

GİRİŞ

BAŞLIK I

SEYRÜSEFER HUKUKU

§ 1 — TANIMI VE NİTELİKLERİ

1. Seyrüsefer hukuku, geniş anlamda, genel hukuka ait olsalar, yâni genel hukuk düzeni hükümlerinden oluşsalar veya bunlardan çıkarılmış bulunsalar bile (deniz, —göller, nehirler, kanallar ve diğer içsularda yapılan— içsu ve hava) seyrüsefer olgusunu düzenleyen hukuk kurallarının bütünüdür; dar ve kendine özgü anlamda ise, seyrüsefer hukuku, seyrüsefer olgusunu *Doğrudan doğruya ve özel şekilde* düzenleyen hukuk kurallarından oluşur¹.

Seyrüsefer hukukunun konusu, denizde, içsularda veya havada cereyan eden merkantil, yâni, ister ticarî, ister gayrî ticarî olsun, amacına bakılmaksızın, gayri askerî seyrüseferdir². Ayrıca seyrüsefer,

-
- 1) Ayrım, ticaret hukuku için ROCCO tarafından yapılmış (**Principi Di Diritto Commerciale**, 1928, s. 115 ve 116) ve GAETA tarafından, seyrüsefer hukukuna aynen uygulanmıştır, (**Le Fondi Del Diritto Della Navigazione, Dir. e prat. comm.**, 1943, I, 33). Bkz. şimdi aynı yazarın, **Le Fonti Del Diritto Della Navigazione**, 1965.
 - 2) SCIALOJA, **Corso Di Diritto Della Navigazione**, 1943, I, s. 17. Bu anlamdaki seyrüsefer hukukuna savaş seyrüseferi girmez; savaş seyrüseferi, ancak bir zorlama ile, seyrüsefer hukukunun bir dalı addedilebilecek askerî seyrüsefer hukukunun kapsamindedir. Seyrüsefer kanunu, bazan hükümlerinin savaş gemilerine uygulandığı istisnaî halleri saptamak (Bkz. m. 589 son fıkra) (özel yasalarda da aynı şekilde yapılmaktadır; örneğin bkz. Denizde çatışmaları önlemeye ilişkin 5 Mayıs 1966 t. ve 276 n.lı kanun m. 1), bazan da hükmün uygulanmayacağını açıkça belirtmek (Bkz. Sey. K. m. 748) suretiyle askerî seyrüsefere ilişkin olmadığını ortaya koymaktadır. Bir hukukî ilişkinin, taraflarından biri itibarile merkantil seyrüsefere, diğeri itibarile de

buna uygun olarak, suda veya havada bir hareket anlamında değil, fakat faaliyetin (yolcu veya eşya yüklenmesinin) amacını oluşturabilecek bir taşıma veyahut sadece (örneğin: balıkçılık, denizaltı kabloları döşenmesi, vs. gibi) başka bir amacın gerçekleştirilmesi için bir araç olarak anlaşılmalıdır³.

Böylece seyrüsefer hukuku, genellikle kabul olunduğu üzere, su veya hava yolu ile yapılan taşıma teknik olgusunu kendine özgü hükümlerle düzenlemektedir. Bu taşımanın, karalardan uzakta cereyan etmesi nedeniyle, gittikçe hafiflemekte de olsalar, özel gereksinimleri vardır ve taşıma, içinde seyrettiği ortamda, en azından madeten yalnız başına bırakılmış bir aracı belirlemek üzere, yerinde olarak "bağımsız taşıma" şeklinde nitelendirilmiştir⁴.

2. Seyrüsefer hukuku, genel hükümlerin boşluklarını dolduran veya genel hükümlerin açıkça veya zımnen düzenledikleri konularda değişiklik yapan bir hukuk normları sistemi olması itibarile, *Özel hukuktur*⁵.

askerî seyrüsefere ilişkin olması halinde, seyrüsefer hukuku kapsamına gireceği kabul olunmaktadır. Bu konuda Bkz. PESCATORE, *Oggetto e Limiti Del Diritto Della Navigazione, Scritti In Onore Di Scialoja*, I, 191 ve müt.; *Riv. Trim. Dr. e Proc. Civ.*, 1951, s. 420 ve müt.

3) SCIALOJA, age., *Corso*, s. 51; SPASIANO, *Il Diritto Della Navigazione Come Sistema Unitario ed Autonomo, Dir. Maritt.*, 1947, s. 1 ve müt.; DOMINEDO, *Principii Del Diritto Della Navigazione*, I, 1957, s. 47 ve müt.

4) SCIALOJA, *Sistema Del Diritto Della Navigazione*, I, 3^a ed., 1933, s. 9 ve müt.; PESCATORE, *Il Codice Della Navigazione, Stato e Diritto*, 1942, s. 207. Gemi ve havagemisinin "kullanılması" nı düzenleyen hükümleri seyrüsefer hukukunun konusu olarak alan farklı bir kıstas için bkz. PESCATORE, *Oggetto e Limiti*, age., s. 414 ve müt.; SPASIANO, *Oggetto, Limiti ed Integrazione Del Diritto Della Navigazione, Riv. Dir. Nav.*, 1961, I, s. 43 ve müt.

