Sorumluluğun Niteliği

Taşıyanın, yüke özen borcundan sorumluluğu kusur sorumluluğudur. Taşıyanın, sorumlu tutulabilmesi için, taşıyanın veya adamlarının kusurlu hareketleri neticesinde, yükün ziya veya hasara uğraması gerekmektedir. Taşıyanın navlun sözleşmesi uyarınca zilyetliğini teslim aldığı yükü boşaltma limanında yetkili şahsa tamamen veya kısmen teslim edemiyorsa yükün *zayi* olmasından bahsedilir[129]. Ayrıca teslim edilmeyen yüklerin belli bir süre sonucunda kaybolduğuna dair kayıtlar emredici hükümlere aykırıdır[130]. Kaybolma sebebiyle teslim edilemeyen yükler zayi olmuş sayılır.

Yükün haricen zarar görmesi ve bundan dolayı değerinde bir azalma meydana gelmesi halinde ise *hasarın* varlığı kabul edilir[131]. Geçici bir kötüleşmenin devamlı bir değer kaybına neden olduğu durumlar da bu hale dahildir[132]. Yükün kısmen hasarlanması halinde bütün yükün hasarlı kabul edilebilmesi için zarara uğrayan kısım ile sağlam kısmın birbirinden ayırd edilememesi lazımdır[133].

TTK 1062/1'de, karşımıza taşıyanın gemi adamlarının kusurlarından sorumluluğu yanında, *kendi adamlarının* kusurlu hareketlerinden ötürü sorumlu olduğu da belirtiliyor[134]. Taşıyanın kendi adamlarından kasıt, taşıyanın nakliye işletmesinde çalışan, TTK m. 821'de sayılmış gemi adamlarından sayılmayan diğer müstahdemlerdir. Buna örnek olarak büro personeli, bağlama limanında rıhtımda görevli nöbetçi kaptan, işletme ve gemi arasında irtibatı

---

129 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 66.
130 **Ibid.**
131 **Ibid.**
132 **Ibid.**
133 **Ibid.**
134 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 136., dpn. 11., p. 137.

sağlayan personel de gösterilebilir[135], kısaca nakliyat işletmesinde istihdam olunan bütün şahıslardır[136].

Burada önemle belirtmemiz gereken bir diğer konu ise taşıyan ve donatan kavramları arasındaki farkla ilgilidir. Zira tezimizin başında taşıyan terimini, donatan terimini de kapsayacak şekilde geniş bir anlam vererek kullanacağımızı bildirmiştik. Fakat, taşıyanın gemi adamları ve kendi adamlarının kusurlarından ötürü sorumluluğu konusunda donatanın sorumluluk alanı ile taşıyanın sorumluluk alanın kanunumuzda farklı tutulmuştur. Buna göre, donatanın TTK m. 947'deki gemi adamlarından kusurlarından ötürü sorumluluğu, taşıyanın gemi adamları ve kendi adamlarından dolayı sorumluluğundan daha dar kapsamlıdır. Çünkü TTK m. 947'de donatanın sorumlu tutulabilmesi için yüke zarar veren gemi adamının kusurlu hareketi ile görevi arasında doğrudan bir bağ olması gerekirken, taşıyanın sorumluluğu daha geniş kapsamlı tutulmuştur. Şöyle ki, yüklerin gemi adamları arasında çıkan bir kavga sonucu zarara uğraması veya yükün gemi adamı tarafından çalınması halinde, zarar ile gemi adamının görevi arasında doğrudan bir ilişki olmamasına rağmen, taşıyan burada yük zararlarından sorumlu tutulmuştur[137].

Taşıyanın kendi adamları ve gemi adamlarının kusurları neticesinde sorumluluğuyla ilgili bir diğer husus ise, *teknik kusur-ticari kusur* ayrımında kendini gösterir. Taşıyanın, kendi adamları ve gemi adamlarının geminin sevki ve idaresi esnasında yüke verdikleri zararlardan ötürü sorumluluğu yoktur, çünkü geminin sevki ve idaresi esnasında oluşan zararlardaki kusur, kusurun niteliği bakımından *teknik kusurdur* ve teknik kusur hali kanunumuzdaki sorumsuzluk hallerinden biridir. Buna karşılık yükün muhafazası için alınması gerek tedbirlerin alınmamasındaki kusur ise nitelik olarak ticari kusurdur ve taşıyan ticari kusur neticesinde sorumlu tutulmuştur[138].

---

135 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 66.
136 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 137.
137 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 129.
138 **Ibid.**

c) İspat Yükümlülüğü

Yukarıda anlattığımız vakıalarla birlikte, yüke özen borcu nedeniyle taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için, yükle ilgili[139]:

a) Aktif husumeti, yani, tazminat talep etmeye hakkı olan kişi, onun temsilcisi vb. olduğunu[140],
b) Pasif husumeti[141], yani, kendisinden tazminat talep etmekte olduğu şahsın taşıyan[142] olduğunu[143],
c) Yükün taşıyana hasarsız bir şekilde teslim edildiğini[144],
d) Taşıyanın yüke özen gösterme yükümlülüğünü ihlal ettiğini[145],
e) Yükün ziya veya hasara uğradığını[146],
f) Zararın varlığını[147] ve miktarını[148],

ispat etmek zorundadır[149]. Buna karşılık ispat külfeti üzerinde olan taşıyan[150]:

a) Ziya ve hasarın sebebini,
b) Yükte meydana gelen ziya ve hasar sebebinin, tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeniyle hareket etse dahi önüne geçilemeyeceğini[151],

---

139 **Ibid.,** 130.
140 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 148.
141 **Ibid.**
142 TTK m. 1099 uyarınca taşıyan kimliği (identity of carrier)
143 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 69.
144 **Ibid.**
145 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 135.
146 **Ibid.,** p. 140., ayrıca ziya ve hasar kavramları arasıdaki fark için bkz. **Ibid.**
147 **Ibid.,** p. 141.
148 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 69.
149 **Ibid.**p. 68.
150 Kusursuzluğu ispat taşıyana düşmektedir. Bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 149. ve dpn. 58.; Ticaret Dairesinin 23.10.1970 tarihli Kararı, E. 70/1742, K. 70/3822, **BATIDER,** Cilt: VI, Sayı: 1, p.213.
151 Mücbir sebep hali gibi. Bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 149.

ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulur. Zira sadece, taşıyanın, zararın meydana gelmesinde şahsi kusurunun olmaması veya kendi adamları ve gemi adamlarının kusursuzluğunun ispatı taşıyanı sorumluluktan kurtarmaz, taşıyanın buradaki sorumluluğu ağırlaştırılmış kusur sorumluluğudur[152].

Ancak ziya veya hasarın hangi sebepten meydana geldiği tespit edilemiyorsa taşıyanın sorumluluğuna gidilir[153]. Buna karşılık, taşıyan, ziya veya hasarın birden çok sebepten ileri gelebileceğini ve bunların hiç birinde kusurları olmadığını ispat ederse sorumluluktan kurtulur[154].

B. Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri

Taşıyanın mutlak sorumsuzluk halleri[155], TTK m. 1062/2'deki geminin sevki ve başkaca teknik idaresindeki kusur ile yangın[156] ve TTK m. 1064'teki taşıtanın veya yükletenin yükün cins veya değerini kasten yanlış bildirmesinden[157] kaynaklanmaktadır.

---

152 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 130.,

153 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 149.

154 **Ibid.,** p. 150.

155 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 73.

156 Madde 1062 : Taşıyan, kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarından, kendi kusuru gibi mesuldür.
Zarar geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ait bir hareketin veya yangının neticesi olduğu takdirde taşıyan yalnız kendi kusurundan mesuldür. Daha ziyade yükün menfaati icabı olarak alınan tedbirler geminin teknik idaresine dahil sayılmaz.
Tereddüt halinde zararın teknik idarenin neticesi olmadığı kabul edilir.

157 Madde 1064 - Taşıtan veya yükleten, malın cins veya kıymetinin konişmentoda yanlış gösterilmesine bilerek sebep olmuşsa, taşıyan, her türlü mesuliyetten kurtulur.
Donatanın taşıtan veya yükletenle anlaşarak konişmentoya hakikate aykırı kayıtlar koymuş olması yüzünden gelecek mesuliyetlerden dolayı taşıtan veya yükletene rücu hakkı bulunduğunu derpiş eden bütün anlaşmalar hükümsüzdür.

1. Teknik Kusur

TTK m. 1062/2 (1924 La Haye Kuralları 4/2/a) gereğince taşıyan, kendi şahsi kusuru bulunmadıkça, kendi adamları ve gemi adamlarının[158] *geminin sevki (in the navigation)*[159] veya *başkaca teknik idaresi (in the management of the ship)*[160] sırasında kusurlarıyla yüke vermiş oldukları zararlardan ticaret kanunu hükümlerine göre sorumlu değildir.

Sevk kusuru, geminin denizde hareket ettiği sırada alınması gereken tedbirlerdeki kusuru ifade eder[161]. Burada kusurun derecesinin önemi yoktur[162]. Taşıyanın şahsi kusurunun varlığı dışında (mesela taşıyanın aynı zamanda kaptan olarak gemiyi idare etmesi durumundaki kusurlu hareketi), gemi adamlarının gemiyi kasten kötü sevk ve idare etmeleri neticesinde de yüke gelen zararlardan ötürü taşıyanın sorumluluğu yoktur[163]. Bütün manevra hareketleri, dümen ve makine kumandaları, mevki tayini, radara bakılması, ışıklandırma, işaret verme, deniz trafik kurallarına uyma vs. geminin sevkine dair hareketlerdir[164].

Geminin başkaca teknik idaresinden doğan kusur ise, geminin sevki dışında kalan[165], geminin bakım ve muhafazası ile ilgili tedbirlerdeki kusurdur[166]. Burada alınması gereken tedbirden kasıt yolculuk başladıktan sonra gemi adamlarının geminin teknik idaresine ilişkin kusurdur. Teknik idare kusuruna örnek olarak yolculuk esnasında arızalanan dümenin veya kazanın tamir

158 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 133.
159 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 156.
160 **Ibid.,** p. 157.
161 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 133.
162 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 156.
163 **Ibid.**
164 Çatma da çok kez sevk kusurlarından ileri gelir ancak, çatma durumunda TTK m. 1062 değil de, çatma hükümleri, ya da TTK 947 ya da BK 55 hükümleri uygulanır. Bkz. **Ibid.,** p. 157. ve dpn. 80.
165 **Ibid.,** p. 157.
166 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 134.

ettirilmemesi gösterilebilir[167]. Bu durumda taşıyan yük zararları için sorumlu olmayacaktır, ancak geminin seferin başında denize, yola ve yüke elverişsizliği müstesnadır.

Teknik idare kusuru ile, *ticari kusuru*[168] birbirinden ayırmak, taşıyanın sorumlu olup olmadığını tespitte çok önemlidir. Çünkü taşıyan gemi adamları ve kendi adamlarının ticari kusurları neticesinde yüke verdikleri zararlardan ötürü sorumlu olacaktır. Ticari kusur, gemi adamlarının yükün bakımı ve muhafazasındaki kusurlarıdır[169]. Bu her iki kusur türünü birbirinden ayırmak için somut olayda alınması geren tedbirde daha çok geminin mi yoksa yükün mü menfaati olduğunu tespit etmek gerekir[170]. Kanunumuz *daha çok yükün menfaati icabı alınan tedbirleri geminin* teknik idaresinden saymamıştır. Teknik kusur-ticari kusur tespitinde bir ihtilaf çıkması halinde ise TTK m. 1062/son ticari kusurun var olduğu olasılığını kabul ederek, taşıyanı sorumlu tutmak cihetine gitmiştir[171]. Ticaret Kanunumuzun m. 1062/son düzenlemesi, taşıyanın sorumluluk alanını genişletmek maksadıyla yapılan 1924 La Haye Kuralları'nda bulunmayan bir hükümdür, dolayısıyla taşıyanın sorumluluğunu arttırmak konusunda, bu konuda TTK'nun daha da ileri gittiğini görüyoruz[172].

TTK m 1062/2'deki şartların mevcut olduğunu, yani yük zararının, taşıyanın adamlarının veya gemi adamlarının geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ait hareketlerden meydana geldiğini ispat taşıyanın üzerindedir[173]. Adamlarını seçme ve denetlemede ihmal de kusurdur[174].

---

167 **Ibid.**

168 Ticari kusura ilişkin örnekler için bkz. Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** pp. 81-85.

169 **Ibid.;** ayrıca bkz.: Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 135. Geminin denize, yola, yüke elverişsiz olması ve yükün bakım ve muhafazası için alınması geren tedbirlerin alınmaması, özen borcunun yerine getirilmemesi *ticari kusurdur.*

170 **Ibid.**

171 **Ibid.;** p. 135.

172 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 157.

173 **Ibid.,** p. 159.

174 **Ibid.**

2. Yangın

Taşıyan, yine TTK m. 1062 / 2 gereğince (1924 La Haye Kuralları 4/2/b), yük zararlarının yangın sebebiyle olmasından, kendi şahsi kusuru olmaması şartıyla mesul değildir[175]. Yükün taşınmak üzere teslim alındığı an ile varma limanında gönderilene teslim edildiği an arasında kalan süreç içerisinde gerek *gemide* gerekse de karada meydana gelen *yangınlar* bu gruba dahildir[176]. Ancak yangından söz edilebilmesi için, aleni bir ateş veya alevlenmenin mevcut olması gerekir, bir yangın çıkmadan aşırı ısıdan meydana gelen zararlar bu guruba girmez, bu durumda, sorumluluğun belirlenebilmesi için, aşırı ısı vb. olayların meydana geliş sebebinin tespiti gereklidir[177]. Bununla birlikte bir yangın vesilesiyle (mesela yangının dumanından) meydana gelen dolaylı zararlar da bu guruba dahildir[178].

Taşıyanın buradaki sorumsuzluk halinde, yangının gemi adamlarının teknik ya da ticari kusurlarının bir önemi yoktur. Yangın gemi adamının teknik kusuru sebebiyle de çıkmış olsa, ticari kusuru sebebiyle de çıkmış olsa taşıyanın buradaki sorumsuzluğu mutlaktır[179]. Ancak yangının, geminin yolculuğun başındaki yola, denize ve yüke elverişsizliğinden dolayı meydana gelmesi halinde taşıyanın sorumsuzluk hali ortadan kalkar[180].

Yangın nedeniyle meydana gelen yük zararlarında, TTK m 1062/2'deki şartların mevcut olduğunu, yani yangının çıkmasında kendi şahsi kusurunun bulunmadığını veya ispat etmek *taşıyanın* üzerindedir[181], ancak yangının, geminin yolculuğun başındaki yola, denize ve yüke elverişsizliğinden dolayı

---

175 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 135.

176 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 158.

177 **Ibid.**

178 **Ibid.;** ayrıca yangının kaynaklarına göre sınıflandırılması için bkz. Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** pp. 89-93.

179 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 159.

180 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 135.

181 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 159.; bkz tez. p. 113. dpn. 140.; Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** pp. 92-93.

meydana gelmesi halinde taşıyanın adamlarının ve gemi adamlarının kusurunu ispat yükle ilgilidedir[182].

3. Taşıtan veya Yükletenin Yükün Cins veya Değerini Kasten Yanlış Bildirmesi

TTK m. 1064'e göre de taşıtan veya yükletenin yükün cins veya değerini *kasten* yanlış bildirmesi halinde de taşıyanın mutlak sorumsuzluğu söz konusudur[183], burada mutlak sorumsuzluk için ağır kusur yeterli değildir[184]. 1924 La Haye Kuralları m. 4/5/4'ten alınmış olan bu hükmün amacı taşımak için yükü teslim almış olan taşıyanın nasıl bir sorumluluk riski altına girdiğini bilmek istemesinden kaynaklanmaktadır[185]. Taşıyan bu sorumsuzluk halini sadece taşıtan veya yükletene karşı değil, iyi niyetli gönderilene karşı da ileri sürebilir[186].

C. Taşıyanın Muhtemel Sorumsuzluk Halleri

1924 La Haye Kuralları m. 4'teki çeşitli bentlerden alınmış olan taşıyanın muhtemel sorumsuzluk halleri, TTK m. 1063'te 7 bent olarak sayılmıştır. TTK m. 1063/1'deki liste numerus clausus şeklinde sıralanmıştır[187], bu bent dışındaki olaylar bu hükme dahil değildir. Taşıyan yük zararlarının:

1. Denizin veya gemi işlemesine elverişli diğer suların tehlike ve kazalarından;

---

182 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 159.
183 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 135.
184 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 173.
185 **Ibid.**
186 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 135.
187 Ayrıntılı inceleme için bkz. Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** pp. 95-140.