5) Bu hususta bkz. özellikle DOMINEDO, *Principii*, age., s. 84 ve müt.; FERRI, *Manuale Di Diritto Commerciale*, 2^a ed., 1965, s. 14 ve müt. de, seyrüsefer hukukunun, ticaret hukukuna nazaran, genel hukuk karşısında istisnai veya özel bir hukuk olarak ortaya çıkmadığını, işletmenin icrasında uygulama yeri bulsalar dahi, ticaret hukukunun düzenlemediği müesseseleri düzenleyen ve ona paralel nitelikte bir normlar bütünü olduğunu

3. Seyrüsefer hukuku genellikle, *Muhtar bir hukuk* addedilmiştir⁶.

Muhtariyet tarihsel bir kavram ve bir müspet hukuk kavramıdır ve, ancak hukuk düzeninde, özel bir ilişkiler kategorisi için, özel ve organik bir düzenleme yapıldığı zaman var sayılır⁷; muhtariyet, seyrüsefer olgusunda, kamu ve özel hukuk unsurlarının özel bir beraber bulunuşu ile belirlenmiştir. Artık hukukun bütün dallarında gö-

ifade etmektedir. Bu görüş Seyrüsefer Kanununun 1 inci maddesine gerekli önemi vermemektedir; zira sözkonusu madde hükmü, özel hukuk normunun yokluğu halinde, Medenî Kanun hükümlerinin uygulanabilirliğini kabul etmek suretile, seyrüsefer hukukunun özel ve tâbi niteliğini açıklığa kavuşturmaktadır. Aynı nitelik, ancak özel normların varlığının genel hükümleri uygulanamaz kılmasında da görülmektedir (bkz. n. 26); genel hüküm, —tamamlanmamış veya değiştirilmemiş oldukça— genel kanun değerindedir. Ayrıca bkz. PUGLIATTI, *Codice Della Navigazione e Codice Civile*, *Riv. Dir. Nav.*, 1948, I, 13 ve müt.

Yasama hareketleri tarihi olmasa bile, tarihsel olarak, ticaret hukuku deniz hukukunun borçlusu şeklinde ortaya çıkar; zira, diğer taşıma yollarına nazaran deniz yolunun büyük önemi, bir çok ticaret hukuku müessesesinin denizden gelme kökenini yaratmıştır: ASCARELLI, bu *Manuale*'nin birinci basısı için *Recensione*, *Riv. Dir. Nav.*, 1950, I, s. 157.

- 6) Seyrüsefer hukukunun muhtariyetinin en yetkili savunucusu SCIALOJA olmuştur. Bu konu hakkında bkz. SCIALOJA, *La Sistemazione Scientifica Del Diritto Marittimo*, *Riv. Dir. Comm.*, 1928, I, 1 ve müt.; *Sistema*, age., s. 7 ve müt.; *Corso*, age., s. 30 ve müt.; BRUNETTI, *Dir. Mar. Priv. It.*, I, 1929, n. 3, s. 11 ve müt., III, 1, 1935, n. 380, s. 4 ve müt.; DOMINEDO, *Teoria Generale e Diritto Marittimo*, *Riv. Dir. Nav.*, 1936, I, s. 21 ve müt.. Seyrüsefer Kanununun yürürlüğe girmesinden sonra bkz. SPASIANO, *Il Diritto Della Navig.*, age., s. 7 ve müt.; VALERI, *Autonomia e Limiti Del Nuovo Diritto Commerciale*, *Riv. Dir. Comm.*, 1943, I, 28; PESCATORE, *Il Codice Della Navigazione*, age., 207; FERRARINI, *Introduzione al Diritto Della Navigazione*, *Archivo Di Studi Corporativi*, 1941, 371 ve müt.; PUGLIATTI, *Codice Della Navigazione e Codice Civile*, age., s. 11 ve müt.; ASCARELLI, *Recensione*, age., 160'da, muhtariyetin "tarihsel" temelini özellikle belirtmektedir.
- 7) GRAZIANI, *L'Impresa e L'Imprenditore*, Napoli, s. d., s. 9; *Appunti Di Diritto Della Navigazione*, 2^a ed., Napoli, s.d., s. 10 ve müt.

rülmekte olan sözkonusu beraber bulunma, seyrüsefer konusunda, ona özel bir ayırıcılık verecek ölçüdedir⁸.

Konusunun tamamen teknik niteliğinin bir sonucu olarak, —kaynaklar ve yorum bahsinde görüleceği üzere— İtalyan mevzuatında, seyrüseferden doğan ilişkilere, genel hükümlere nazaran, özel hukukun bir normundan veya bir normlar bütününden soyutlama yolu ile çıkarılan ilkelere üstünlük tanıyan, bir düzenleme getirilmiştir: öyle ilkeler ki, bunlardan, özel hukuk tarafından özel bir düzenleme konmamış olan hallerin düzenlenmesi elde edilir.

Diğer taraftan muhtariyet, seyrüsefer hukukunu, hukukun genel sistemi çerçevesinden çıkarmadığı gibi, bunun hukukun diğer dalları ile canlı ve derin bağlar içinde bulunmasını da engellemez⁹. Gene aynı şekilde görüleceği üzere, konunun ve buna ilişkin düzenlemenin özelliği, genel hükümlere müracaatı önlememektedir; genel hükümlere, özel hukukun boşluklarını doldurmak için daima başvurulabilmekte ve bazan, sözkonusu boşlukları doldurmak için başvurulması gereken normlar hiyerarşisinde, açıkça atıf yolu ile, genel hükümlere, bizzat özel hukuk normlarına nazaran öncelik de tanınmaktadır.

Böylece muhtariyet kavramı, çok eski Fransız doktrinince deniz hukuku için ileri sürülmüş olan *Partikülarizm* kavramından ayrılmaktadır¹⁰; zira buna göre deniz hukuku, kamu hukukundan ve hususi hukuktan farklı bir şeydir, veyahut az çok sabit, az çok uyumlu bir nitelikler bütünü ile, hususi hukuk içinde, deniz ticareti hukuku, medeni hukuktan ve kara ticareti hukukundan ayrılır.

4. Bilimsel açıdan muhtar olmasından başka, seyrüsefer hukuku, mevzuat bakımından da muhtardır; zira düzenlediği konu artık, en geniş kaynağını teşkil eden ve 30 mart 1942 t. ve 327 n.lı

8) Bkz. bu konuda ASCARELLI'nin çok ince mütalâaları, son olarak age., 160 ve 161.

9) Bkz. DOMINEDO, *Principii*, age., I, 64 ve müt.; SPASIANO, *Il Diritto Della Navigazione*, age., s. 7.

10) Bkz. BONNECASE, *Le Droit Commercial Maritime, Son Particularisme*, 2^a ed., 1931, 8 ve müt.; *Traité De Droit Commercial Maritime*, 1923, s. 220, *Précis Elementaire De Droit Maritime*, 1932, 112 ve müt.

r. d. (*) ile onaylanmış olan özel bir kanun, "Seyrüsefer Kanunu", içinde organik biçimde yer almıştır; aynı şekilde, özel bir öğretim konusu teşkil etmesi bakımından da, didaktik muhtariyeti vardır.

Mevzuattaki muhtariyeti, Medeni Kanun içine alınmasıyla ticaret hukukunun muhtariyetini kaybettiği aynı devrede net bir şekilde ileri sürülmüştür. Medeni Kanunun ticaret hukukunu içine alması, bir taraftan, özel hukuk ilkelerinin kendi uygulanma çevreleri dışına yayılma doğal eğilimi, diğer taraftan, genel hukukun, önce özel gereksinmeler sonucu doğan ve sonra daha geniş bir uygulanma gücü olduğunu ortaya koyan müesseseleri içine alma eğilimi ile bağlantılıdır¹¹. Ticaret hukuku böyle bir massedilme için olgundu; bilimsel olarak daha az işlenmiş olan seyrüsefer hukuku ise bu durumda değildi. Bu da Seyrüsefer Kanununun gerçekleştirdiği muhtar mevzuat yerleştirmesini haklı kılmaktadır; böyle bir yerleştirme sonucunda seyrüsefer hukuku, —ünlü bir hukukçunun ticaret hukuku hakkında kullandığı deyimle¹²— hukukun öncülüğü fonksiyonunu üstlenmiş olmaktadır.

5. Bu söylenenlerden, ve ilerde daha geniş şekilde ortaya konacak hususlardan, seyrüsefer hukukunun çeşitli, yâni deniz, içsu ve hava seyrüseferine ilişkin dallarının, ve özellikle hava seyrüsefer hukukunun, yeni düzenlemede üstlendikleri rol belirlemektedir. İster deniz seyrüseferine ister içsu veya hava seyrüseferine ait olsun, Seyrüsefer Kanununun gerçekleştirdiği düzenleme, aynı gereksinmelere dayanan, teknik ve ekonomik nitelikte benzer veya aynı durumları dikkate alma olgusundan hareket etmektedir. Hava seyrüseferine ilişkin düzenleme, kendine özgü niteliklerinde, "işletme" ve "yolculuk" ile bağıntılı olgulara dayanmaktadır; bunlar da, bir kaç daha belirgin durum dışında, su yolu ile yapılan seyrüseferdekilerin aynıdır. Örneğin: gemi ve hava gemisinin kullanılmasındaki hukuki araçlar (faydalanma sözleşmeleri) ve bordadaki örgütlenme, gemi donatanının ve havagemisi İşletenin mesuliyetinin sınırlandırılması, vs. düşünülün. Seyrüseferin çeşitli tiplerini yönlendiren temel ilkeler,

(*) regio decreto.

11) LEFEBVRE D'OVIDIO, *La Riforma nel Campo Della Navigazione*, Roma, 1943; SPASIANO, *Il Diritto Della Navigazione*, age., s. 12.

12) ASCARELLI, *Appunti Di Diritto Commerciale, Introduzione*, 3^a ed., 1936, s. 18.

bazı müesseselerde özdeşleşmektedir. Seyrüsefer Kanununda havacılıktan denizcilik konusuna ve denizcilikten havacılık konusuna yapılan yollamalar bunun kanıtıdır; bunlar sözkonusu esaslı özdeşliğin açık göstergeleridir; ayrıca bu özdeşlik, Kanunun 1 inci maddesinde öngörülen kıyas usulü ile de belirtilmiştir (bkz. n. 25). Hava seyrüsefer hukukuna özgü genel ilkelerin mevcudiyeti ispat edilemediği gibi, deniz ve içsu seyrüseferine özgü genel ilkeler de yoktur; zira, bunlara ilişkin müesseseler seyrüsefer hukukunun birleştirici genel sistemi içinde yer almaktadır¹³.

Hava seyrüseferinin uluslararası alanda yeknesak düzenleme eğilimi de, deniz seyrüseferi karşısında, bu varılan sonuca karşı kesin bir önem taşımaz, zira sözkonusu eğilim her iki sahaya da ortak bir niteliklidir.

Sun'i peykler ve uzay gemilerinin fırlatılması ile başlayan ilk kozmik deneyler, bunların normatif sistemde tasnifleri ve yerleştirilmeleri hususunda, nazik bir konu oluşturmuştur. Konu, 1967 ocak ayında Londra, Moskova ve Washington'da aynı zamanda imzalanan ve daha şimdiden de yürürlüğe girmiş bulunan "Atmosfer-ötesi uzayın keşfi ve kullanılması hususunda Devletlerin faaliyetlerini düzenleyen Andlaşma" ile düzenlenmiştir.

Bu konunun seyrüsefer hukukuna girdiği kabul olunabilir mi? Halihazır durumda menfi bir tutum takınmak gerekir gibi görün-

13) Bu konuda bkz. FERRARINI, *La Materia Aeronautica nel Codice Della Navigazione*, Riv. Dir. Comm., 1942, I, 192 ve müt.; LEFEBVRE D'OVIDIO, *La Pretesa Autonomia Della Parte Aeronautica Del Codice Della Navigazione*, Riv. Dir. Nav., 1942, I, 321 ve müt.; SPASIANO, *Il Diritto Della Navig.*, age., s. 9 ve müt., ayrıca *Foro It.*, 1950, IV, 153; DOMINEDO, *Principii*, age., I, s. 50 ve müt.; karşı fikir, AMBROSINI, *Il Codice Della Navigazione e Il Diritto Aeronautico*, Riv. Dir. Comm., 1942, I, 129 ve müt.