2. Harb hadiselerinden, karışıklık ve ayaklanmalardan, amme düşmanlarının hareketlerinden, salahiyetli makamın emirlerinden veya karantina tahditlerinden;
3. Mahkemelerin el koyma kararlarından;
4. Grev, lokavt veya diğer çalışma manilerinden;
5. Yükletenin veya yükün sahibiyle acentasının veya mümessilinin hareket veya ihmallerinden;
6. Denizde can ve mal kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden;
7. Hacim veya tartı itibariyle kendiliğinden eksilmeden veya malın gizli ayıplarından yahut malın kendine has tabii cins ve mahiyetinden,

yük zararlarının yukarıda sayılı bendlerden birinden kaynaklanması ihtimalini ispat ederse kendinin sorumlu olmadığına ilişkin bir karine ortaya çıkar[188]. Bu durumda zarar sebebinin kesin olarak ispatı şart olmayıp, sebebinin muhtemel olduğunun ortaya konulması yeterlidir.

TTK M. 1063 hükmü, Almanlar tarafından Alman Ticaret Kanununa 1924 La Haye Kuralları'ndan alınırken, sorumsuzluk sistemini mutlak sorumsuzluk ve muhtemel sorumsuluk olarak ikiye ayırarak ispat külfeti bakımından önemli değişiklikler yapmışlardır[189]. Şöyle ki, muhtemel sorumsuzluk hallerinde, taşıyan lehine bir sorumsuzluk karine doğmakla birlikte, ispat külfeti yükle ilginin üzerine bırakılmıştır[190]. Taşıyanı sorumlu tutmak isteyen yükle ilgili:

1. Zararın meydana gelmesinde taşıyanın temsil ettiği bir kusurun bulunduğunu veya,

188 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 135.
189 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 141.
190 **Ibid.**; p. 141-147.; Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 136.

2. Zararın, m. 1063'teki hallerden birinden meydana gelmeyip taşıyan veya adamlarının kusurlarıyla sebep oldukları bir halden meydana geldiğini veya,
3. M. 1063'teki durumlardan birinin gerçekleşmesiyle birlikte, zararın taşıyanın kusuru neticesinde ortaya çıktığını,

ispat ettiği takdirde, taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkin karineyi çürüterek, taşıyanın sorumluluğuna gidebilir. Burada ispatı gereken kusur taşıyanın her türlü kusuru ile taşıyanın kendi adamlarının ve gemi adamlarının ticari kusurlarıdır[191].

V. Sorumluluk Hükümlerinin Emredici Niteliği

Türk Ticaret Kanunundaki taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerin önemli bir kısmı emredici nitelikte hükümlerdir. Esas itibariyle bu durum yine TTK'nun 1924 La Haye Kuralları'nın emredici hükümlerinden (m. 3, 4, 5) etkilenmesi sonucu oluşmuştur[192]. Ticaret kanunundaki emredici hükümler m. 1116'da şu şekilde sıralanmıştır:

1. Taşıyanın, seferin başında gemiyi denize, yola, yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü, TTK m. 1019,
2. Yüke özen borcu, TTK m. 1016, 1061, 1063,
3. Eşyanın sayı, ölçü ve tartısı ile markaların yanlışlığı sebebiyle doğan sorumluluk, TTK m. 1023/2,
4. Taşıyanın sorumluluğunun, koli ve parça başına belirli bir meblağ ile sınırlandırılması, TTK m. 1114,
5. Maldaki ziya veya hasarın tespiti ve ihbarı, TTK m. 1066,
6. Dava açma süresi, TTK m. 1067,
7. Konişmentoda yüke dair kayıtların karine teşkil etmesi, TTK m. 1110,

191 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 136.
192 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 183.

8. Gemi alacaklısı hakları, TTK 1235 bent 7/8.

Yukarıda saydığımız hükümlerin emredici nitelikte olmalarının sonucu, bu hükümlere aykırı olarak, taşıyanın borç ve sorumluluğunu önceden kaldıran veya daraltan kayıt ve şartların geçersizliğidir[193]. Bununla birlikte bu sonuç gemi alacaklısı hakları için de aynıdır, yani gemi alacaklısı hakkının doğmayacağı önceden[194] kararlaştırılamaz[195]. Bundan başka yükle ilgilinin sigortadan doğan hak ve alacaklarını taşıyana devretmesi[196], ispat yükünün taşıtan veya gönderilen aleyhine olarak çevrilmesi ve bunun gibi menfaatler sağlanması maksadıyla yapılan anlaşmalar emredici hükümler dolayısıyla geçersizdir[197]. Ancak buna karşılık taşıyanın sorumluluğunu genişleten yükle ilgili lehine yapılan anlaşmalar ise geçerlidir[198], bunlara örnek olarak TTK m. 1066'daki zarar ihbarı şartından feragat, m. 1114'deki para miktarının arttırılması veya taşıyanın geminin denize, yola, yüke elverişliliği hakkında garanti taahhüdünde bulunması gibi anlaşmalar gösterilebilir[199].

Bu esaslarla birlikte, m. 1116'nın emredici nitelikte olabilmesi için ise iki şartın meydana gelmesi gerekmektedir:

1. Konişmento düzenlenmiş olmalı,
2. Çarter taşımalarında, konişmento taşıtan veya yükletenin elinden çıkıp, bir üçüncü kişiye devredilmiş olmalıdır[200].

---

193 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 130.

194 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 194. ve dpn. 35.

195 Gemi alacaklısı hakkıyla ilgili olarak ayrıntılı bilgi için bkz. Gülören Tekinalp, **Türk Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı,** İstanbul, Cezaevi Matbaası, 1967, pp. 65-71. vd.; Nuray Barlas, **Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği,** İstanbul, Beta, 2000, p. 4.

196 Benefit of insurance clause

197 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 193. ve dpn. 33. ve dpn. 34.; Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 137.

198 **Ibid.**

199 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 193.

200 **Ibid.** pp. 184-185.

TTK m. 1116'daki emredici hükümlere muhalefetin neticesi, söz konusu kayıtların butlanıdır, ancak kayıtların butlanı tüm akdin (konişmento, navlun sözleşmesi) butlanı sonucunu doğurmayacaktır. Batıl kayıt yerine emredici hüküm uygulanacaktır[201].

TTK m. 1116 ilgili bir diğer sorun ise, kanunda sayılmış hallerle emredici hükümlerin uygulama alanının sınırlı olup olmayacağıdır. Bu haller taşıyanın gecikme zararlarından sorumluluğu, kusurlu olarak yanlış konişmento tanziminden sorumluluğu, taşıyanın haksız fiil sorumluluğu ve taşıyanın navlun sözleşmesini hiç ifa etmemesi ile bu durumlar dışında kalan sorumluluk halleridir[202].

Gecikme zararı, yükün boşaltma limanına geç gelmesi sebebiyle, malın piyasa değerinin düşmesi veya gönderilenin bir üçüncü şahıs ile yaptığı alım-satım gibi sözleşmelerin feshi gibi sonuçların doğması halinde meydana gelen zarardır. Türk Ticaret Hukuku mevzuatında emredici hükümlerin taşıyanın gecikme zararına ilişkin sorumluluğuna da uygulanacağına ilişkin açık hükümler mevcut değildir, ancak Borçlar Kanununun genel hükümlerine müracaat her zaman mevcuttur[203]. Buna karşılık, bazı yazarlar 1924 La Haye Kuralları'nın 3. maddesinin 8. bendine göre taşıyanın kusurlu bir şekilde yüke gelen hasar veya ziyandan sorumlu olduğu cihetle emredici hükümlerin gecikme zararları bakımından da uygulanacağı görüşündedir[204]. Bu yazarların görüşü doğrultusunda Türk Hukuku bakımından varılacak sonuç TTK m. 1116'daki emredici hükümlerin gecikme zararları bakımından da uygulanacağı yolundadır.

Bu konudaki diğer görüş ise, 1924 La Haye Kuralları'nın genel hükümleri sınırlamadığından gecikme zararları bakımından emrediciliğin söz konusu

201 **Ibid.,** 194.
202 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** pp. 190-193.
203 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 72.
204 **Ibid.,** p. 72. ve dpn. 64'teki yazarlar.

olmadığı yolundadır[205]. Bu durumda Türk Hukuku bakımından gecikme zararlarında TTK m. 1116'daki emredici hükümler uygulama alanı bulamayacaktır. Bununla birlikte zaten 1924 La Haye Kuralları'nda da gecikme zararlarını düzenleyen açık bir hüküm yoktur[206]. Konuya farklı yaklaşan *Çağa* ise, her şeyden önce gecikme zararının sebebinin incelenmesi gerektiği görüşündedir. Yazara göre, gecikme taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten sorumlu olduğu bir durumdan meydana geliyorsa; veya yükün zayi olması veya hasarı şeklinde ortaya çıkıp da gecikme sebebinin özelliğine göre TTK 1061 ve devamındaki hükümler dışına çıkan bir sorumluluk söz konusu olmazsa TTK m. 1116 hükmü uygulanacaktır[207]. Buna karşılık, gecikme zararı neticesinde yük zayi olur veya hasara uğrarsa ve bu TTK 1061 ve devamı ile m. 1019 hükümlerine tabi olmayan bir sorumluluktan ileri gelirse bu durumda TTK 1116'daki emredici hükümler uygulanmayacaktır[208].

VI. Emredici Hükümlerin İstisnaları

Türk Ticaret Kanunu m. 1117'de[209] emredici hükümlerin istisnaları sıralanmıştır. M. 1117 ile 1116. maddedeki emredici hükümlerin, borçlar kanunundaki sınırlar içinde kalmak şartıyla, uygulama alanı daraltılmış, yani, m 1117'de sayılan hallerde, taşıyanın sorumluluğunu önceden kaldıran ya da

---

205 **Ibid.,** p. 72. ve dpn. 65'teki yazarlar.

206 **Ibid.,** p. 72.

207 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 192. ve dpn. 29.

208 **Ibid.,** p. 192. ve dpn. 29a.

209 MADDE 1117 - Müşterek avarya için yapılan anlaşmalarda ve aşağıda yazılı hallerde 1116. madde hükmü tatbik olunmaz:
1. Mukavelenin canlı hayvanlara veya konişmentoda güvertede taşınacağı yazılı olup da fiilen böyle taşınan mallara taallük etmesi;
2. Taşıyana, malların yüklenmesinde önce ve boşaltılmasından sonra düşen mükellefiyetler;
3. Mûtat ticari taşıma işlerinden olmamasına rağmen normal ticari işler arasında yapılacak olan bir mal taşıma işine mütaallik olup da malların hususi vasıfları veya mahiyetleri yahut taşımanın hususi halleri sebebiyle haklı görülen anlaşmalar (Yalnız konişmentonun bu anlaşmaları ve "Emre değildir" kaydını ihtiva etmesi şarttır);
4. 1118 inci maddede yazılı çarter partiler; şu kadar ki; 1116. maddenin 3 üncü fıkrası hükmü mahfuzdur.
Yukarıdaki fıkradaki hallerde kabul edilecek olan mesuliyeti bertaraf veya tahdid eden şartlar hakkında Borçlar Kanunu hükümleri mahfuzdur.

daraltan kayıtların navlun sözleşmesine ya da konişmentoya konulmasına izin verilmiştir[210]. Bu haller kanundaki sırasıyla şöyledir:

1. Müşterek avarya hakkındaki anlaşmalarla ilgili konacak kayıtlar, örneğin TTK m. 1181 düzenlemesinde müşterek avarya paylaşımında taşıyan lehine bir düzenleme olanaklıdır[211], müşterek tehlike gemi adamlarının kusurundan ileri gelse dahi taşıyanın avarya tazminatı isteyebileceği kararlaştırılabilir[212]. Konuyla ilgili 1924 La Haye Kuralları m. 5'deki hüküm de bu yöndedir.

2. Canlı hayvanlar ve güverte yükü de istisnai haller arasında sayılmıştır. Esasen canlı hayvanların istisnai hal olarak sayılmasının sebebi yolculuk sırasında herhangi bir sebepten ötürü telef olmalarının kolay olmasından kaynaklanmaktadır[213]. Güvertede taşımanın istisnai hal olarak sayılmasının sebebi ise, güvertede taşınan yükün büyük ölçüde tehlikelere maruz kalması olasılığıdır[214]. Güverte yükünü istisnai hal olarak kabul edebilmemiz içinse TTK m. 1029[215] gereğince, yükün güvertede taşınmasına yükletenin izin vermesi, yükün konişmentoda güverte yükü olarak sayılması ve yükün fiilen de güvertede taşınması gerekir[216]. Konuyla ilgili 1924 La Haye Kuralları'na baktığımızda ise m. 1/c'de güverte yükünün düzenlendiğini ancak, canlı hayvanların eşya olarak tanımlanmadığını görüyoruz.

3. Kara zararlarından sorumluluk hali de istisnai durum olarak sayılmıştır. Yükün teslim alınmasıyla yüklenmesine kadar ve yükün boşaltılmasıyla teslim edilmesine kadar geçen süre içinde karada veya layterlerde[217] meydana gelen

---

210 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 137.
211 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 195.
212 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 139.
213 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 196.
214 **Ibid.**
215 Madde 1029 - Yükletenin muvafakati olmadıkça eşya güverteye konamayacağı gibi küpeşteye de asılamaz.
216 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 196. ve dpn. 40.
217 Layter (şat), bir yüzer yapıdır.

zararlar bu gruba dahildir[218]. Ancak bu durumda ispat külfeti taşıyan üzerindedir, yani sorumluluktan kurtulabilmesi için, yükteki ziya veya hasarın yüklemeden önce veya boşaltmadan sonra meydana geldiğini ispat etmesi gerekir[219]. 1924 La Haye Kuralları m. 1/e'deki düzenleme ise, malın gemiye yüklenmesi anından, boşaltılması anına kadar geçen süreyi kapsar.

4. Olağan ticari taşıma niteliğinde olmayan taşımalarda, yani, malların özel nitelik ve içerikleri (müze eşyası veya yüksek değerli sanat eşyaları gibi)[220] ya da taşımaya has özel durumların varlığı (kutba gidecek bir heyetin eşyalarının taşınması)[221] halinde konişmentoya konan kayıtlar veya şartlar emredici hükümlerin dışında kalır[222]. Bu hüküm 1924 La Haye Kuralları'nın 6. maddesinden alınmıştır. Bu tip taşımaların emredici hükümlerin istisnasını oluşturabilmesi için konişmentoya *"emre değildir"* kaydının düşülmesi gereklidir. Bununla birlikte, esasen konişmento "emre" kaydını içermedikçe bir kıymetli evrak sayılmayacağından TTK m. 1117./3'teki bu şart gereksizdir[223].

5. Dış taşımalara ait çarter sözleşmeleri de emredici hükümlerin istisnalarını oluşturur[224]. Şöyle ki, 1924 La Haye Kuralları hükümleri, çarter sözleşmelerine uygulanmaz niteliktedir (m.5/2). Ticaret kanunumuzda ise, Türk limanları arasındaki taşımalar hariç olmak üzere, 1924 La Haye Kuralları'na uygun olarak TTK m. 1117 / 1 / 4'te çarter partiler TTK m. 1116 dışında bırakılmıştır[225]. Sonuç olarak karşımıza şu ihtimaller çıkabilir:

---

218 **Ibid.**p. 196. vd.
219 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 138.
220 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 198.
221 **Ibid.**
222 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 138.
223 **Ibid.**
224 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 63.
225 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 198.

a) Türk limanları arasındaki kırkambar veya çarter taşımalarında konişmento düzenlenmemiş olsa dahi TTK m. 1116'daki emredici hükümler uygulanır[226].

b) Dış taşımalarda ise, yani bir Türk limanı ile yabancı liman arasındaki ya da iki yabancı liman arasında yapılan çarter taşımalarında:

   i. Konişmento düzenlenmedikçe[227],
   ii. Konişmento düzenlenip de bir üçüncü kişinin eline geçmeyip, yükletenin veya taşıtanın elinde kaldıkça[228],

   TTK m. 1118 gereğince TTK m. 1116'daki emredici hükümler uygulanmaz.

c) Bir dış kırkambar taşıması varsa, TTK m. 1117'de sadece çarter partiler istisna edildiği için:
   i. Konişmento düzenlenmişse TTK m. 1116'daki emredici hükümler uygulanır.
   ii. Konişmento düzenlenmemişse 1924 La Haye Kuralları'ndan gelen bu hükme göre emredici hükümler uygulanmaz[229].