Konu hakkında ayrıca bkz. RIPERT, *L'Autonomie Du Droit Aérien*, *Studi In Onore Di Ambrosini*, 1957, I, s. 1 ve müt.; RIESE, *Ueber Die Autonomie Des Luftrechts und Die Vereinheitlichung Des Verkehrsrecht*, id., s. 155 ve müt.; GULDIMANN, *Begriff, System und Autonomie Des Luftrechts*, id., s. 539 ve müt.; FRAGALI, *L'Odierna Crisi Del Diritto Aeronautico Italiano*, id., s. 607 ve müt.

mektedir. Nitekim, üzerlerine değişik bir çözüm kurulabilecek, ne politik (atmosferüstü uzayda hakimiyet düzenlemesi), ne hukuki ön-veriler (denemeler dışında uçuş "icrası") mevcuttur¹⁴.

Diğer taraftan problem, füzelerin (bilimsel, ticarî, sportif, vs.) kullanılması ile bağıntılı olarak, kısa zamanda, pratik güncel bir nitelik kazanmakta gecikmiyecektir. Bu âletlerin posta taşımaları için kullanılması konusunda denemeler daha şimdiden yapılmaktadır.

§ 2 — TARİHÇE VE BİBLİYOGRAFYA

Ayrım I. — *Seyrüsefer Kanunundan önceki yasama hareketleri*

6. Seyrüsefer hukukunun tarihçesi, içsu ve hava seyrüseferinin-kiler dahil seyrüsefer hukuku müesseselerinin, büyük kısmı itibarile, deniz hukuku müesseselerinden gelme olmaları nedeniyle —yerinde olarak ifade edildiği üzere— deniz hukuku tarihçesidir¹⁵.

Denizcilige ilişkin en eski kanun metni, Babil kralı, HAMURABI KANUNLARI'dır (İ.Ö. 2285); eski çağların her devrinde seyrüsefer, aşağı yukarı tamamen, örf ve âdet ile düzenlendiğinden Fenike ve Yunan kanunlarından bir ize raslanmamaktadır.

Deniz hukukunun birçok müessesesinin düzenlenmiş olduğu Dİ-GESTA'da bulunmayan konunun organik bir şekilde ele alınışı BA-SİLİCALAR'da yer almıştır (kitap 53). Yüzyıllar boyu güney İtalya ve bütün Adriyatikte uygulanan ve ortaçağ deniz hukukunun kaynak-larından birini teşkil eden örf ve âdetlerin özel derlemesi (Rodos-benzeri kanun denilen) "Nomos Rodium navtikos" aynı devre aittir (İ. S. VIII- IX yüzyıllar).

14) Genel olarak konu hakkında bkz. QPADRI, *Prolegomeni al Diritto Cosmico Internazionale*, 1960 ve *Diritto Internazionale Pubblico*, 4^a ed., 1963, s. 551 ve müt.; SPASIANO, *Diritto Cosmico e Diritto Della Navigazione*, *Foro It.*, 1961, IV, 47; ROMANELLI, *Aspetti Giuridici Dei Voli Spaziali e Fifflessi Sulla Disciplina Della Navigazione Aerea*, *Riv. Trim. Dr. e Proc. Civ.*, 1961, 881 ve müt.; LODIGIANI, *Lineamenti Di Diritto Cosmico*, Milano, 1968, V, ayrıca *Atti Del I Convegno Nazionale Di Diritto Cosmico*, Milano, 1963.

15) SCIALOJA, *Corso*, s. 17.

Ortaçağ deniz hukuku, bir taraftan, artan ticarî ilişkiler ve ekonominin yeni şartlara göre şekillendirerek aldığı temel müesseseler ile Roma hukukuna, diğer taraftan, doğu-helen cereyanının yabancı olmadığı örf ve âdet hukukuna bağlanır¹⁶.

Ortaçağın başlıca örf ve âdet metni *Consolato Del Mare*'dir; muhtemelen Barselona deniz mahkemesi "consulatus maris" tarafından deniz hukuku müesseselerinin pratik bir işlenişi sonucunda oluşan bu metin, Akdeniz havzasının müşterek kanununu teşkil etmiştir.

Sözkonusu derleme, Atlantik Okyanusu ve Kuzey Denizi bölgelerinde kullanılan derlemeleri de etkilemiştir; bunlar şunlardır: Flandr, Hollanda ve İngiltere'ye kadar etkisini gösteren ve Oléron adası deniz meclisi kararlarının bir derlemesinden ibaret *Ruoli Di Oléron* (XIII. yüzyıl); İsveç, Almanya ve Danimarka'da uygulanmak suretiyle Kuzey Avrupa'nın müşterek hukukunu ve İskandinav kanunlarının temelini teşkil eden *Ordinanze Di Wisby* (İsveç); modern alman deniz hukukunun esasını oluşturan (XIII. yüzyıl sonu ve XIV. yüzyıl başı, Hamburg, Lübek, Brem, vs. şehirleri Statüleri) *Statuti Delle Citta Anseatiche* ve (1368 tarihli) *Recessi Della Lega Anseatica*; deniz sigortalarına ilişkin önemli âdetleri içeren ortaçağ hukuk derlemesi *Guidon De La Mer* (Ruen: XIV. yüzyıl).

7. Deniz hukukunda modern kanunlaştırma hareketinin başlangıcını teşkil eden ve hem kamu ve hem de hususi hukuk hükümleri içeren ilk denizcilik kanun metni, *Ordonnance De Louis XIV, Donnée Au Mois D'août 1681, Touchant La Marine*'dir. Bu kararname, uluslararası âdetler yerine millî kanunların yapılmasını çabuklaştırmak suretile (1737 tarihli Bilbao Kararnamesi; 1727 ve 1766 tarihli Prusya Kanunları; 1730 tarihli İsveç Kararnamesi, vs.) bütün müteakip kanunlaştırma hareketlerini kesin bir biçimde etkilemiş ve, 1807 Fransız Ticaret Kanununun II. kitabında, ekseriya aynen tekrarlanarak yer almıştır.

8. *Ordonnance*'tan sonraki en önemli italyan kanunu metinleri şunlardır: a) Granduca Francesco di Lorena tarafından 10 Ekim 1748'de çıkarılan *Editto Di Marina e Navigazione Marittima Tos-*

16) Bkz. ZENO, *Storia Del Diritto Marittimo Italiano Nel Mediterraneo*, 1946, s. 89 ve müt.

cana; b) Carlo III di Napoli'nin *Reale Editto, o sia Regolamento Per La Navigazione de' Bastimenti Mercantili de' 18 Agosto 1741*¹⁷; c) Venedik'te *Magistrato dei cinque savi alla mercanzia* tarafından hazırlanan ve 21 eylül 1786'da Senatoca onaylanan ve hem kamu hukuku ve hem de hususi hukuk ilişkileri düzenleyen *Codice per La Veneta Mercantile Marina*¹⁸.

Napolyon istilâsı, İtalyan Krallığına, 17 temmuz 1808 tarihinde Bajona Kararnamesi ile Fransız Ticaret Kanununu kabul ettirdi. Restorasyondan sonra İtalya'da denizcilik kanunlaştırma hareketleri değişik istikametler gösterdi, fakat fransız ticaret kanununun etkisinin kesin olduğu söylenebilir¹⁹

İtalya Krallığının birleşmesinden sonra, 25 Haziran 1865 t. ve 2364 n. lı r. d. ile onaylanıp neşredilen ve 1 ocak 1866'da yürürlüğe giren Ticaret Kanununun ikinci kitabı deniz ticaretine ayrılmıştı. Aynı zamanda, 25 haziran 1865 t. ve 2360 n. lı bir başka r. d. ile de, gene 1 ocak 1866'da yürürlüğe giren *Codice per la marina mercantile* metni onaylanmıştı. Bu son metin, Carlo Felice'nin 13

17) Bu **Editto**, bir "özel kanun" neşredilinceye kadar uygulamada kalmak üzere geçici nitelikteydi; sözkonusu özel kanunun kaleme alınması 1779 yılı sonunda Procida adasından Michele de Jorio'ya verilmişti. De Jorio eseri **Codice Ferdinando** denilen şekle 1781'de tamamladı. Eser, gerçek anlamda bir kanun tasarısı olmaktan ziyade "bir tasarı hazırlanması için çok zengin bir araştırma malzemesi derlemesi halinde dört ciltlik tarihsel ve hukukî âbidevî bir eserdi ve, Domenico Azuni tarafından aşırılarak De Jorio'ya ait olması gereken şöhret gasbedilmiş oldu" (SCIALOJA Corso, age., s. 21). Bu hususta bkz. GAETA, **Il Nuovo Codice Della Navigazione, Dir. e Prat. Comm.**, 1941, I, 204-5.

AZUNI'nin eseri hakkında bkz. BERLINGUER, **Domenico Alberto Azuni Guirista e Politico**, Milano, 1966.

18) Bkz. LEICHT, **L'Eleborazione Del Codice Della Veneta Marina Mercantile**, Riv. Dir. Nav., 1942, I, 348 ve müt.

19) Daha sonra çıkarılan kanun metinleri hakkında da olmak üzere daha geniş bilgi için bkz. GAETA, **Il Nuovo Codice Della Navigazione**, age., s. 208 ve **Le Fonti Del Diritto Della Navigazione**, age., s. 81 ve müt.; LEFEBVRE - PESCATORE, **La Unificazione Della Disciplina Legislativa Della Navigazione**, Riv. Dir. Nav., 1965, I, 141 ve müt.

ocak 1827'de onayladığı Sardunya *Regolamento Per La Marina Mercantile*'si ile *Legge Penale Della Marina Mercantile*'nin bir karışımından ibaretti.

24 mayıs 1877 t. ve 3919 n.lı kanunla onaylanan ve Codice per la marina mercantile'ye değişiklik getiren bir kanun, 24 ekim 1877 t. ve 4146 n. lı r. d. ile tek metin halinde tekrar neşredilmiştir. Bu kanunun çok teferruatlı Nizamnamesi ise 20 kasım 1879 t. ve 5166 n. lı r. d. ile onaylanmıştır.

Diğer taraftan 1865 tarihli Ticaret Kanunu, 1 ocak 1883'te yürürlüğe giren yeni Ticaret Kanununu onaylayan 31 ekim 1882 t. ve 1062 n. lı r. d. ile ilga ediliyordu. Bu metnin de II. kitabı, denizcilik konusuna, daha doğrusu deniz ticaretine ve (deniz ve içsu) seyrüseferine tahsis edilmiş bulunuyordu.

Müteakip önemli özel kanunlar ise şunlardı: çatma, kurtarma ve yardım hususunda 14 haziran 1925 t. ve 938 n. lı kanun; denizcilik imtiyazları ve gemi ipoteği hakkında 31 aralık 1928 t. ve 3055 n. lı kanun; gemi maliklerinin mesuliyetinin sınırlandırılmasına ilişkin 25 mayıs 1939 t. ve 868 n.lı kanun. Bütün bu kanunlar, biraz sonra bahsedeceğimiz, uluslararası konvansiyonlara uygun hükümlerden ibarettiler²⁰.

9. İçsu seyrüseferinin kanunlaşma tarihçesinin, 1882 Ticaret Kanunu ile başladığı söylenebilir; zira bu kanun II. kitabında, az yukarıda zikredildiği gibi, deniz ve içsu seyrüseferini birlikte ve hususi hukuk açısından düzenlemekteydi.