VII. Sorumluluğun Sınırları

Taşıyanın sorumluluğu, 1924 La Haye Kuralları m. 4/5'de, malın değerinin konişmentoya kaydettirilmemesi halinde, ziya veya hasardan dolayı, koli ve parça başına, 100 altın sterlin veya bu miktara tekabül eden bir meblağ ile sınırlandırılmıştır. Ancak, andlaşmada yer alan bu hüküm, andlaşmanın Türkiye açısından doğrudan uygulanabildiği durumlarda söz konusu

226 **Ibid.;** Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** pp. 64-65.
227 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 61.
228 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 198.; Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** p. 63.
229 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 199.

olabilecektir. Doğrudan uygulanamadığı durumlar da ise, andlaşmanın 4/5. maddesi, Alman mehaz kanun yoluyla dolaylı olarak iç hukukumuza girdiği şekliyle (TTK m. 1114) uygulayacaktır.

Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması , Ticaret Kanununa göre üçe ayrılmıştır: Ticari değerle sınırlandırma TTK m. 1112 ve m 1113, belirli bir meblağ ile sınırlandırma TTK m. 1114 ve deniz serveti (gemi ve navlun) ile sınırlandırma.

1. 1924 La Haye Kuralları'nda bulunmayan ve Alman Ticaret Kanunundan gelen[230] TTK m. 1112'ye[231] göre, TTK m. 1061 ve 1062'deki nedenlerden birinden ötürü yükte meydana gelen ziya veya hasardan ötürü taşıyandan edilecek tazminat talebi, yükün varma limanındaki adi piyasa değeri (ticari değeri) ile sınırlıdır[232]. Bu değerden yükün zayi olması sebebiyle tasarruf edilmiş olan gümrük ve diğer masraflarla navlun indirilir. Varma yerine ulaşılamadığı takdirde yolculuğun bittiği yer, yolculuk geminin ziya ile biterse yükün emniyet altına alındığı yer varma limanı sayılır (TTK m. 1112/son).

Malların hasarı halinde ise TTK m. 1113[233] hükmü devreye girer. Buna göre, yükün TTK 1061 ve 1062. maddelerdeki sebeplerden biri nedeniyle hasarlanması neticesinde tazminat ödenmesi gerekirse, taşıyan malların hasarlı

---

230 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 162.

231 Madde 1112: Yükün tamamen veya kısmen zıyaı yüzünden 1061 ve 1062. maddeler gereğince tazminat verilmesi lazım gelirse, taşıyan malların adi piyasa değerini veya aynı cins ve mahiyetteki malların varma yerinde boşaltmanın başladığı tarihte, eğer gemi bu yerde boşaltılmazsa oraya muvasalatında haiz olduğu değeri öder; bundan zıya sebebiyle tasarruf edilen gümrük ve sair masraflarla navlun indirilir.
Varma yerine ulaşılmadığı takdirde yolculuğun bittiği yer; yolculuk geminin zayi olmasıyla biterse, yükün emniyet altına alındığı yer, varma yeri sayılır.

232 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 162.; Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 131.

233 Madde 1113: Yükün hasarı yüzünden 1061 ve 1062. maddeler gereğince tazminat verilmesi lazım gelirse, taşıyan malların hasarlı haldeki satış değeri ile piyasa değeri veya malların varma yerinde boşaltılmanın başladığı tarihte hasarsız olarak haiz olacakları değer arasındaki farkı öder, hasar sebebiyle tasarruf edilen gümrük ve diğer masraflar bundan indirilir.

haldeki satış değeri ile piyasa değeri arasındaki farkı öder[234]. Bu değerden, navlun hariç olmak üzere, hasar sebebiyle tasarruf edilen gümrük ve diğer masrafların indirilmesi gerekir.

TTK m. 1112 ve 1113'teki en önemli unsur ise, varma limanındaki gönderilenin, yükün ticari değerini aşan kısımda meydana gelen zararını (örneğin zarar sebebiyle mahrum kaldığı kar) isteyemeyecektir[235].

Ticari değerle sınırlandırma yükün TTK m. 1061 ve 1062'deki nedenlerden ötürü ziya veya hasarından doğan sorumluluk için geçerlidir. Bu maddeler dışında kalan bütün sorumluluk hallerinde, TTK m. 1019'daki sefere elverişsizlik sebebiyle yükün ziya veya hasara uğramasında[236], TTK m. 1028'de yanlış konişmento düzenlenmesi sebebiyle ödenecek tazminatta, haksız fiil hükümleri veya gecikme zararları sebebiyle sorumlu olduğu durumlarda, taşıyanın sorumluğu ticari değerle sınırlı değildir[237].

TTK m. 1112 ve 1113'ün emredici nitelikte hükümler olup olmadıkları incelendiğinde, TTK m. 1116'da bu hükümlere bir atıf yapılmadığı görülmektedir. Bu bakımdan TTK m. 1112 ve 1113. emredici nitelikte değildirler[238].

2. Taşıyanın yük ziya veya hasarından doğan bir diğer sorumluluk sınırı ise, kaynağını 1924 La Haye Kuralları m. 4/5'ten alan TTK m. 1114'teki[239] koli parça başına sınırlı sorumluluktur. Ancak 1924 La Haye Kuralları'nda

234 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 131

235 **Ibid.**

236 **Ibid.**.

237 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 162.

238 **Ibid.**

239 Madde 1114: Yükleten yükün cins ve kıymetini yükleme başlamadan önce bildirmemiş ve bu beyanı konişmentoya yazılmamış olduğu takdirde, taşıyan, her halde beher koli veya parça başına en çok 100.000 Türk lirası ile mesul olur.

sorumluluk sınırı koli parça başına 100 sterlindir, bu *altın değerinden* bir birimdir[240].

TTK m. 1114'te düzenlenmiş olan hükme göre, yükleten yükün cins ve değerini yükleme başlamadan önce taşıyana bildirmemişse veya bildirmesine rağmen bu beyanı konişmentoya yazılmamışsa, taşıyan beher koli ve parça başına 100.000 TL ile sınırlı olarak sorumlu olacaktır. TTK m. 1114'teki şartlardan birinin gerçekleşmesi taşıyanın bütün sorumluluk hallerinin bu şekilde sınırlandırılması sonucunu doğurur[241]. Bu durumda, koli veya parçanın değeri 100.000 TL'nin üzerinde ise sadece 100.000 TL, 100.000 TL'nin altında ise ticari değeri ödemekle yükümlü olacaktır[242]. Değerin konişmentoda yazılmış olmaması durumunda başka herhangi bir surette belirlenebilmesi bu sonucu değiştirmez[243]. Tazminatın sınırlandırılmasında kusurun derecesine bakılmaz, ziya veya hasarın *ağır kusur* veya *kast* sebebiyle meydana gelmiş olması hallerinde de durum değişmez[244]. Maddenin öngördüğü meblağ TTK m 1112 ve 1113'ten de ileri giderek tazminatın en yüksek haddidir[245].

Koli (ünite)[246] ibaresinden anlaşılması gereken, yükün, sandık, çuval, paket veya ambalaj gibi herhangi bir şekilde muhafaza altına alınmasıdır[247]. Parça ise kolinin mevcut olmadığı durumlarda, yükün tamamını ifade etmeyen, yüke ait navlun hesabında mutat ölçü birimi olarak anlaşılmaktadır[248]. Parça kavramı sadece dökme yükleri değil, muhafaza altına alınmadıkları taktirde, kamyon, makine gibi her nevi malı da kapsamaktadır[249]. Sorumluluk sınırının parça adedine göre tespit edilebilmesi için ortada koli olmamalıdır[250].

---

240 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 165.
241 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 132.
242 **Ibid.**
243 **Ibid.**
244 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 165.
245 **Ibid.,** p. 164.
246 Ünite kavramı için bkz. **Ibid.,** p. 169. ve dpn. 130, p.170.
247 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 132.
248 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 132.
249 **Ibid.;** p. 133.
250 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 169.

TTK m. 1114'deki *her halde* kelimesi yüzünden deniz hukukunun bütün özel sorumluluk halleri bu madde kapsamına dahildir. Yükün ziya veya hasarı, başlangıçtaki elverişsizlik, yükün izinsizce başka gemiye yükleme veya aktarma yasağı, TTK m 947 uyarınca taşıyanın gemi adamlarının kusurlu hareketleriyle yüke verdikleri zararlardan, TKK m. 1217'de ve devamındaki munzam sorumluluk halleri ve gecikme zararlarından sorumluluk madde dahilindedir[251]. Buna karşılık yanlış konişmento düzenlenmesinden doğan sorumluluk ve borçlar hukukuna dayanan haksız fiil sorumluluğunda TTK m. 1114 geçerli değildir[252].

3. Bir diğer sorumluluk sınırı ise taşıyanın yük ziya veya hasarı için yalnızca gemi ve navlunla yani deniz servetiyle sınırlı olarak sorumlu olduğu haldir. Bu durumda taşıyan:

1. Donatan veya gemi işletme müteahhidi ise olan taşıyanın, şahsi kusurunun varlığı olmaması şartıyla deniz servetiyle sınırlı olarak sorumludur,
2. Donatan veya gemi işletme müteahhidi değilse, her zaman *sınırsız şahsi*[253] sorumludur[254].

VIII. Yükteki Zararın Tespiti ve İhbar Süresi

Yükün ziya veya hasara uğraması durumda, yükle ilgililerin, haklarını ve menfaatlerini koruyabilmeleri için bir takım maddi olayları, kanuni süreler içinde tespit ettirmeleri gerekmektedir. Bunun amacı, yükle ilgililer lehine olan delillerin ortadan kaybolmasını engellemektir[255]. Bu bakımdan, kaynağını 1924

---

251 **Ibid.,** p. 167.
252 **Ibid.,** p. 168.
253 Sınırsız şahsi sorumluluk hali için bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I,** pp. 134-135.
254 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 133.
255 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 150.

La Haye Kuralları m. 3/6'dan alan, TTK m. 1065[256] ve 1066[257] (TTK m. 1066, TTK m. 1116 uyarınca emredici niteliktedir[258]) gereğince, gönderilen en geç teslim alma sırasında, yükün durumunu, ölçü, sayı veya tartısını, mahkeme, yetkili makamlar veya resmi görevli bilirkişiler vasıtasıyla, karşı tarafın huzurunda tespit ettirmelidir. Böyle bir resmi tespit tazminat davası için delil teşkil eder. Resmi tespit yaptırılmadığı hallerde, gönderilen yükteki ziya veya hasarı en geç teslim alma sırasında, ziya veya hasar haricen belli olur nitelikte değilse, teslimden itibaren *üç gün* içinde taşıyana veya temsilcisine *yazılı* olarak bildirilmelidir[259]. Resmi tespitin yaptırılmaması veya ihbarın süresinde yapılmamasının sonucu, ispat yükünün taşıyan lehine değişmesi şeklindedir, yoksa gönderilenin tazminat talebine ilişkin hak ortadan kalkmaz, sadece ağır bir ispat külfeti altına girer[260].

IX. Hak Düşürücü Süre

Türk Ticaret Kanunumuzun hak düşürü süreyi düzenleyen 1067.[261] maddesi, kaynağını 1924 La Haye Kuralları m. 3/4/6 fıkrasından gelen

256 Madde 1065: Gönderilen malları teslim almadan, kaptan veya gönderilen malların hal ve vaziyetini, ölçü, sayı ve tartısını tesbit ettirmek maksadıyla onları mahkemeye veya salahiyetli diğer makamlara yahut bu husus için resmen tayin olunmuş eksperlere muayene ettirebilir. Mümkün oldukça diğer taraf da hazır bulundurulur.

257 Madde 1066 - Malların uğramış olduğu zıyaı veya hasarın, en geç navlun mukavelesi gereğince bunları teslim almaya salahiyetli olan kimseye teslimi sırasında taşıyana veya boşaltma limanındaki temsilcisine yazılı olarak bildirilmesi şarttır. Zıya veya hasar haricen belli değilse, ihbarnamenin mezkür tarihten itibaren üç gün içinde gönderilmesi kafidir. İhbarnamede zıya veya hasarın umumi olarak gösterilmesi lazımdır.
Malların hal ve vaziyeti yahut ölçü, sayı veya tartısı en geç birinci fıkranın birinci cümlesinde yazılı anda her iki tarafın iştirakiyle mahkeme veya salahiyetli makam yahut bu husus için resmen tayin edilmiş eksperler tarafından tesbit edilmişse ihbara lüzum kalmaz.
Malların zıya veya hasarı ne ihbar edilmiş ve ne de tesbit ettirilmiş olursa, taşıyanın malları konişmentoda yazılı olan halde teslim ettiği ve şayet mallarda bir zıya veya hasar sabit olursa, bu zararın taşıyanın mesul olmayacağı bir sebepten ileri geldiği kabul olunur. Şu kadar ki; bu karinelerin aksi ispat olunabilir.

258 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 153. ve dpn. 71.

259 **Ibid.,** pp. 150-155.

260 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** pp. 130-131.

261 Madde 1067: Malların tesliminden (Madde 1066, fıkra 1, cümle 1) veya teslim edilmiş olmaları icap eden tarihten itibaren bir yıl içinde mahkemeye müracaat edilmediği

hükümden almıştır[262]. Buna göre malların tesliminden veya teslim edilmiş olmaları icap eden tarihten itibaren *bir yıl içinde*, malların ziya veya hasarından dolayı taşıyan aleyhine açılmayan her türlü sorumluluk davası düşer. Bu süre, mahkemece re'sen dikkate alınmalıdır ve zamanaşımının kesilmesine ait hükümlere (BK m. 132/133) tabi değildir[263]. Yükle ilgili bunun önüne geçmek için bir yıl içinde *mahkemeye başvurmak* veya *icra takibinde* bulunmak zorundadır[264]. Hak düşürü süre m. TTK m. 1116 ve 1118 uyarınca emredici nitelikte olduğundan, taşıyan lehine bu süreyi kısaltan anlaşmalar batıldır[265], buna karşılık bu süre yükle ilgili lehine uzatılabilir[266].

Bir yıllık süre geçtikten sonra, sürenin uzatılması mümkün değildir, zira sürenin dolmasıyla düşmüş olan hak, süre uzatımı anlaşmasıyla geri kazanılamaz[267].

X. 1924 La Haye Kuralları'nın Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Etkisi

Bilindiği gibi, kanunların yapılış amacı, yürürlüğe girdikleri dönemdeki sosyal ve ekonomik ihtiyaçları karşılayabilmektir. Bu amaçla Alman Ticaret Kanundan alınmış olan 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu 1957 yılında yürürlüğe girmiştir. Ancak yaklaşık 50 senedir yürürlükte olan bu kanun, zamanımızın sosyal ve ekonomik ihtiyaçlarına cevap veremediği için yenilenmesi gerekliliği doğmuş, bu maksatla da bir tasarı hazırlanmıştır. Tasarıda günün ticari ihtiyaçlarına cevap verebilecek, uluslararası konvansiyonlarla uyumlu, özellikle Avrupa Birliği müktesebatına uyum

---

takdirde,taşıyan aleyhine malların zıya veya hasarından dolayı her türlü mesuliyet davası hakkı düşer.

262 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 202.

263 **Ibid.,** p. 203.

264 Kender/Çetingil; **Deniz Ticareti Hukuku;** p. 133.

265 Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** p. 207.

266 **Ibid.,** p. 208.

267 **Ibid.,** p. 208.

sağlamak maksatlı düzenlemeler yapılmıştır. Bununla birlikte, bu yeni düzenlemeler içinde deniz ticaret hukuku hükümleri de mevcuttur. Bu bakımdan 1924 La Haye Kuralları'nın Türk deniz ticaret hukukuna etkisi yeni Türk Ticaret Kanunu Tasarısında da mevcuttur. Biz de tezimizin güncelliğini koruyabilmesi maksadıyla, bu bölümünde tasarıdaki deniz ticaret hukukunda taşıyanın sorumluluğuna ilişkin yenilikleri ve 1924 La Haye Kuralları'nın tasarı üzerindeki etkililerini gözden geçirmeyi uygun bulduk.

Bu hususta öncelikle, 1924 La Haye Kuralları'nın yürürlükte bulunan Türk Ticaret Kanunu Hükümlerini genel olarak hatırlamanın, daha sonra da bunları 1924 La Haye Kuralları ile kıyaslamanın metod olarak uygun olacağı görüşündeyiz.

Doğrudan veya Alman Mehaz Kanun yoluyla 1924 La Haye Kuralları'ndan etkilenen TTK hükümleri şunlardır:

1. Konişmento ve navlun sözleşmesi ilişkisini düzenleyen TTK m. 1110,
2. Taşıyanın, başlangıçtaki elverişsizlikten sorumluluğu TTK m. 1019;
3. Yükün ziya veya hasarından sorumluğu TTK m. 1061-1062,
4. Sorumluluk hükümlerinin emredici niteliği TTK m. 1116,
5. Emredici hükümlerin istisnaları TTK m. 1117,
6. Kanuni sorumsuzluk halleri. Mutlak sorumsuzluk halleri TTK m. 1062/2; muhtemel sorumsuzluk halleri TTK m. 1063,
7. Sorumluluğun sınırı, TTK m.1114,
8. Yükteki zararın tespiti TTK m 1065, ve ihbar süresi TTK 1066,
9. Hak düşürücü süre ve zamanaşımı TTK m. 1067.

Yukarıda sıraladığımız hükümler ışığında tasarıdaki 1924 La Haye Kuralları'nın etkisi altında kalan düzenlemeler ise şunlardır:

1. Bilindiği gibi, konişmento ve navlun sözleşmesi arasındaki ilişkinin önemi TTK m. 1116'daki emredici hükümlerin yani dolaylı olarak 1924 La Haye Kuralları'nın uygulanabilmesi açısından önemlidir. Tasarıda TTK m. 1116 yerine getirilen, TTKT m. 1243 hükmü incelenmelidir. TTKT m. 1243 incelendiğinde, konişmento ile ilgili hükmün muhafaza edildiği fakat, emredici hükümlerin kapsamına navlun sözleşmelerinin de dahil edildiği görülmektedir[268]. Ancak bu noktada, emredici hükümlerin konişmentolu taşımalara uygulanması bakımından, 1924 La Haye Kuralları'nın madde üzerindeki etkisi halen devem etmektedir. Emredici hükmün madde metninde yer alan navlun "sözleşmesi *veya* konişmento" ibaresi, emredici hükümlerin navlun sözleşmeleri ve konişmentolar bakımından ayrı ayrı değerlendirilebileceği sonucunu doğurmaktadır[269].

2. Taşıyanın, TTK m 1019'da düzenlenen, geminin yolculuğun başında denize, yola ve yüke elverişsizliğinden ötürü sorumluluğu TTKT m. 1141'de düzenlenmiştir[270]. Tasarıda TTK m 1019 hükmünde değişiklik yapılmış olmakla beraber, yeni düzenleme 1924 La Haye Kuralları m. 3/1/a , m. 4/1 ve 4/2 uyumludur ve tasarıdaki m. 1243 hükmünce emredici niteliktedir[271].

3. Taşıyanın TTK m. 1061'de düzenlenen, yükün ziya veya hasarından sorumluğu, TTKT m. 1178'de düzenlenmiştir. TTK m 1061'deki özen borcunun menşei 1924 La Haye Kuralları m. 1/e'dir. TTKT m 1178/1 de aynı düzenlemeyi getirmiş ve fakat madde hükmüne farklı düzenlemeler de

---

268 T.C Adalet Bakanlığı, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı,** Ankara, 2005, p. 271.

269 Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Genel Grekçeler: 188- Tasarının 1243 ilâ 1245 inci maddelerinde emredici hükümler 6762 sayılı Kanun'un 1116 ilâ 1118 inci maddelerine paralel olarak tanzim edilmiş, ancak Tasarıdaki değişiklik ve yeniliklerin gerektirdiği düzeltmeler yapılmıştır. Bkz. **Ibid.;** p. 389.

270 **Ibid.;** p. 245.

271 Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Genel Grekçeler: 181- Tasarının 1138 ilâ 1141 inci maddelerinde yer alan genel hükümler, esas itibarıyla, 6762 sayılı Kanun'un 1016 ilâ 1019 uncu maddelerinden alınmıştır. Bkz. **Ibid.;** p. 387.

eklenmiştir[272]. Ancak yine bu hüküm de tasarıdaki m. 1243 hükmünce emredici niteliktedir[273].

4. Sorumluluk hükümlerinin emredici niteliğini düzenleyen TTK m. 1116 ise, tasarıda 1243. maddede yer etmiştir. Bu maddede 1924 La Haye Kuralları'ndan etkilenen hükümler şunlardır:

Konişmento düzenlenen hallerde:

a. TTKT m. 1141'deki sefere elverişsizlik hali,
b. TTKT m. 1178'deki yüke özen borcu,
c. TTKT m. 1145'deki (yürürlükteki kanun m. 1023/2) eşya hakkında taşıyana tam ve doğru beyanda bulunma yükümlüğü, ve m. 1165'deki eşyanın taşınması için gerekli belgelerin taşıyana verilmesine ilişkin ve bu belgelerdeki bütün yolsuzluklardan ve özellikle bunların gerçeğe uymayan beyanları içermelerinden ileri gelen sorumluluk,
d. TTKT m. 1237'deki konişmentoda yüke dair kayıtların karine teşkil etmesi (TTK m. 1110),

Tasarı kanununun deniz ticaretine ilişkin kısmının, emredici hükümlerini düzenleyen 1243. maddesinde, 1924 La Haye Kuralları'nın etkisi altında kalan yukarıda saydığımız düzenlemeler dışında, bir de yürürlükteki Türk Ticaret Kanununda olmayan, fakat tez konumuzda daha öncede belirttiğimiz gibi 1924 La Haye Kuralları m. 4/son'da düzenlenmiş olan tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin düzenleme, *ejusdem generis* kuralına uygun şekilde , tasarı kanunun 1148. maddesinde yer almıştır[274].

272 Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Genel Grekçeler: 183, Bkz. **Ibid.;** p. 388.
273 **Ibid.;** p. 254.
274 **Ibid.;** 246.

5. Emredici hükümlerin istisnalarını oluşturan TTK m. 1117, TTKT 1244. maddesinde düzenlenmiştir:

a. Konişmentoya müşterek avaryaya ilişkin kayıtların konması,
b. Canlı hayvanlar ve güverte yükü,
c. Mutad ticari taşıma işlerinden olmayan taşımalar,
d. Türk limanları arasındaki taşımalar hariç olmak üzere, menşeini 1924 La Haye Kuralları'ndan alan TTK m. 1118 ve TTKT m. 1245'e göre, dış taşımalardaki çarter sözleşmeleri istisnai hükümler arasında sayılmıştır. Hükmün uygulaması yine yürürlükteki ticaret kanunu döneminde olduğu gibi olacaktır.

6. Tasarıda kanuni sorumsuzluk halleri de yine, TTK'ndaki gibi 1924 La Haye Kurallarından alınmakla birlikte, mutlak ve muhtemel olmak üzere iki şekilde düzenlenmiştir[275].

TTKT m. 1180, yangın ve teknik kusur sorumluluğunu mutlak sorumsuzluk sebebi olarak kabul etmiştir. Bununla birlikte yürürlükteki kanunumuzda, menşeini 1924 La Haye Kurallarından alan denizde can ve mal kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden doğan sorumsuzluk hali, muhtemel sorumsuzluk sebebi kapsamındayken, tasarıda, müşterek avarya hali hariç, mutlak sorumsuzluk sebebi olarak kabul edilmiştir.

275 Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Genel Grekçeler: 183- Tasarının, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin 1178 ilâ 1192 nci maddelerinde çok sayıda yeni düzenlemeye yer verilmiştir. Bu düzenlemeler yapılırken, Türkiye'nin tarafı olduğu 1924 Brüksel Sözleşmesi ile bu Sözleşmeyi tadil eden 1968 Visby Kuralları ve 1979 Londra Protokolü esas alınmıştır. Bu sözleşmelerin tümünde hüküm bulunmayan hallerde, 1978 Hamburg Kurallarının hükümleriyle Tasarının tamamlanması yoluna gidilmiştir. Dolayısıyla, taşıyanın "teknik kusur ve yangın" sorumsuzluk sebepleri Tasarıda muhafaza edilmiş (1180 inci madde), öte yandan da gecikme zararından doğan sorumluluk, fiili taşıyanın sorumluluğu, koli veya birim başına Özel Çekme Hakkı ile sınırlı sorumluluk, hak düşürücü sürenin anlaşmayla uzatılması, sorumluluk sınırlarının haksız fiil taleplerine de uygulanması gibi, Türk uygulamasında da tartışmalara yol açmış olan birçok sorun, milletlerarası standarda uygun çözümlere kavuşturulmuştur. Bkz. **Ibid.;** p. 388.

TTKT m. 1182/ a, b, c, d, e, f bentleri ise , 1924 La Haye Kuralları'ndan alınmış olan ve yürürlükteki ticaret kanunundaki mevcut hükümlerle uyumlu olarak muhtemel sorumsuzluk hallerini düzenler. Ancak tasarı kanununu, 1182. maddesinin g bendinde, yürürlükteki kanundan bir adım daha öteye giderek 1924 La Haye Kuralları m. 4/ n'de düzenlenen *ambalajların yetersizliği* halini de muhtemel sorumsuzluk kapsamına dahil etmiştir.

7. Sorumluluğun sınırlarını düzenleyen TTK m. 1112, 1113 ve 1114, tasarıda m. 1186'da tek bir başlık altında toplanmıştır ve 1924 La Haye Kuralları'ndan gelen koli parça başına altın sterlin düzenlemesi değiştirilerek, m. 1114 yerine ÖÇH kabul edilmiştir[276].

8. TTK m. 1065 ve 1066'daki yükteki zararın tespiti ve ihbar süresi, tasarıda yine 1924 La Haye Kuralları'na uygun olarak TTKT m. 1184 ve 1185'de düzenlenmiştir ve 1924 La Haye Kuralları'ndaki resmi tespit, yazılı bildirim şartı ve üç günlük ihbar süresi mevcudiyetini korumuştur.

9. TTK m. 1067'de düzenlenen hak düşürü süre ve zamanaşımı süresi, TTKT m. 1188'de düzenlenmiş ve 1924 La Haye Kuralları'ndaki bir yıllık süre burada da mevcudiyetini korumuştur.

10. Son olarak, 1924 La Haye Kuralları düzenlemesi olan, fakat eski Ticaret Kanunumuzda bulanmayan, taşıtanın ve yükletenin sorumluluğuna ilişkin düzenleme, tasarıya alınmıştır. TTKT m. 1208'e göre[277]:

Taşıtan ve yükleten, taşıyan veya fiili taşıyanın geminin ziyaı veya hasarı

---

276 **Ibid.;** p. 388.

277 Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Genel Grekçeler: 185- 1924 Brüksel Sözleşmesinde yer aldığı halde, 6762 sayılı Kanun'a geçmeyen bir hüküm, taşıtanın ve yükletenin sorumluluğuna ilişkin düzenlemedir. Bu hükmün Tasarıya alınması gerekmiştir. Bu amaçla sevk edilen 1208 inci madde navlun sözleşmesi hakkındaki üçüncü bölümün dördüncü ayırımında tek hüküm olarak bulunmaktadır. Bkz. **Ibid.**

dolayısıyla veya diğer bir sebeple maruz kaldıkları zarardan sorumlu değildir; meğerki, zarar yükletenin veya taşıtanın yahut onların adamlarının kusurundan kaynaklanmış olsun. Yükletenin veya taşıtanın adamlarının sorumluluğu için de, onların kusurlarının mevcudiyeti şartı aranır.

Tezimizin bu son başlığı altında, Türk Ticaret Kanunu Tasarısında bulunan 1924 La Haye Kuralları'nın etkisi altında kalmış olan düzenlemeleri kısaca anlatmaya çalıştık. Tasarı kanununda yapılan değişikliklerde, denizde eşya taşımacılığına ilişkin tüm andlaşmalar göz önünde bulundurulmuş, ve taşıyanın sorumluluğu bahsinde de özellikle 1924 La Haye Kuralları ile birlikte, Visby ve Hamburg Kuralları'yla uyumlu düzenlemeler yapılmaya çalışılmıştır[278]. Fakat tüm bu düzenlemelere rağmen, halen Tasarı Kanununda da, 1924 La Haye Kuralları ile çatışan hükümler mevcuttur, ve Türkiye bu andlaşmaya taraf olmaya devam ettikçe ya da iç hukukunu tamamen andlaşma hükümleriyle uyumlu hale getirmedikçe, bu çatışma devam edecektir ve uygulamada öncelik sorunu tasarının yasalaşması halinde de güncelliğini koruyacaktır. Bu bakımından, tezimizin ikinci bölümünde yaptığımız tüm açıklamalar, Türk Ticaret Kanunu Tasarısının yürürlüğe girmesi halinde de geçerliliğini koruyacaktır. Sonuç olarak yine, tasarı yürürlüğe girdiği taktirde, uygulamada hükümler arası çatışmada iç hukukta öncelik, iç hukuk kurallarında olacaktır.

278 **Ibid.;** p. I

Sonuç

Tezimizde uluslararası hukukta konişmentolu taşımalarda, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin yeknesak düzenlemeler getirmeye çalışan 1924 La Haye Kuralları'nın Türk Hukuku üzerindeki etkisini incelemeye çalıştık.

Birinci bölümde 1924 La Haye Kuralları'nı genel olarak olarak inceledik, ve günümüzün sosyal ve ekonomik hayat düzenine uygun olmadığı kanaatine vardık.

İncelememiz ikinci bölümünde ise, andlaşma hükümleri ile iç hukukta konuya ilişkin düzenlemeler arasındaki farkların, uygulamada öncelik sorununa neden olduğunu tespit ettik. Sorunu, Anayasal olarak, yargı kararları ve doktrinsel görüşler ışığında tartıştık ve yapmış olduğumuz muhakeme neticesinde; Alman Mehaz Kanun yoluyla Türk Ticaret Kanuna alınmış olan andlaşma hükümleri ile, andlaşmanın kendi hükümleri arasında iç hukukta çıkacak olan bir öncelik sorununda, iç taşımalarda Türk Ticaret Kanunu'nun uygulanması, dış taşımalarda ise ahde vefa ilkesi gereği andlaşma hükümlerinin uygulanması gerektiği sonucuna vardık.

Ve son olarak da Ticaret Hukukumuzun, Ticaret Kanunu Tasarısı da dahil olmak üzere, menşeini 1924 La Haye Kuralları'ndan alan deniz ticaret hukuku hükümlerini inceledik.

Yaptığımız tüm incelemeler neticesinde, Türkiye açısından halen yürürlükte olan 1924 La Haye Kuralları'nın ve ondan dolaylı olarak Ticaret Kanununa alınmış olan hükümlerin, uygulamada gereken ihtiyacı karşılayamadığını; bununla birlikte, Türk Hukukunda andlaşmalar ve iç hukuk düzenlemeleri arasındaki öncelik sorununa ilişkin Anayasal bazda temel kurallar olmaması nedeniyle, özel hukuka ilişkin uluslararası andlaşmaların iç

hukukta yerlerinin kesin olarak belirlenebilmesi için, mutlak surette açık Anayasal düzenlemelere ihtiyaç olduğu sonucuna vardık.