İçsu seyrüseferinin kamu hukuku açısından düzenlenmesi ise, 11 temmuz 1913 t. ve 959 n. lı r. d. ve 17 kasım 1913 t. ve 1514 n. lı r. d. ile onaylanan Nizamnamede bulunmaktaydı²¹.

20) Burada, Vatikan Şehri Papalık Komisyonunun bir kararname-sinin (15 Eylül 1951 tarihli D. LXVII, Riv. Dir. Nav., 1952, I, s. 85 ve müt.) bu Devlet bayrağı altında yapılan deniz seyrüseferini düzenlediğine işaret etmek gerekir. Bu hususta bkz. RИPERT, *Le Droit Maritime Français*, 1952, 403 ve müt.; LEFEBVRE D'OVİDIO, *Scritti In Onore Di Scialoja*, I, 407 ve müt., Riv. Dir. Nav., age., I, 70 ve müt.

21) Bkz. ROSSİ, Riv. Dir. Nav., 1942, I, 277.

10. Hava seyrüseferinin normatif düzenlemeleri, tabiatile, daha yakın zamanlarda yapılmıştır: Bilindiği üzere hava seyrüseferinin ticarî alanda kullanılması, 1914-1918 dünya savaşının hemen sonrasına raslar.

İlk taş, (biraz sonra bahsedilecek olan, 1919 Paris Konvansiyonu hükümlerini iç mevzuatımıza sokan) 20 ağustos 1923 t. ve 2207 n. lı r. d. tarafından konmuş ve bunu, 11 ocak 1925 t. ve 356 n. lı r. d. ile onaylanan nizamname izlemiştir.

Her iki metin de bir çok değişikliğe ve tamamlanmaya uğramışlardır²².

Ayrım II — Uluslararası konvansiyonlar

11. Seyrüseferin, düzenlenmesi, özellikle deniz ve hava seyrüseferi alanında, tabiatile yeknesaklığa eğilim göstermektedir.

Deniz seyrüseferi alanında bu eğilim, ya a) yeknesak âdetlerin oluşması ve bunlara uyulması (müşterek avaryalar hakkındaki *York ve Anvers Kaideleri* gibi), veya b) *uluslararası andlaşmalar* yapılması, veyahut da c) *yeknesak maddî hukuk hükümlerinin* Devletlerin iç hukuklarına sokulması şeklinde, muhtelif hukuk düzenleri arasında yeknesak bir hukuk yaratmaya dönük uluslararası bir faaliyetle desteklenmiştir. Bu harekete, özellikle, 1897'de Brüksel'de kurulan *Comité maritime international* yardımcı olmuş, çeşitli ülkelerde millî dernekler kurmuş ve uluslararası konvansiyonlar için malzeme toplamıştır²³. Burada, Milletler Cemiyeti nezdinde kurulmuş olan *Bureau international du travail*'ın, denizci personelin statüsünü hazır-

22) Bu değişikliklerin 1941 Şubatına kadar olanları için bkz. **Regolamento per la navigazione aerea, a cura**, Ministero dell'Aeronautica 8^a ristampa, Istituto poligrafico dello Stato, Roma 1941, ve, 1967'ye kadar olanları için bir **I Appendice**, Milano 1968 ile tamamlanmış olan **Codice della legge sulla navigazione marittima, interna ed aerea**, a cura di GAETA e PESCATORE, 2^a ed., Milano, 1965.

23) Bkz. LILAR, **L'unification internationale du droit maritime**, Riv. dir. nav., 1955, I, 3 ve müt.

Deniz hukukunun uluslararası alanda birleştirilmesi usulleri hakkında bkz. RIPERT, **Riv. dir. nav.**, 1950, I, 265 ve müt.

lama konusundaki çalışmalarına da işaret etmek gerekir (bunun yerini şimdi Uluslararası Çalışma Örgütü — O. I. T. — almıştır)²⁴.

24) İtalya, 19 Ekim 1945 tarihli kararla O.I.T.e kabul olunmuştur. Örgütün faaliyetleri çok yoğun bir gelişme içerisinde. Bu hususta bkz. GLANNINI, **Il diritto marittimo internazionale nella fase attuale**, Riv. dir. nav., 1949, 90 ve müt., 2 Ağustos 1952 t. ve 1305 n.lı kanunla Cumhurbaşkanı, **Bureau** ve O.I.T. tarafından hazırlanmış bulunan bir çokları meyanında deniz iş hukukuna ilişkin konvansiyonlardan şunları onaylamaya yetkili kılınmıştır: a) deniz ticaret filosu kaptan ve zabitlerinin meslekî yetenekleri, Cenevre 24 Ekim 1936; b) denizcilerin hastalanması, kazaya uğraması ve ölümleri halinde Donatanın yükümlülükleri, Cenevre 24 Ekim 1936; c) çocukların denizcilik işlerine kabulleri için minimum yaş (aynı aile mensuplarının çalıştıkları gemiye alınma ve, fizik muayene ön şartı ile, ondört veya daha küçük yaştaki çocukların bordada çalışabileceklerini öngören millî kanunların mevcudiyeti halleri müstesna, on beş yaş), Cenevre 24 Ekim 1936; d) gemi bordasında beslenme ve tabldot hizmeti, Seattle 27 Haziran 1946; e) borda aşçıların meslekî yetenek diploması, Seattle 27 Haziran 1946; f) denizcilerin tıbbî muayeneleri, Seattle 27 Haziran 1946.

İtalya, bu konvansiyonların onay belgelerinin tevdi işlemini 22 Ekim 1952'de yerine getirmiştir (Gazz. uff. 13 Kasım 1952, n. 263).