KAYNAKÇA

Akıncı Sami : **Taşıyanın Navlun Mukavelesinden ve Konişmentodan Doğan Mesuliyeti,** Yayınlanmamış Doçentlik Tezi, İstanbul, 1960

Anzilotti D. : **Devletler Hukuku,** çeviren: Sahir Erman, İstanbul, Üniversitesi Yayını, No: 303, 1946

Aral Vecdi : "Kelsen'in Hukuk Anlayışı", **İÜHFM,** Cilt: 34, Yıl: 1969

Arıkoğlu Enver : **İnsan Hakları Avrupa Mahkemesi İçtihatlarının Türk Pozitif Hukukundaki Yeri,** Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2003

Atamer Kerim :"Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi", **Deniz Hukuku Dergisi**, İstanbul, Yıl 5, Sayı: 1-4

Aybay Gündüz / Atamer Kerim :"Taşıyanın Parça Başına Belirli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI,** Ankara, Banka ve Ticaret Araştırmaları Enstitüsü, 14-15 Nisan 1989

Barlas Nuray : **Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği,** İstanbul, Beta, 2000

Can Mertol : **Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi,** BATIDER, Ankara, 1998

Cansel Erol: :"Anayasal Normlar Hiyerarşisi ve Temel Hakların Korunmasındaki İşlevi", **VIII. Avrupa Anayasa Mahkemeleri Konferansı,** Ankara, Türk Anayasa Mahkemesi Yayınları, 1990, Cilt: 2

Crozat Charles : **Devletler Umumi Hukuku: Umumi Prensipler ve Tarihçe,** Cilt: I, Çeviren: Edip Çelik, İstanbul, İÜHF Yayın No: 102, 1950

Çağa Tahir / Kender Rayegan : **Deniz Ticareti Hukuku I,** İstanbul, Beta, 2001

Çağa Tahir / Kender Rayegan : **Deniz Ticareti Hukuku II,** İstanbul, Beta, 2001

Çağa Tahir : "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı 1978"**, BATIDER**, 1979, C. X, P. 12

Çağa Tahir :"Enternasyonel Deniz Hukukundaki Bazı Gelişmeler", **BATIDER**, 1977, C. IX

Çelik Edip : "Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesinin Türk Hukukundaki Yeri ve Uygulaması", **Lütfi Duran'a Armağan,** İdare Hukuku ve İlimleri Dergisi, Sayı: 1-3, Yıl: 1988

Çelik Edip : **Milletlerarası Hukuk I,** İstanbul, Filiz Kitabevi, 1987

Çetingil Ergon A. :"Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu**", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu,** Ankara, 1984

Çetingil Ergon Atilla : **Konişmentonun Eşyayı Temsil Fonksiyonu (Türk, Alman, İngiliz Hukuklarına Göre)**, Yayınlanmamış Doçentlik Tezi, İstanbul,1964

Çetingil Ergon : "Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler", **BATIDER,** 1992, C. XVI, S. 4.

Çetingil Ergon : "Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmenin Uygulama Alanı", **Deniz Hukuku Dergisi,** Yıl: 3 Sayı: 1-2, İstanbul 1998

Deniz İnci	:**Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları,** İstanbul, Fakülteler Matbaası, 1982
Diomand Anthony	:" The Hauge-Visby Rules", **LMCLQ,** 1978
Gençtürk Muharrem	:**Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku Genel Kavramlar Gecikmeden Doğan Sorumluluk,** İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006
Göğer Erdoğan	:"Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler"**, BATIDER,** Haziran 1980, C. X, P. 3
Göğer Erdoğan	:"Navlun Mukavelelerinde Kanunlar İhtilafı", **Adalet Dergisi,** Sayı: 11-12, F: 5, 1960
Göğer Erdoğan	: **Deniz Ticaret Hukukundan Doğan Kanunlar İhtilafı,** Ankara, Şenyuva Matbaası, 1969
Gölcüklü Feyyaz	:"Anayasal Normlar Hiyerarşisi ve Temel Hakların Korunmasındaki İşlevi", **VIII. Anayasa Mahkemeleri Konferansı,** Ankara, Türk Anayasa Mahkemesi Yayını, 1990, Cilt: 4
Gözübüyük Şeref	: **Anayasa Hukuku, Anayasa Metni ve Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi,** Ankara, Turhan Kitabevi, 2004
Gurse De L. John	: **The "Container Clause" in Article 4 (5) of the 1968 Protokol to the Hague Rules,** Journel of Maritime Law and Commerce, October 1970, Vol. 2, No. I
Gündüz Aslan	:"İktidar ve Milletlerarası Sınırları", **İstanbul Barosu Dergisi,** Sayı: 1-2-3, İstanbul, 1990
Güran Sait	:"Egemenlik Ulus'undur Üstünlük Anayasa'dadır", **Anayasa Yargısı,** Ankara, Anayasa Mahkemesi Yayınları, 2000
HATEMİ/SEROZAN/ ARPACI	: **Borçlar Hukuku Özel Bölüm,** İstanbul, Filiz Kitabevi, 1992

Ivamy E.R. Hardy : **Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea,** Tenth Edition, London ,1976, BUTTERWORTHS

Jennigs R., Watts A. : **Oppenheim's International Law,** 9 nth. Edition, Vol. I, Part I, Longman, 1992

Kaner İnci Deniz : **Deniz Ticareti Hukuku,** İstanbul, Filiz Kitabevi, 2005

Kaner İnci : **Hava Hukuku,** İstanbul, Filiz Kitabevi, 2004

Kaneti Selim :"Avrupa Topluluğu Hukukunun Üstünlüğü Karşısında Türkiye Cumhuriyeti Anayasası", **Anayasa Yargısı,** Sayı: 7, Ankara, Anayasa Mahkemesi Yayınları, 1990

Karan Hakan :"Yargıtay'ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği", **XVII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Ankara, 2000

Kender Rayegan/
Çetingil Ergon : **Deniz Ticareti Hukuku;** İstanbul, Beta, 2003

Kendigelen Abuzer/
Aydın Alihan : **Taşıma Hukuku Mevzuatı**; Beta; İstanbul 2003
Balta Tahsin, **Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi ve Türkiye,** Ankara, Türkiye'de İnsan Hakları, 1970

Kıratlı Metin : "Anayasa Yargısında Somut Norm Denetimi", **A.Ü.S.B.F.,** Ankara, 1966

Luddeke & Johnson : **The Hamburg Rules,** 2nd Edition, London, 1995

Mankabadi Samir : **The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea**, Leyden-Boston, 1978

Meray Seha : **Devletler Hukukuna Giriş,** Cilt: I, İstanbul, 1968

Oğuzman Kemal/
Öz M. Turgut : **Borçlar Hukuku Genel Hükümler,** İstanbul, Filiz Kitabevi, 2005

Oğuzman/Barlas : **Medeni Hukuk Giriş, Kaynaklar, Temel Kavramlar,** 12. Bası, İstanbul, Beta, 2005

Okay Sami :**Deniz Nakliyatında Ademi Mesuliyet Kayıtları Hususile Bunların Muteberiyet Meselesi,** Yayınlanmamış Doçentlik Tezi, İstanbul, 1954

Özbudun Ergun : **Türk Anayasa Hukuku,** Ankara,Yetkin Yayınları, 2000

Özdemir Türkay : **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu),** İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006

Pazarcı Hüseyin :"Türk Hukukunda Andlaşmalar ve Yasaların Çatışması", **Prof. Dr. Sevin Toluner'e Armağan,** Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Yıl: 24, Sayı: 1-2, İstanbul, Beta, 2004

Pazarcı Hüseyin :**Uluslararası Hukuk Dersleri ,** Ankara, Turhan Kitabevi, 2005

Poroy/Tekinalp :**Kıymetli Evrak Hukuku Esasları**, İstanbul, Beta, 1999

Sağlam Fazıl :"Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi'nin Kapatılan Partilere İlişkin Kararlarının Partiler Hukukuna Etkisi", **Anayasa Yargısı,** Ankara, Anayasa Mahkemesi Yayını, 1999

Scelle Geoerge :"Some Reflection on Juridical Personality in International Law", **Law and Politics in the World Community,** University of California Press, 1953

Scrutton Thomas Edward :**Charterparties and Bills of Lading,** Eighteenth Edition, London, SWEET&MAXWELL, 1974

Scrutton Thomas Edward :**Charterparties and Bills of Lading,** Nineteenth Edition, London, SWEET&MAXWELL, 1984

Selvig Erling : **The Paramount Clause,** Am. J. Comp. L., X.

Seven Vural :Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Ankara, Yetkin Yayınları, 2003

Seviğ Muammer Raşit :**Devletler Umumi Hukuku,** İstanbul, Sulhi Garan Matbaası, 1958

Seviğ Vedat Raşit :**Türkiye'nin Devletler Hususi Hukuku Düzeni ile ilgili Kanun ve Andlaşmalar (Derleme),** İstanbul, Sulhi Garan Matbaası Varisleri Koll. Şti., 1971

Singh Nagendra :**International Conventions of Merchant Shipping;** London, STEVENS & SONS; 1963

Sosyal Mümtaz :"Dış Politika ve Parlemento", **A.Ü.S.B.F.,** Ankara, 1964

Soysal Mümtaz :**Anayasaya Uygunluk Denetimi ve Uluslararası Sözleşmeler**, Ankara, Anayasa Mahkemesi Yayınları, 2000

Sözer Bülent :**Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu,** BATIDER, Ankara, 1925

Suat Bilge :"Türk Hukukuna Göre Milletlerarası Andlaşmaların Akdi", **S.B.F.D.,** Cilt: 22, 1967

Şener Esat :**Hukuk Sözlüğü,** Ankara, Seçkin, 2001

T.C. Adalet Bakanlığı :**Türk Ticaret Kanunu Tasarısı,** Ankara, 2005

Tekil Fahiman :"Paramount Clause", **Sigorta Dünyası,** Yıl: 11, S. 129., Eylül 1970

Tekil Fahiman :**Deniz Hukuku,** İstanbul, Alkım, 2001

Tekil Fahiman :**Türk Ticaret Kanunu'nun Kara ve Deniz Ticareti Hükümlerine Genel Bakış**, Ticaret Kanunu 30. Yılı Semineri, 29-30 Mayıs 1986

Tekil Fahiman :**Uluslararası Konvansiyonlar,** İstanbul, 1987

Tekinalp Gülören :**Türk Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı,** İstanbul, Cezaevi Matbaası, 1967

Tetley William :"The Hamburg Rules-A Commentary", **LMCLQ,** 1979-1

Tetley William :Identity of the Carrier-The Hague Rules, Visby Rules, UNCITRAL, **LIMCLQ**, 1977

Teziç Erdoğan :**Anayasa Hukuku,** İstanbul, Beta, 2004

Toluner Sevin :**Milletlerarası Hukuk ile İç Hukuk Arasındaki İlişkiler,** İstanbul, 1973

Turhan T. :**Milletlerarası Sözleşmelerde Yabancı Para Kayıtları,** B.2, Ankara, 1997

Türmen Rıza :"Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesinin İç Hukukumuza Etkileri", **Anayasa Yargısı,** Anayasa Mahkemesi Yayınları, Ankara 2000

Tütüncü Ayşe Nur :**Geminin Başlangıçtaki Elverişsizliği Dolayısıyla Taşıyanın Sorumluluğu,** Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1989

Ülgen Hüseyin :**Hava Taşıma Sözleşmesi,** Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1987

Ülgener Fehmi :"Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri", **BATIDER,** C. XVIII, S. 1-2, Haziran-Aralık 1995

Ülgener Fehmi :**Çarter Sözleşmeleri,** İstanbul, Der Yayınları, 2000

Ülgener Fehmi :**Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** İstanbul, Der, 1991

Ünan Samim :"1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulama Alanı ve Sorumluluğun Sınırlı Fonunun Nasıl Kurulacağı", **Tahir Çağa'ya Armağan,** İstanbul, Beta, 2000

Yazıcıoğlu Emine :"Deniz Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar", **Tahir Çağa'nın Anısına Armağan,** İstanbul, Beta, 2000

Yazıcıoğlu Emine :"Lahey Kuralları ile Türk Ticaret Kanunu Arasında Uygulanacak Kurallar Sorunu", **Deniz Hukuku Dergisi**, İstanbul, Yıl 4, Sayı: 3-4

Yazıcıoğlu Emine :**Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu,** İstanbul, Beta, 2000

Yüzbaşıoğlu Necmi :"Avrupa İnsan Hakları Hukukunun Niteliği ve Türk Hukuk Düzeninde Yeri Üzerine", **İnsan Hakları Merkezi Dergisi,** AÜSBF Yayını, Mayıs 1994, Cilt: 2, Sayı: 1

Yüzbaşıoğlu Necmi :"Mayıs 2004'te Anayasanın 90. Maddesine Eklenen Hükmün Türk Anayasallık Blokuna Etkileri Üzerine Bir Değerlendirme", **Bülent Tanör'e Armağan,** İstanbul, Legal, 2004

Yüzbaşıoğlu Necmi :**Türk Anayasa Yargısında Anayasallık Bloku,** İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayını, 1993

Zevkliler Aydın :Konişmento Mahiyeti ve Diğer Emtia Senetlerinden Farkları, **İmran Öktem'e Armağan,** Ankara, 1970

(Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru07.html, 12.10.2005

(Çevrimiçi) http:/www.comitemaritime.org/ratific/uninat/uni02.html, 23.Ekim. 2005

(Çevrimiçi) http://ww.jup.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby. rulep.1968,22.Ağustos.2005

(Çevrimiçi) http://ww.jup.uio.no/lm/un.sea.carriage.hamburg. rulep.978, 22. Ağustos.2005

(Çevrimiçi) http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1993/23.html , 20.06.2005

(Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru05.html, 09.09.2005

(Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru06.html, 09.09.20005

(Çevrimiçi) http://www.darphane.gov.tr/sozluk.htm#M, 3.Ocak.2006

(Çevrimiçi) http://www.mmoistanbul.org/yayin/tesisat/84/8/, 3. Ocak. 2006.

(Çevrimiçi) http://72.14.221.104/search?q=cache:5tdDASsqeRIJ:www.mahkemeler.net/mahkemewebt/Kararlar/YiM/dno/1997/2597.doc+ejusdem+generis&hl=tr&gl=tr&ct=clnk&cd=1&lr=lang_tr 10.06.2006

EKLER

1. KONİŞMENTOLU TAŞIMALAR HAKKINDA BAZI KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİNE DAİR BRÜKSEL KONVANSİYONU (1924 LA HAYE KURALLARI)

Brüksel, 25 Ağustos 1924

Türkiye'nin Onayı: **Kanun no. 6469**
17 Şubat 1955 **RG 22.2.1955**

MADDE 1

İşbu sözleşmede geçen kelimeler aşağıda tasrih edilen manalarda kullanılırlar:

a) "Transporteur-nakliyeci" bir yükleyici ile aralarında nakliye mukavelesi bulunan gemi sahibi veya müsteciridir.

b) "Nakliye Mukavelesi" yalnız bir konişmento ile veya eşyanın deniz yolu ile taşınması için senet teşkil eden benzeri her hangi bir vesika ile tesbit olunan Nakliye Mukavelesine denir.
Nakliyeci ile konişmento hamili arasındaki münasebetleri tanzim etmesi halinde bir çarter parti zımnında çıkartılan konişmento veya buna benzer bir vesikaya da aynı zamanda "Nakliye Mukavelesi" denir.

c) "Mal" Nakliye Mukavelesinde güverteye konduğu beyan edilen ve filhakika bu suretle nakledilen gemi hamulesi ile canlı hayvanlar müstesna, mal eşya hamule ve herhangi cins emtiadır.

d) "Gemi" deniz yoluyla mal nakli için kullanılan her türlü vasıta manasına gelir.

e) "Mal nakliyatı" malın gemiye yükletilmesinden itibaren gemiden boşaltılmasına kadar geçen zamana tekabül eder.

MADDE 2

6 ncı madde hükümleri mahfuz kalmak şartıyla denizden mal nakline mütedair Mukavelede, nakliyeci, malların yüklenmesi, idaresi, istifi, nakli, muhafazası, bakımı ve boşaltılması hususlarında aşağıda zikredilmiş

bulunan hak ve muafiyetlerden faydalanacağı gibi yine aşağıda sayılan vecibelerden mesul olacaktır.

MADDE 3

1. Nakliyeci, seferden evvel bu seferin başlangıcında:

a) Gemiyi seyrüsefere müsait bir hale getirmeye;

b) Gemiyi lazım geldiği şekilde donatmak, teçhiz etmek ve kumanya tedarik etmeye,

c) Geminin ambarlarını ve soğuk hava tertibatlı mahallerini ve malların tesellüm, nakil ve muhafaza edilmek üzere yerleştirilmiş olduğu bütün diğer kısımlarını elverişli ve iyi vaziyete getirmek için makul bir gayret göstermeye mecbur tutulacaktır

2.4 üncü madde hükümleri mahfuz tutulmak şartıyla nakliyeci, hamulenin yükletilmesi, idaresi, istifi, nakli, muhafazası, bakımı ve boşaltılmasına dikkat ve itina gösterecektir.

3.Nakliyeci veya kaptan veya nakliyecinin acentesi, mallar teslim alınıp yükletildikten sonra, yükleyicinin talebi üzerine yükleyici bir konişmento verecek ve bu konişmentoda diğer hususlar meyanında şunlar zikredilecektir:

a) Hamulenin tayin ve tespiti için lüzumlu olup yükleme henüz başlamadan evvel yükleyici tarafından yazılı olarak verilmiş olan belli başlı alametler; ve ancak bu alametlerin de, seyahat sonuna kadar okunabilir bir halde kalacak şekilde malların bulunduğu sandık ve ambalajlara veya ambalajsız mallar üzerine basılmış veya sarih diğer her hangi bir şekilde konmuş olması lazımdır;
b) Veya yükleyici tarafından yazılı olarak bildirildiği üzere , yerine göre koli veya parça adedi, miktarı, veya tartısı,
c) Malların görünürdeki hal ve vaziyeti.

Bununla beraber hiç bir nakliyeci kaptan veya nakliyeci acentesi teslim aldığı malların işaret, aded, miktar veya tartısından şüphe etmekte haklı olduğu veya muayene imkanlarına malik olmadığı takdirde bunları konişmentoda beyan veya zikretmeye mecbur tutulamaz.

4. Böyle bir konişmento, aksi sabit olmadıkça, malların 3 üncü paragraf a, b ve c fıkralarına uygun olarak konişmentoda zikredildiği gibi nakliyeci

tarafından teslim alınmış olduğuna bir karine teşkil edecektir.

5. Yükleten, yüklemenin başlangıcında, markaların doğruluğu, malların sayı, miktar ve ağırlıkları hakkında nakliyeciye doğru ve tamam malumat vermeyi taahhüt etmiş olduğu mütalaa edilecek ve bu noktaların doğru bildirilmemesi yüzünden vukua gelecek zarar, ziyan ve her türlü kayıplar dolayısıyla yükletici nakliyeciyi sorumlu tutamayacaktır. Bir nakliyecinin bu gibi muafiyet hakkına malik olması, hamule sahibinden gayrı şahıslara karşı Nakliye Mukavelesinin çerçevesi dahilindeki sorumluluk mükellefiyetini hiçbir suretle tahdit etmeyecektir.

6. Malların boşaltma limanında, kaldırılmasından evvel veya kaldırıldığı sırada veyahut Nakil Mukavelesi gereğince malları çekmeye selahiyetli olan şahsın muhafazasına tevdiinden evvel veya sonra, bu malların kayıp veya hasar ve bu kayıp veya hasarın umumi mahiyeti nakliyeci veya acentesine ve teslim alanlar tarafından yazı ile bildirilmediği takdirde, kaldırma aksi kesin olarak ispat edilmedikçe, bu malların nakliyeci tarafından konişmentoda yazılı bulunduğu şekilde teslim edilmiş olduğuna bir delil teşkil edecektir.

Kayıp veya hasarın zahiren görülür şekilde olmaması halinde ihbarın teslimi takip eden üç gün zarfında yapılması lazımdır.

Kabul anında malların durumunda bir mubayenet müşahede edilmiş ise, yazılı kaydı ihtirazı dermeyanı lüzumsuzdur.

Malların teslim edildiği veya teslim edilmek mecburiyetinde bulunduğu sene zarfında her hangi bir itiraz veya iddiada bulunulmadığı takdirde nakliyeciye veya gemiye, zarar ve ziyandan mütevellit bir sorumluluk terettüp etmez.

Muhakkak veya muhtemel kayıp ve zarar ziyan halinde, nakliyeci ile malları teslim alan, malların muayenesi ve koli adedinin doğru olup olmadığının tespiti hususunda mütekabilen, makul bütün kolaylıkları göstereceklerdir.

7. Mallar yükletildikten sonra yükleyicinin talebi üzerine nakliyeci, kaptan veya nakliyeci acentesi tarafından verilecek konişmento "yükletilmiştir" kaydını taşıyacaktır; ancak yükleyici bu mallara temellük hakkı olduğunu belirten bir vesikayı evvelce almışsa, "yükletilmiştir" kaydını taşıyan bir konişmentonun kendisine tevdii mukabilinde bu vesikayı iade eder. Nakliyeci veya kaptan veyahut da nakliyeci acentesi, yükleme limanında ilk olarak tevdi edilen vesika malların yüklendiği gemi veya gemilerin isimlerini yükleme tarih veya tarihlerini kaydetmeye de selahiyetlidir. Yukarıdaki meşruhatın verilmesiyle tekemmül eden bu vesika 3 üncü maddenin 3 üncü paragraf hükümlerini de ihtiva ediyorsa bu madde mucibince "yükletilmiştir" kaydını taşıyan bir konişmento olarak telakki edilecektir.

8. Nakliyeci mukavelesinde, nakliyeci veya gemiyi, ihmal veya hata veya bu maddede zikredilen vazife ve mükellefiyetlerin yerine getirilmemiş olmaları dolayısıyla mallarda vukua gelen kayıp veya zarar ziyanlardan mütevellit sorumluluklardan muaf tutan veyahut bu sorumlulukları işbu Sözleşmede yazılı olduğundan başka şekilde azaltan her hangi bir hüküm, sözleşme veya andlaşma mevcutsa bunlar tamamen hükümsüz addolunur. Sigorta kârını nakliyeciye bırakan bir hüküm veya benzeri her hangi bir hüküm nakliyeciyi sorumluluktan muaf tutan mahiyette telakki olunacaktır.

MADDE 4

1. Geminin seyrüsefere elverişsizliği yüzünden vukua gelecek kayıp ve hasarlar nakliyecinin gemiyi seyrüsefere elverişli bir hale koymak hususunda gereken dikkat ve itinayı göstermemesi veya 3 üncü maddenin birinci paragrafı gereğince gemiye gerekli donatım, teçhizat ve kumanyayı temin etmemesi veya gemide mevcut, ambar ve soğuk hava mahallerini, malların kabul, nakil ve muhafazasına hazırlamaması gibi sebeplerden doğmamışsa bunlardan ne nakliyeci ne de gemi sorumludur. Seyrüsefere ehliyetsizlik yüzünden vukua gelecek her kayıp ve hasarda gerekli dikkatin ve ihtimamın gösterilmiş oluğunu nakliyeci ile işbu maddede derpiş olunan muafiyetten faydalanan diğer şahıslar, ispat ile mükelleftir

2. Aşağıda zikredilen hallerden ileri gelecek kayıp ve hasarlardan nakliyeci ve gemi mesul değildir.

a) Seyrüsefer esnasında veya geminin idaresinde, kaptan, gemici, kılavuz veya nakliyeci memurlarının hareketleri, ihmal veya hatalarından ;
b) Nakliyecinin hata veya ihmali yüzünden ileri gelmemiş olmak üzere bir yangından;
c) Denizde veya seyrüsefere elverişli diğer sulardaki muhatara, tehlike veya kazalardan;
d) Arzi ve semavi afetlerden (Aete de Dieu)
e) Harb dolayisiyle vukua gelen hallerden;
f) Amme düşmanlarının hareketlerinden;
g) Prens, yetkili makam veya halk tarafından yapılacak tevkif veya, cebir, veya adli makamlarca yapılacak el koyma hareketlerinden;
h) Karantina tahdidatından;
i) Yükleticinin veya mal sahibi ile acentesinin veya mümessilinin hareket veya ihmallerinden;
j) Her ne sebeple olursa olsun, işlerin, grev, lokavt veya tasfiyeler sebebiyle kısmen veya tamamen tatil edilmesinden;
k) Karışıklık veya isyan hareketlerinden;
l) Denizde can veya mal kurtarılması veya buna teşebbüsten;

m) Hacim veya ağırlığın fire vermesinden veya gizli bir özürden malın kendisine has bir mahiyet ve özründen vukua gelecek kayıp veya hasardan;
n) Ambalaj kıyafetsizliğinden;
o) Markaların kifayetsizliği veya fenalığından;
p) Makul bir dikkat ve itinaya rağmen gözden kaçan gizli özürlerden;
r) Nakliyecinin, nakliyeci acente ve memurlarının ihmal veya teseyyüplerinden ileri gelmeyen diğer sebeplerden, ancak bu gibi hallerde mesuliyetsizliği ispat etmek bu istisnadan faydalanan şahsa düşecektir. Bu şahıs kayıp veya hasarın meydana gelmesinde kendisi, nakliyeci veya nakliyeci acentası veyahut memurlarının hiçbir rolü olmadığını ispatla mükelleftir.

3. Yükletici, kendisinin veya acenta ve memurlarının her hangi bir fiil ve hareket hata veya ihmalleri yüzünden olmaması şartıyla, nakliyecinin her hangi bir sebepten dolayı uğrayacağı kayıp ve hasardan mesul değildir.

4. Denizde can ve mal kurtarmak üzere yapılacak her hangi bir rota değişikliği ve makul sebeplere istinat edecek bir rota değişikliği, işbu sözleşmeyi veya Nakliye Mukavelesini ihlal mahiyetinde telakki edilmeyecek ve nakliyeci, bu yüzden ileri gelecek hiçbir kayıp veya hasardan mesul tutulmayacaktır.

5. Yükleme yapılmadan evvel malların mahiyet ve değeri hakkında, yükletici tarafından beyan yapılarak bu hususlar konişmentoda zikredil-memiş ise nakliyeci veya gemi malların ve bunlara ait şeylerin kayıp veya hasarından dolayı koli veyahut ünite başına 100 sterlin veya diğer bir para ile bu miktara tekabül eden meblağdan fazlası için mes'ul tutulamaz.

Konişmentoda bu sebeple zikredilmiş olan bu beyan aksine delil mevcut olmadıkça, bir karine teşkil ederse de, buna itiraz edebilecek olan nakliyeciyi bağlamaz.

Nakliyeci, kaptan veya nakliyeci acentesi ile yükletici arasında akdedilen bir sözleşme ile, yukarda tesbit edilen rakamdan aşağı olmamak üzere, bu paragrafta yazılı meblağdan farklı azami bir meblağ tesbit edilebilir.

Eğer hamule sahibi malın mahiyeti ve değeri hakkında konişmentoda kasti olarak yanlış beyanda bulunmuş ise, malların kaybı ve hasara uğraması halinde ne nakliyeci ve ne de gemi hiçbir zaman mesul tutulmazlar.

6. Nakliyeci, kaptan veya nakliyeci acentesinin gemiye yükletilmesine razı olmayacakları parlayıcı, infilak edici veya sair tehlikeli vasıf ve mahiyette oldukları anlaşılan mallar nakliyeci tarafından mevritlerinden evvel her an ve herhangi bir yerde gemiden çıkarılabilir, tahrip edilir ve

zararsız bir hale sokulabilir ve bundan dolayı da nakliyeci hiçbir tazminat ile mükellef tutulamaz.Bu malların gemiye yükletilmesi ile bilvasıta veya bilvasıta vukua gelecek her türlü hasar ve masraflardan yükletici mesuldür. Bu mallar nakliyecinin malumatı ve rızasıyla yükletilmiş olursa, bunlardan birinin gemi veya hamule için bir tehlike teşkil etmesi halinde, nakliyeci bu malı aynı şekilde gemiden çıkarabilir, tahrip edebilir veya zararsız bir hale getirebilir, eğer mevcut ise, müşterek avaryadan başka bu yüzden nakliyeciye hiç bir mükellefiyet terettüp etmez.

MADDE 5

Bir nakliyeci işbu sözleşmede belirtilen hak ve muafiyetlerden feragat veya bunları tahdit veya kendisine terettüp eden sorumlulukları tezyit hususunda serbesttir. Ancak bu hususların yükleticiye verilen konişmentoda zikredilmesi şarttır.

İşbu sözleşmenin hiçbir hükmü navlun mukavelenamelerine tatbik olunmaz. Fakat, bir geminin navlun mukavelenamesine bağlı bulunması halinde, konişmentolar tanzim edilecek olursa, bunlar işbu sözleşme hükümlerine tabi olurlar. Bu kaidelerde hiçbir hüküm, müşterek avaryalar hakkında konması kanunen caiz her hangi bir hükmün konişmentoya ilavesine mani bir hüküm olarak mütalaa edilmeyecektir.

MADDE 6

Evvelki maddeler hükümlerine rağmen, bir nakliyeci, kaptan veya nakliyeci acentesi ve bir yönetici, muayyen herhangi bir mal için nakliyecinin bu mallar hakkındaki mesuliyet ve mükellefiyetlerine ve bu aynı mallar hakkındaki hak ve muafiyetlerini veya konulacak hükmün amme nizamına mugayir olmaması şartiyle geminin seyrüsefere ehliyeti bakımından olan mükellefiyetlerine, veya deniz yoluyla nakledilen malların yükletilmesi, bakım ve muhafazası, istif ve yerleştirilmesi, nakil ve tahliyesi hususunda memurlarının ve acentalarının gayret ve itinalarını mütedair, ne şerait dahilinde olursa olsun her hangi bir mukavele akdinde serbesttirler; şu şartla ki bu takdirde hiçbir konişmentonun tanzim edilmemiş olması veya edilmemesi ve yapılan anlaşma şartlarının (Non negociable) "işlem görmez" " muamele görmez" kaydını taşıyacak olan, bir makbuz senedinde, zikredilmiş bulunması gereklidir. Bu suretle akdedilen her sözleşme tam kanuni vasfı haiz olacaktır. Bununla beraber bu maddenin, adi ticari muameleler meyanında, adi ticari hamulelere tatbik edilmeyip, yalnız nakledilecek malların mahiyeti ve şartına ve nakliyat keyfiyetinin şart, ahval, müddet icabı olarak hususi bir sözleşmeyi lüzumlu kılan hamulelere tatbik edilmesi kararlaştırılmıştır.

MADDE 7

İşbu Sözleşmenin hiçbir hükmü, malların deniz yoluyla nakli için gemiye yükletilmesinden evvel veya boşaltılmasından sonra vukua gelen zarar ve ziyandan aynı zamanda bunların muhafaza, bakım ve idaresinden dolayı gemi veya nakliyeciye terettüp edecek, mükellefiyet veya mesuliyetlere dair nakliyeci veya yükleyici tarafından mukaveleye şart, hüküm, kaydı ihtiyati veya muafiyet gibi kayıtlar konmasına engel teşkil etmez.

MADDE 8

İşbu sözleşme hükümleri, gemi sahiplerinin mesuliyetlerinin tahdidine mütedair olup bu anda cari her hangi bir kanunda olduğu gibi, nakliyecinin hak ve mükellefiyetlerini tadil etmezler.

MADDE 9

İşbu sözleşmede bahis mevzu edilen para vahidi, altın esası üzerinden tutulmuştur.

Para vahidi olarak İngiliz lirası kullanmayan Akid Devletler işbu Sözleşmede İngiliz lirası olarak gösterilen meblağları, kendi para sistemlerine yuvarlak rakama tahvil etmeye yetkilidirler.

Milli kanunlar, borçluya, mevzuu bahis malın boşaltılma limanına geldiği günkü cari kuru üzerinden borçlarını ödeme hakkı sağlar.

MADDE 10

İşbu sözleşme hükümleri, Akid Devletlerden biri tarafından tanzim edilen her konişmentoya tatbik olunacaktır.

MADDE 11

Belçika Hükümeti, sözleşmenin yürürlüğe girmesini kararlaştırmak üzere Sözleşmeyi, tasdike hazır bulunduklarını bildirmiş olacak olan Yüksek Akid Taraflar hükümetleriyle, işbu sözleşmenin imza tarihinden itibaren hesap edilmek üzere, en geç iki senelik mühletin hitamında, temaslara girişecektir. Tasdikler bahis mevzuu hükümetlerce, müştereken tespit edilecek tarihte Brüksel'e tevdi edilecektir. Tasdiklerin ilk tevdii, sözleşmeye iştirak eden devletler temsilcileri ve Belçika Hükümeti ve Dışişleri Bakanı tarafından imza edilecek bir mazbata ile tespit edilecektir.

Bilahare yapılacak tevdiler, tasdika mütedair vesika ile birlikte Belçika hükümetine hitaben bir tebtiğname ile bildirilecektir.

Tevdi edilen ilk tasdiklere ve evvelki bentte zikredilen tebliğname ile birlikte verilecek tasdik vesaikına mütedair mazbatanın musaddak ve aslına uygun suretleri, işbu Sözleşmeyi imzalamış veya buna iltihak edecek olan devletlere Belçika Hükümeti tarafından ve diplomatik yolla tevdi edilecektir. Evvelki bentte de derpiş olunan hallerde, Belçika Hükümeti, mezkûr devletlere, aynı zamanda tebliğnameyi almış olduğu tarihi de bildirecektir.

MADDE 12

Milletlerarası Brüksel Konferansı'nda temsil edilmiş bulunsun veya bulunmasın vaziülimza olmayan devletler de işbu sözleşmeye iltihak edebilecektir.

Sözleşmeye iltihak etmeyi arzu eden Devlet bu arzusunu Belçika Hükümetine iltihak ihbarnamesini tevdi etmek suretiyle bildirir. Bu ihbarname mezkur Hükümetin arşivlerinden hıfzedilir.