İtalya, daha önce de, hepsi Cenevre'de yapılmış ve şu hususlara ilişkin Konvansiyonları onaylamış bulunmaktaydı: 1) 15 Haziran 1920 tarihli deniz kazası sonucu kayıp halinde işsizlik tazminatı (yürürlük, 27 Aralık 1925 t. ve 2544 n.lı r.d.); 2) 15 Haziran 1920 tarihli deniz adamlarının işe yerleştirilmesi (yürürlük, 27 Aralık 1925 t. ve 2543 n.lı r.d.); 3) 25 Ekim 1921 tarihli gençlerin kömürcü veya ateşçi olarak borda işlerinde istihdamı için minimum yaş (yürürlük, 27 Aralık 1925 t. ve 2545 n.lı r.d.); 4) 25 Ekim 1921 tarihli gemi bordasında çalışan gençlerin mecburî hekim muayeneleri (yürürlük, 27 Aralık 1925 t. ve 2542 n.lı r.d.); 5) 24 Haziran 1926 tarihli denizcilerin iş sözleşmesi (yürürlük, 14 Ocak 1929 t. ve 417 n.lı kanun); 6) denizcilerin vatana gönderilmesi (yürürlük, 14 Ocak 1929 t. ve 417 n.lı kanun); 7) 21 Haziran 1929 tarihli su yolu ile taşınan büyük kolilerin üzerinde ağırlığın gösterilmesi (yürürlük, 8 Mart 1933 t. ve 676 n.lı r.d.); 8) 27 Nisan 1932 tarihli gemilerin yükleme ve boşaltma işlerinde çalışan işçilerin kazalara karşı korunması (yürürlük, 21 Eylül 1933 t. ve 1319 n.lı r.d.).

1952'den sonra onaylanan konvansiyonlar ise daha azdır ve

Bunlardan başka 6 mart 1948'de Cenevre'de bir uluslararası denizcilik danışma örgütü kurulmasına ilişkin konvansiyon imza edilmiştir. Bu konvansiyon İtalya tarafından 22 mayıs 1956 t. ve 909 n. lı kanunla kabul edilerek yürürlüğe konmuş ve, onay belgeleri 28 haziran 1956'da tevdi edilmiştir. Örgüt, sadece bir danışma örgütü niteliğindedir ve amacı, uluslararası ticarî seyrüseferi ilgilendiren teknik sorunlar hakkındaki örf ve âdetlerin kanunlaşmasında Hükümetlerarası bir işbirliği sistemi kurmak ve denizciliğin güvenliği ve seyrüseferin yeterli kılınmasına ilişkin hususlarda mümkün olduğu kadar sert hükümlerin kabulünü teşvik etmektir. Bellibaşlı organları: asamble, konsey, denizcilik güvenliği komitesi ve sekreterliktir. Konvansiyon, yedi tanesi bir milyon gayrisâfi tonilâtoya sahip yirmi bir ülkenin onayını sağlamak suretile, 6 ocak 1959'da yürürlüğe girmiştir²⁵ (bkz. n. 175).

Comité maritime international'in girişimlerle Brüksel'de yapılan konvansiyonlar şunlardır: kurtarma-yardım ile çatmalar konusunda 23 eylül 1910 tarihli konvansiyonlar (bunlardan birincisi 27 mayıs 1967 tarihli protokolle değiştirilmiştir); konişmento ve gemi maliklerinin mesuliyetinin sınırlanması hakkında 25 ağustos 1924 tarihli konvansiyonlar (bunlardan birincisi 23 şubat 1968 tarihli protokolle değiştirilmiş, ikincisinin yerini ise, biraz aşağıda zikredilecek olan, 1957 Konvansiyonu almıştır); gemi ipoteği ve denizcilik imtiyazlarına ve Devlet gemilerinin mesuniyetine ilişkin 25 nisan 1926 tarihli konvansiyonlar (bunlardan birincisinin yerini, biraz aşağıda zikredilecek olan, 1967 Konvansiyonu almış, ikincisi ise, 24 mayıs 1934 tarihli ek protokolle tamamlanmıştır); çatmalardan doğan hukuk davalarında yetki, çatmalardan ve diğer seyrüsefer olaylarından doğan ceza davalarından doğan yetki ve deniz gemilerinin ihtiyatî haczi konularında 10 mayıs 1952 tarihli konvansiyonlar; gemi maliklerinin

şu hususlara ilişkindirler : a) 28 Haziran 1946'da Seattle'de yapılan ve 23.10.1961 t. ve 1546 n.lı d.P.R.(*) ile yürürlüğe konan deniz adamlarının emeklilikleri; b) 13 Mayıs 1958'de Cenevre'de yapılan ve 23 Ekim 1961 t. ve 1600 n.lı d.P.R. ile yürürlüğe konan deniz adamlarının hüviyet kartları; c) 19 Haziran 1959'da Cenevre'de yapılan ve 23 Ekim 1961 t. ve 1549 n.lı d.P.R. ile yürürlüğe konan balıkçıların iş sözleşmesi.

(*) Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi (Ç.N.).

25) Imco'nun fonksiyonları hakkında bkz. GIANNINI, *Riv. dir. nav.*, 1956, I, 269 ve müt.

mesuliyetinin sınırlandırılması ile gizli binen yolculara ilişkin 10 ekim 1957 tarihli konvansiyonlar; nükleer gemi işletenlerinin mesuliyeti hakkında 25 Mayıs 1962 tarihli konvansiyon; yolcu bagaçlarının deniz yolu ile taşınmasına, inşa halindeki gemiler üzerindeki hakların âleniyetine, denizcilik imtiyazları ve ipoteklere ilişkin 27 Mayıs 1967 tarihli konvansiyonlar.