Belçika Hükümeti, bir iltihak ihbarnamesinin aslına uygun ve musaddak suretlerini, vaziülimza devletler ile Sözleşmeye katılmış bulunan bütün devletlere derhal gönderir ve aynı zamanda ihbarnameyi almış olduğu tarihi de bildirir.

MADDE 13.

Yüksek Akid Taraflar sözleşmeyi tasdikleri veya buna iltihaklarına mütedair evrakın imza sırasında, işbu sözleşme hakkındaki kabullerinin kendi hükümranlıkları ve otoriteleri altında bulunan muhtar dominyon, koloni, müstemleke, protektora veya denizaşırı topraklarından bazılarına veya hiçbirine tatbik edilmeyeceğini beyan edebilirler. Binnetice bunlar, esas beyanlarında, bu suretle Sözleşme dışı bırakılmış olan bu muhtar dominyon, koloni, müstemleke, protektora veya denizaşırı topraklardan biri veya diğeri namına Sözleşmeye sonradan ayrı ayrı iltihak edebileceklerdir. Bu devletler yine bu hükümler gereğince, kendi hükümranlık veya otoriteleri altında bulunan muhtar dominyon, koloni, müstemleke, protektora veya denizaşırı topraklardan biri veya birçoğu adına işbu sözleşmeden teker teker ayrılabileceklerdir.

MADDE 14

İşbu sözleşme, tasdiklerin ilk tevdiine iştirak etmiş bulunan devletler hakkında tasdik evrakının tevdi mazbatası tarihinden itibaren bir sene sonra meri olacaktır. Sözleşmeyi bilahare tasdik edecek veya sonradan iltihak edecek olan devletlere gelince ve gene yürürlüğün bilahare ve 13 üncü madde gereğince tatbik edileceği hallerde, işbu sözleşme 11 ve 12 nci maddelerin ikinci bentlerinde derpiş edilmiş bulunan tebliğlerin Belçika Hükümeti tarafından alınmasından altı ay sonra mevkii mer'iyete girecektir.

MADDE 15

Akid Devletlerden birinin işbu sözleşmeden ayrılmak istemesi halinde, bu keyfiyet Belçika Hükümetine yazılı olarak bildirilecek ve o da bu ihbarın aslına uygun ve musaddak suretlerini, bu ihbarı, aldığı tarihi belirtmek suretiyle derhal diğer bütün devletlere bildirilecektir.

Ayrılma yalnız bunu bildirmiş bulunan Devlete raci olacak ve Belçika Hükümetinin ihbara muttali olduğu tarihten bir sene sonra muteber olacaktır.

MADDE 16

Her Akid Devlet, işbu Sözleşme için ıslahat çareleri araştırmak gayesi ile yeni bir konferans akdetmek yetkisine sahip bulunacaktır. Bu yetkisini kullanmak isteyecek olan Devlet, bu arzusunu Belçika Hükümeti vasıtasıyla diğer devletlere en az bir sene evvel bildirecek ve konferansın akdiyle Belçika Hükümeti görevli bulunacaktır.

25 Ağustos 1924'te Brüksel'de yalnız bir nüsha olarak tanzim edilmiştir.

2. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO BILLS OF LADING ("LA HAYE RULES")

(Brussels, 25 August 1924)

The President of the German Republic, the President of the Argentine Republic, His Majesty the King of the Belgians, the President of the Republic of Chile, the President of the Republic of Cuba, His Majesty the King of Denmark and Iceland, His Majesty the King of Spain, the Head of the Estonian State, the President of the United States of America, the President of the Republic of Finland, the President of the French Republic, His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, His Most Supreme Highness the Governor of the Kingdom of Hungary, His Majesty the King of Italy, His Majesty the Emperor of Japan, the President of the Latvian Republic, the President of the Republic of Mexico, His Majesty the King of Norway, Her Majesty the Queen of the Netherlands, the President of the Republic of Peru, the President of the Polish Republic, the President of the Portuguese Republic, His Majesty the King of Romania, His Majesty the King of the Serbs, Croats and Slovenes, His Majesty the King of Sweden, and the President of the Republic of Uruguay,

HAVING RECOGNIZED the utility of fixing by agreement certain uniform rules of law relating to bills of lading,

HAVE DECIDED to conclude a convention with this object and have appointed the following Plenipotentiaries:

WHO, duly authorized thereto, have agreed as follows:

Article 1

In this Convention the following words are employed with the meanings set out below:

(a) "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.

(b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.

(c) "Goods" includes goods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage in stated as being carried on deck and is so carried.

(d) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea.

(e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

Article 2

Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article 3

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:

(a) Make the ship seaworthy.

(b) Properly man, equip and supply the ship.

(c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

(a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.

(b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.

(c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be *prima facie* evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3(a), (b) and (c).

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnity the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be *prima facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

If the loss or damage is not apparent, the notice must be given within three days of the delivery of the goods.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article 3, shall for the purpose of this Article be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connexion with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Article 4

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article 3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this Article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

(a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.

(b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.

(c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.

(d) Act of God.

(e) Act of war.

(f) Act of public enemies.

(g) Arrest or restraint or princes, rulers or people, or seizure under legal process.

(h) Quarantine restrictions.

(i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.

(j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.

(k) Riots and civil commotions.

(l) Saving or attempting to save life or property at sea.

(m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.

(n) Insufficiency of packing.

(o) Insufficiency or inadequacy of marks.

(p) Latent defects not discoverable by due diligence.

(q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting there from.

5. Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in conection with goods in an amount exceeding 100 pounds sterling per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

This declaration if embodied in the bill of lading shall be *prima facie* evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper another maximum amount than that mentioned in this paragraph may be fixed, provided that such maximum shall not be less than the figure above named.

Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connexion with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damage and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Article 5

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this Convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of this Convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Article 6

Notwithstanding the provisions of the preceding Articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this Article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

Article 7

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connexion with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to, the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.

Article 8

The provisions of this Convention shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

Article 9

The monetary units mentioned in this Convention are to be taken to be gold value.

Those contracting States in which the pound sterling is not a monetary unit reserve to themselves the right of translating the sums indicated in this Convention in terms of pound sterling into terms of their own monetary system in round figures.

The national laws may reserve to the debtor the right of discharging his debt in national currency according to the rate of exchange prevailing on the day of the arrival of the ship at the port of discharge of the goods concerned.

Article 10

The provisions of this Convention shall apply to all bills of lading issued in any of the contracting States.

Article 11

After an interval of not more than two years from the day on which the Convention is signed, the Belgian Government shall place itself in communication with the Governments of the High Contracting Parties which have declared themselves prepared to ratify the Convention, with a view to deciding whether it shall be put into force. The ratifications shall be deposited at Brussels at a date to be fixed by agreement among the said Governments. The first deposit of ratifications shall be recorded in a *procès-verbal* signed by the representatives of the Powers which take part therein and by the Belgian Minister of Foreign Affairs.

The subsequent deposit of ratifications shall be made by means of a written notification, addressed to the Belgian Government and accompanied by the instrument of ratification.

A duly certified copy of the *procès-verbal* relating to the first deposit of ratifications, of the notifications referred to in the previous paragraph, and also of the instruments of ratification accompanying them, shall be immediately sent by the Belgian Government through the diplomatic channel to the Powers who have signed this Convention or who have acceded to it. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the said Government shall inform them at the same time of the date on which it received the notification.

Article 12

Non-signatory States may accede to the present Convention whether or not they have been represented at the International Conference at Brussels.

A State which desires to accede shall notify its intention in writing to the Belgian Government, forwarding to it the document of accession, which shall be deposited in the archives of the said Government.

The Belgian Government shall immediately forward to all the States which have signed or acceded to the Convention a duly certified copy of the notification and of the act of accession, mentioning the date on which it received the notification.

Article 13

The High Contracting Parties may at the time of signature, ratification or accession declare that their acceptance of the present Convention does not include any or all of the self-governing dominions, or of the colonies, overseas possessions, protectorates or territories under their sovereignty or authority, and they may subsequently accede separately on behalf of any self-governing dominion, colony, overseas possession, protectorate or territory excluded in their declaration. They may also denounce the Convention separately in accordance with its provisions in respect of any self-governing dominion, or any colony, overseas possession, protectorate or territory under their sovereignty or authority.

Article 14

The present Convention shall take effect, in the case of the States which have taken part in the first deposit of ratifications, one year after the date of the protocol recording such deposit.

As respects the States which ratify subsequently or which accede, and also in cases in which the Convention is subsequently put into effect in accordance with Article 13, it shall take effect six months after the notifications specified in

paragraph 2 of Article 11 and paragraph 2 of Article 12 have been received by the Belgian Government.

Article 15

In the event of one of the contracting States wishing to denounce the present Convention, the denunciation shall be notified in writing to the Belgian Government, which shall immediately communicate a duly certified copy of the notification to all the other States, informing them of the date on which it was received.

The denunciation shall only operate in respect of the State which made the notification, and on the expiry of one year after the notification has reached the Belgian Government.

Article 16

Any one of the contracting States shall have the right to call for a fresh conference with a view to considering possible amendments.

A State which would exercise this right should notify its intention to the other States through the Belgian Government, which would make arrangements for convening the Conference.

DONE at Brussels, in a single copy, August 25th, 1924.

3. 25 AĞUSTOS 1924'DE BRÜKSEL'DE İMZALANMIŞ KONİŞMENTO İLE İLGİLİ BAZI KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİ HAKKINDAKİ ULUSLARARASI KONVANSİYONUN DEĞİŞTİRİLMESİNE İLİŞKİN PROTOKOL

VISBY KURALLARI

Brüksel, 23 Şubat 1968

Sözleşen Taraflar,

25 Ağustos 1924 de Brüksel'de imzalanmış konişmento ile ilgili bazı kuralların birleştirilmesi hakkındaki uluslararası Konvansiyonun islah edilmesi yolundaki dileği takdir ederek, aşağıdaki hususlar üzerinde anlaşmışlardır:

MADDE 1

1. 3 üncü maddenin 4 üncü paragrafına aşağıdaki metnin eklenmesi uygun görülmüştür:

"Bununla beraber, konişmento iyi niyetli bir üçüncü kişi hamile devredildiği zaman, aksine kanıt kabul edilmez ".

2. 3 üncü maddenin 6 ncı paragrafında yer alan 4 üncü fıkra yerine aşağıdaki hüküm konulmuştur:

"Paragraf (6 bis) hükümleri saklı kalmak kaydı ile taşıyan ve gemi, her halükarda yüke karşı herhangi bir sorumluluk altında kalmazlar, meğer ki teslim edildikleri veya teslim edilmeleri gerekli tarihten itibaren bir yıl içinde bir dava açılmış olsun. Bununla beraber, bu süre, davaya sebebiyet vermiş olaydan sonra tarafların akdedecekleri bir anlaşma ile uzatılabilir."

3. 3 üncü maddeye 6 ncı paragraftan sonra (6 bis) başlığı altında bir paragraf şöyle eklenmiştir:

Rücu davaları, olaya bakan Mahkemenin tabi bulunduğu kanun tarafından belirlenmiş müsaade edilmiş süre içinde olmak üzere, önceki paragrafta öngörülmüş sürenin sona ermesinden sonra dahi açılabilir. Bununla beraber, bu süre rücu davasını açan kişinin tazminatı ödediği veya bizzat talebe maruz kalıp, mahkemeye çağrının kendisine tebliğ edildiği günden itibaren üç aydan az olamaz "

MADDE 2

4 üncü maddenin 5 inci paragrafı kaldırılmış ve yerine aşağıdaki metin konulmuştur:

a) Yükün cins ve kıymetinin yükleme başlamadan önce yükleten tarafından bildirilmiş ve bu beyanın konişmentoya yazılmış bulunması hariç, taşıyan, tıpkı gemi gibi, yükün ziya ve hasarından veya ona ilişkin zarardan, hangisi yüksek ise o uygulanmak üzere, koli veya ünite başına 10.000 Frank veya kilogram başına 30 Frank muadili bir meblağdan daha yüksek bir miktar ile asla sorumlu tutulmayacaktır;

b) Değer tespiti yönünden, malların sözleşmeye göre boşaltıldıkları veya boşaltılmaları gereken gün ve yerdeki değerleri esas tutulacaktır;

Malların değeri borsa rayici, yoksa cari piyasa fiyatı veya bunlardan biri ya da diğeri yoksa aynı bünye ve nitelikteki malların mutad değeri dikkate alınarak belirlenir.

c) Malları gruplandırmak için muhafaza, palet veya benzer herhangi bir cihaz kullanılmışsa, konişmentoda bu cihaza dahil şekilde zikredilmiş her koli veya ünite, bu paragraf hükümlerine göre bir koli veya ünite sayılacaktır.

Yukarıda öngörülmüş hal dışında, bu cihaz koli veya ünite olarak işlem görecektir.

d) Frank, 900 milyem incelikte 65,5 miligram altından oluşan bir üniteyi ifade eder. Hükmedilmiş meblağın ulusal paraya çevrilme tarihi anlaşmazlığa bakmış olan mahkemenin tabi olduğu kanuna göre belirlenir.

e) Zarar, taşıyanın ister zarar vermek niyeti ile ister fütursuzca bir davranışla fakat her halükarda bir zarar doğacağı bilinci içinde yaptığı bir hareket veya gösterdiği bir ihmalden doğmuşsa, taşıyan ve gemi bu paragrafta öngörülmüş sınırlı sorumluluk hakkından yararlanamaz.

f) Bu paragrafın (a) fıkrasında sözü geçen konişmentoda yer almış beyan aksine kanıt yoksa bir karine teşkil edecek, fakat onu cerhedebilecek taşıyanı bağlamayacaktır.

g) Taşıyan, kaptan veya taşıyanın acentası ile yükleten arasındaki bir sözleşme ile bu paragrafın (a) fıkrasında öngörülen en yüksek miktar artırılabilir. Ancak, bu akdi en yüksek miktar, bu fıkrada zikredilmiş bulunandan daha aşağı olamaz.

h) Eğer yükleten, konişmentoda malların cins veya kıymeti üzerinde kasden yanlış beyanda bulundu ise, bu takdirde, taşıyan ve gemi malların ve onlara ilişkin diğer şeylerin ziya veya hasarından hiçbir şekilde sorumlu olmayacaktır.

MADDE 3

Konvansiyonun 4 ve 5 inci maddeleri arasında (4 bis) başlığı altında aşağıdaki hüküm öngörülmüştür:

1. Bir taşıma sözleşmesine konu teşkil eden malların ziya veya hasarının tazmini için taşıyana karşı açılacak her çeşit davada, bu dava ister akdi sorumluluk ister sözleşme dışı sorumluluk gerektirsin, bu Konvansiyon'da yazılı sorumluluğun yokluğu veya sınırlandırılması hakkındaki hükümler uygulanır.

2. Eğer böyle bir dava, taşıyanın bir memuruna karşı açılmışsa bu memur, taşıyanın Konvansiyona göre ileri sürebileceği sorumluluğun muafiyet ve sınırlamalarına aynen dayanabilir.

3. Bu durumda, taşıyanın ve memurlarının uhdelerine düşen miktarların toplamı bu Konvansiyonda öngörülmüş sınırı aşamaz.

4. Bununla beraber, zararın memurun ister zarar vermek niyeti ile ister fütursuzca bir davranışla, fakat her halükarda muhtemelen bir zarar doğacağı bilinci içinde yaptığı bir hareketten veya gösterdiği bir ihmalden doğduğu kanıtlandığı takdirde, memur, bu Konvansiyonun bu maddede yer alan hükümlerinden yararlanamaz.

MADDE 4

Bu Konvansiyonun 9 uncu maddesi yerine aşağıdaki hüküm konulmuştur:
"Bu Konvansiyon, nükleer zararlardan doğan sorumluluğa ilişkin olarak uluslararası Konvansiyonlarda veya ulusal kanunlarda yer alan hükümlere zarar getirmez."

MADDE 5

Konvansiyonun 10 uncu maddesi yerine aşağıdaki hüküm konulmuştur.

"Bu Konvansiyon hükümleri, aşağıdaki hallerde farklı iki Devlet limanı arasındaki eşya taşınmasına ilişkin her konişmentoya, geminin, taşıyanın, yükletenin, gönderilenin veya diğer ilgili herhangi bir kişinin milliyetine bakılmaksızın uygulanacaktır;

a) Konişmento sözleşen Devletlerden birinde düzenlenmişse,

b) veya taşıma, bir sözleşen Devlet limanından hareket suretiyle olmuşta,

c) veya konişmento, bu Konvansiyon hükümlerinin veya bu hükümleri uygulayan ya da onları geçerli sayan diğer herhangi bir kanunun sözleşmeye uygulanacağını öngörmekte ise.

Her sözleşen Devlet, bu Konvansiyon hükümlerini yukarıda zikredilmiş konişmentolara uygulayacaktır."

MADDE 6

Bu Protokolün tarafları arasında. Konvansiyon ve Protokol bir tek ve aynı sözleşme sayılacak ve yorumlanacaktır.

Ancak, Protokol taraflarından biri, bu Protokol hükümlerini Protokol'e değil, fakat Konvansiyona dahil bir Devlet sınırları içinde verilmiş konişmentolara uygulamama mecburiyeti altında değildir.

MADDE 7

Bu Protokol'e Taraf olanlar arasında, bunlardan birinin Konvansiyon' un 15 inci maddesi gereğince Konvansiyondan ayrılması bu Protokol ile değişiklik görmüş Konvansiyondan ayrılma olarak yorumlanmamalıdır.

MADDE 8

Konvansiyon'un yorum ye uygulanmasına ilişkin olup, Sözleşen Taraflar arasında görüşme yolu ile çözülemeyen her anlaşmazlık, taraflardan birinin isteği üzerine tahkim yolu ile çözülür. Eğer tahkim isteği üzerinden altı ay geçmiş ve taraflar tahkimin organizasyonu üzerinde mutabakata varamamışlarsa, içlerinden herhangi biri, anlaşmazlığı Uluslararası Adalet Divanına bu Divanın statüsüne uygun bir talepte bulunulması şartı ile götürebilir.

MADDE 9

1. Protokol'a giren her Tarafın, Konvansiyon'un 8 inci maddesi ile bağlı bulunmadığı yolunda bir çekince (ihtirazi kayıt) dercine hakkı vardır. Diğer Sözleşen Taraflar, böyle bir çekinceyi (ihtirazi kaydı) ileri sürmüş her Sözleşen Tarafa karşı, bu madde ile bağlı değillerdir.

2. Önceki paragrafa uygun olarak bir çekince (ihtirazi kayıt) ileri sürmüş her Sözleşen Taraf, Belçika Hükümeti'ne göndereceği bir bildirim ile bu çekinceyi (ihtirazi kaydı) her an ortadan kaldırabilir.

MADDE 10

Bu Protokol, 23 Şubat 1968 den önce 1924 Brüksel Konvansiyonu'nu onaylamış veya ona katılmış olan Devletlerle 12 inci Deniz Hukuku Diplomatik Konferansında temsil edilmiş her Devlete açıktır.

MADDE 11

1.Bu Konvansiyon onaylanacaktır.

2.Bu Protokolün Konvansiyona dahil olmayan bir Devlet tarafından onaylanması, Konvansiyona katılmayı da kendiliğinden temin eder.

3. Onay belgeleri Belçika Hükümetine verilecektir.

MADDE 12

1. Deniz Hukuku Diplomatik Konferansı'nın 12 inci dönem konferansında temsil edilmemiş Birleşmiş Milletler Teşkilatı üyesi Devletler veya Birleşmiş Milletlerin uzmanlaşmış kurumlan bu Protokol'e katılabilirler.

2. Bu Protokol'e katılma Konvansiyon'a katılmayı kendiliğinden temin eder.

3. Katılma belgeleri Belçika Hükümetine verilecektir.

MADDE 13

1. Bu Protokol, içlerinden beşi, global olarak en az bir milyon gayrı safi ton tutarında bir tonaja sahip bulunmak üzere en az on Devletten onuncusunun onay veya katılma belgelerinin verildiği tarihten altı ay sonra yürürlüğe girecektir.

2. Bu maddenin 1 inci paragrafında, yürürlüğe giriş tarihinin belirlenmesi yönünden esas alınmış onay veya katılma belgelerinin verilmesinden sonra Protokol, onay veya katılma belgesinin verilmesinden üç ay sonra yürürlüğe girecektir.

MADDE 14

1. Sözleşen Devletlerden her biri Belçika Hükümetine bildirimde bulunmak suretiyle bu Protokol'dan ayrılabilir.

2. Bu ayrılma Konvansiyon'dan da ayrılma sonucunu kendiliğinden getirir.

3. Ayrılma bildirimin Belçika Hükümeti tarafından alınması tarihinden bir yıl sonra hüküm ifade eder.

MADDE 15

1. Her sözleşen Devlet imza, onay, katılma sırasında ya da sonraki her hangi anda Belçika Hükümetine yazılı olarak bu Protokolün uygulanacağı uluslararası ilişkilere topraklarının tümünün mü yoksa bunlardan bazılarının mı konu olacağı hususunu bildirebilir.

   Konvansiyon, o topraklara, bu bildirimin Belçika Hükümeti tarafından alınmasından üç ay sonra uygulanır. Ancak bu tarih, Protokol'ün, bu Devlet yönünden yürürlüğe girdiği tarihten önceki bir tarih olmayacaktır.

2. Bu genişletme, eğer henüz bu topraklara uygulanmakta değilse, Konvansiyon için de geçerli olacaktır.

3. Bu maddenin 1 inci paragrafına uygun olarak böyle bir beyanda bulunmuş her Devlet, Protokol'ün uygulanmasının terk edildiğini Belçika Hükümetine her an bildirebilir. Bu ayrılma, ayrılma bildiriminin Belçika Hükümeti tarafından alınmasından bir yıl sonra hüküm ifade eder. Bu ayrılma,aynı zamanda Konvansiyon'dan da ayrılma hükmündedir.

MADDE 16

Sözleşen Taraflar bu Protokol'e kanun gücü vererek yürürlük kazandıra-bilecekleri gibi, bu Protokol'de yer alan kurallara kendi mevzuatlarında, bu sonuncuların bünyesine uygun biçimde, yer verebilirler.

MADDE 17

Belçika Hükümeti, Protokol'e katılan ve Konvansiyon ile bağlı bulunan, Deniz Hukuku Diplomatik Konferansının 12 inci döneminde (1967-1968) temsil edilmiş Devletlere:

1. 10, 11, 12 inci maddelere göre alınmış imzaları, onayları ve katılmaları;
2. 13 üncü madde gereğince bu Protokolün yürürlüğe girmiş olacağı tarihi;
3. 15 inci madde gereğince topraklara ilişkin uygulama konusundaki bildirimleri;
4. 14 üncü madde uyarınca alınmış ayrılma başvurularını bildirir.

Usulüne uygun şekilde yetkili murahhaslar tarafından imzalanmış olarak, bu Protokol 23 Şubat 1968 de Brüksel'de, her ikisi aynı şekilde geçerli olmak üzere Fransızca ve İngilizce tek bir nüsha olarak düzenlenmiş ve arşivlerinde saklanmak ve aslına uygun kopyalar, tarafından verilmek üzere Belçika Hükümeti'ne tevdi olunmuştur.

4. PROTOCOL TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO BILLS OF LADING ("VISBY RULES")

(Brussels, 23 February 1968)

THE CONTRACTING PARTIES,

CONSIDERING that it is desirable to amend the International Convention for the unification of certain rules of law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

(1) In Article 3, paragraph 4, shall be added:

"However, proof to the contrary shall not be admissible when the Bill of Lading has been transferred to a third party acting in good faith".

(2) In Article 3, paragraph 6, sub-paragraph 4 shall be deleted and replaced by:

"Subject to paragraph 6*bis* the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen".

(3) In Article 3, after paragraph 6, shall be added the following paragraph 6*bis*:

"An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself".

Article 2

Article 4, paragraph 5, shall be deleted and replaced by the following:

"(a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the Bill of Lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of 10,000 francs per package or unit or 30 francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

(c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the Bill of Lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

(d) A franc means a unit consisting of 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900'. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

(e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

(f) The declaration mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph, if embodied in the Bill of Lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

(g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

(h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the Bill of Lading".

Article 3

Between Articles 4 and 5 of the Convention shall be inserted the following Article 4*bis*:

"1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in this Convention.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result".

Article 4

Article 9 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:

"This Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage".

Article 5

Article 10 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:

"The provisions of this Convention shall apply to every Bill of Lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:

(a) the Bill of Lading is issued in a Contracting State,

or

(b) the carriage is from a port in a Contracting State,

or

(c) the contract contained in or evidenced by the Bill of Lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract

whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to the Bills of Lading mentioned above.

This Article shall not prevent a Contracting State from applying the rules of this Convention to Bills of Lading not included in the preceding paragraphs".

Article 6

As between the Parties to this Protocol the Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

A Party to this Protocol shall have no duty to apply the provisions of this Protocol to Bills of Lading issued in a State which is a Party to the Convention but which is not a Party to this Protocol.

Article 7

As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 15 thereof, shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as amended by this Protocol.

Article 8

Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of the Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

Article 9

(1) Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Protocol or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 8 of this Protocol. The other Contracting Parties shall not be bound by this Article with respect to any Contracting Party having made such a reservation.

(2) Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph 1 may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article 10

This Protocol shall be open for signature by the States which have ratified the Convention or which have adhered thereto before the 23rd February 1968, and by any State represented at the twelfth session (1967-1968) of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 11

(1) This Protocol shall be ratified.

(2) Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of accession to the Convention.

(3) The instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article 12

(1) States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies of the United Nations, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Protocol.

(2) Accession to this Protocol shall have the effect of accession to the Convention.

(3) The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

Article 13

(1) This Protocol shall come into force three months after the date of the deposit of ten instruments of ratification or accession, of which at least five shall have been deposited by States that have each a tonnage equal or superior to one million gross tons of tonnage.

(2) For each State which ratifies this Protocol or accedes thereto after the date of deposit of the instrument of ratification or accession determining the coming into force such as is stipulated in paragraph (1) of this Article, this Protocol shall come into force three months after the deposit of its instrument of ratification or accession.

Article 14

(1) Any Contracting State may denounce this Protocol by notification to the Belgian Government.

(2) This denunciation shall have the effect of denunciation of the Convention.

(3) The denunciation shall take effect one year after the date on which the notification has been received by the Belgian Government.

Article 15

(1) Any Contracting State may at the time of signature, ratification or accession or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories under its sovereignty or for whose international relations it is responsible, are those to which the present Protocol applies.

The Protocol shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Protocol in respect of such State.

(2) This extension also shall apply to the Convention if the latter is not yet applicable to those territories.

(3) Any Contracting State which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Protocol shall cease to extend to such territory. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government; it also shall apply to the Convention.

Article 16

The Contracting Parties may give effect to this Protocol either by giving it the force of law or by including in their national legislation in a form appropriate to that legislation the rules adopted under this Protocol.

Article 17

The Belgian Government shall notify the States represented at the twelfth session (1967-1968) of the Diplomatic Conference on Maritime Law, the acceding States to this Protocol, and the States Parties to the Convention, of the following:

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 10, 11 and 12.

2. The date on which the present Protocol will come into force in accordance with Article 13.

3. The notifications with regard to the territorial application in accordance with Article 15.

4. The denunciations received in accordance with Article 14.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Protocol.

DONE at Brussels, this 23rd day of February 1968, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

5. 1924 LA HAYE KURALLARI'NA İLİŞKİN İMZA PROTOKOLÜ

Konişmentoya İlişkin Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararas Andlaşmanın imzalanmasında imza eden temsilciler bu Protokolü, Protokolün ilgili olduğu hususlarda, hükümlerini andlaşma metnine dahil etmiş olsa idi sahip olacağı etkiye sahip etkiye üzere kabul etmişlerdir.

Akit devletler, işbu andlaşmayı kanun kuvveti vermek veya bu andlaşmada kabul edilen kuralları kendi hukuk sistemlerine uyacak şekilde iç hukukuna dahil etmek suretiyle yürürlüğe koyabilirler .

Akid devletler

1.4. Maddenin 2. Paragrafı c bendi ile p bendi arasındaki bendlerde öngörülen hallerde, konişmento hamilinin taşıyanın kusurunu veya a bendine girmeyen hallerde taşıyanın kusurunu ispatlayabileceği konusunda düzenleme yapma hakkı ile,

2.İç taşımalarla ilgili olarak 6. Maddeyi tüm yük türleri hakkında bu maddenin son paragrafında belirtilen sınırlamalar dikkate alınmaksızın uygulama konusunda haklarını saklı tutmuşlardır".

6. PROTOCOL OF SIGNATURE

At the time of signing the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading the Plenipotentiaries whose signatures appear below have adopted this Protocol, which will have the same force and the same value as if its provisions were inserted in the text of the Convention to which it relates.

The High Contracting Parties may give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including in their national legislation in a form appropriate to that legislation the rules adopted under this Convention.

They may reserve the right:

1. To prescribe that in the cases referred to in paragraph 2(c) to (p) of Article 4 the holder of a bill of lading shall be entitled to establish responsibility for loss or damage arising from the personal fault of the carrier or the fault of his servants which are not covered by paragraph (a).

2. To apply Article 6 in so far as the national coasting trade is concerned to all classes of goods without taking account of the restriction set out in the last paragraph of that Article.

DONE at Brussels, in single copy, August 25th, 1924.

7. Protocol (SDR Protocol) amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 25 August 1924 (The Hague Rules), as amended by the Protocol of 23 February 1968 (Visby Rules)

(Brussels, 21 December 1979)

THE CONTRACTING PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

BEING PARTIES to the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, done at Brussels on 25th August 1924, as amended by the Protocol to amend that Convention, done at Brussels on 23rd February 1968,

HAVE AGREED as follows:

Article I

For the purpose of this Protocol, "Convention" means the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading and its Protocol of signature, done at Brussels on 25th August 1924, as amended by the Protocol, done at Brussels on 23rd February 1968.

Article II

(1) Article 4, paragraph 5(a) of the Convention is replaced by the following:

"(a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher."

(2) Article 4, paragraph 5(d) of the Convention is replaced by the following:

"(d) The unit of account mentioned in this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on a date to be determined by the law of the Court seized of the case.

The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of the preceding sentences may, at the time of ratification of the Protocol of 1979 or accession thereto or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows:

(i) in respect of the amount of 666.67 units of account mentioned in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article, 10,000 monetary units;

(ii) in respect of the amount of 2 units of account mentioned in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article, 30 monetary units.

The monetary unit referred to in the preceding sentence corresponds to 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900'. The conversion of the amounts specified in that sentence into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

The calculation and the conversion mentioned in the preceding sentences shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State as far as possible the same real value for the amounts in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article as is expressed there in units of account.

States shall communicate to the depositary the manner of calculation or the result of the conversion as the case may be, when depositing an instrument of ratification of the Protocol of 1979 or of accession thereto and whenever there is a change in either."

Article III

Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of the present Protocol, which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organisation of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

Article IV

(1) Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Protocol or of accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article III.

(2) Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph (1) may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article V

This Protocol shall be open for signature by the States which have signed the Convention of 25 August 1924 or the Protocol of 23 February 1968 or which are Parties to the Convention.

Article VI

(1) This Protocol shall be ratified.

(2) Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of ratification of the Convention.

(3) The instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article VII

(1) States not referred to in Article V may accede to this Protocol.

(2) Accession to this Protocol shall have the effect of accession to the Convention.

(3) The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

Article VIII

(1) This Protocol shall come into force three months after the date of the deposit of five instruments of ratification or accession.

(2) For each State which ratifies this Protocol or accedes thereto after the fifth deposit, this Protocol shall come into force three months after the deposit of its instrument of ratification or accession.

Article IX

(1) Any Contracting Party may denounce this Protocol by notification to the Belgian Government.

(2) The denunciation shall take effect one year after the date on which the notification has been received by the Belgian Government.

Article X

(1) Each State may at the time of signature, ratification or accession or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories for whose international relations it is responsible, are those to which the present Protocol applies. The Protocol shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Protocol in respect of such State.

(2) This extension also shall apply to the Convention if the latter is not yet applicable to these territories.

(3) Any Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Protocol shall cease to extend to such territories. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article XI

The Belgian Government shall notify the signatory and acceding States of the following:

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles V, VI and VII.

2. The date on which the present Protocol will come into force in accordance with Article VIII.

3. The notifications with regard to the territorial application in accordance with Article X.

4. The declarations and communications made in accordance with Article II.

5. The declarations made in accordance with Article IV.

6. The denunciations received in accordance with Article IX.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly authorized thereto, have signed this Protocol.

DONE at Brussels, this 21st day of December 1979, in the English and French languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.