İtalya, şimdiye kadar, sadece gizli binen yolcular hakkındaki konvansiyonu ve, mesuliyetin sınırlandırılmasına ilişkin olan hariç, savaştan önce yapılan bütün diğer konvansiyonları onaylamıştır; mesuliyetin sınırlandırılması hakkındaki konvansiyon ise, 19 Temmuz 1929 t. ve 1138 n. lı kanuna dönüşen 6 Ocak 1928 t. ve 1958 n. lı r. d. l. (*) ile yürürlüğe konulmuş ve, 25 Mayıs 1939 t. ve 868 n. lı kanunla, esasları itibarile, İtalyan iç hukukuna idhal olunmuştur. Bu sonuncu kanun halen Seyrüsefer Kanununun 275-277 nci maddeleri ile yürürlükten kalkmış bulunmaktadır.

12. Hava seyrüseferine ilişkin hususlar, birinci dünya savaşı sonunda toplanan Barış Konferansında 13 Ekim 1919 tarihli Paris Konvansiyonu ile ayrıntılı biçimde düzenlenmiştir. Konvansiyon İtalya tarafından 1922'de onaylanmış ve, yukarıda bahsi geçen, 20 Ağustos 1923 t. ve 2207 n. lı r. d. l. ile İtalyan iç hukukuna idhal edilmiştir.

Paris Konvansiyonu, bizzat konvansiyon hükümlerine uygun değişiklikler getirmek suretile, bunu, havacılığın devamlı gelişmelerine uydurma görevi ile bir de Uluslararası Hava Seyrüsefer Komisyonu (CINA) kurmuştu²⁶.

1926 Ekiminde İberya adası Devletleri ve Lâtin Amerika Devletleri, aralarında, hava seyrüseferi hakkında bir konvansiyon (İbero-amerikan konvansiyonu) akdettiler; 1928'de de ticarî havacılık hakkında Panamerikan Konvansiyonu yapıldı.

Birinci hava hususi hukuku konferansında (Paris, 1925) kurulan *Comité international technique d'experts Juridiques aériens* (CITEJA), dört konvansiyon hazırladı. 12 Ekim 1929'da Varşova'da imzalanan uluslararası hava taşınmasına ilişkin bazı kaidelerin birleş-

(*) Kanun kuvvetinde Kraliyet Kararnamesi (Ç.N.).

26) Bu görevin niteliği ve iç hukuklarda ortaya çıkardığı sorunlar hakkında bkz. SCIALOJA, *Corso*, age, s. 47 ve 48.

tirilmesi hakkında birinci Konvansiyon, İtalya'da 19 Mayıs 1932 t. ve 841 n. lı Kanunla yürürlüğe kondu; bu konvansiyonu değiştiren 28 Eylül 1955 tarihli La Haye Protokolü, İtalya'da 3 Aralık 1962 t. ve 1832 n. lı Kanunla yürürlüğe kondu. 13 Mayıs 1933'te Roma'da, hava gemileri tarafından yeryüzünde üçüncü kişilere verilen zararlara ve, havagemilerinin ihtiyatî hazine ile ilgili iki konvansiyon akdedildi; 7 Ekim 1952 tarihli Roma Konvansiyonu (bkz. n. 515) bunlardan birincisinin yerini aldı, ikincisi ise, 28 Mayıs 1936 t. ve 933 n. lı Kanunla onaylandı. 29 Eylül 1938 tarihli Brüksel Konvansiyonu, denizdeki hava gemilerine kurtarma-yardım konusunu düzenledi, fakat henüz yürürlüğe girmesi için yeterli onayı elde edemedi. İkinci dünya savaşından sonra CITEJA'nın fonksiyonlarını üstlenen ICAO Hukuk Komitesi²⁷, şu konvansiyonların yapılmasını sağladı: a) 1 Mayıs 1952 t. ve 545 n. lı Kanunla yürürlüğe konan (bkz. n. 16), hava gemileri üzerindeki hakların uluslararası alanda tanınmasına ilişkin 19 Haziran 1948 tarihli Cenevre Konvansiyonu; b) İtalya'da 2 Mart 1963 t. ve 674 n. lı Kanunla yürürlüğe konan, yeryüzünde üçüncü kişilerin uğradığı zararlar hakkındaki 7 Ekim 1952 tarihli Roma Konvansiyonu; c) yukarıda bahsedilen, 28 Eylül 1955 tarihli La Haye Protokolü; d) Sözleşmeye taraf Taşıyandan başka bir şahıs tarafından yapılan uluslararası hava taşıması hakkında 18 Eylül 1961 tarihli Guadalajara Konvansiyonu; e) Hava gemisinde işlenen suçlara ve diğer bazı fiillere ilişkin 14 Eylül 1963 Tokyo Konvansiyonu.

Ayırım III — Seyrüsefer Kanunu (Codice della Navigazione)

13. Bir sistematik ve birleştirici kriter bulunmaksızın gelişen önceki kırık dökük ve organik olmayan yasama belgelerinden, sey-rüsefer kanununun getirdiği düzenlemeye geçiş, ANTONIO SCIALOJA tarafından daha 1922'den itibaren formüle edilen programla bağlantı kurulmaksızın anlaşılabilir; bu program, 31 Ocak 1928'de Napoli Üniversitesinde okunan giriş dersinde tam olarak ortaya konmuş²⁸ ve daha sonra, *Sistema del diritto della navigazione*'de²⁹ ve,

27) Bkz. GIANNINI, *L'attività svolta dal "Citeja" e la sua eredità*, *Riv. dir. nav.*, 1948, 160.

28) *Riv. dir. comm.*, 1928, I, 1 ve müt.

29) *Sistema*'nın ilk basımı 1922'de yapılmıştır. Daha sonra eser 1929 ve 1933'te iki basım daha yapmıştır. Seyrüsefer kanunu göz-

1935'te bizzat SCIALOJA tarafından kurulan *Rivista del diritto della navigazione* sayfalarında gelişimini tamamlamıştır.

SCIALOJA bu programında, daha önce de işaret edildiği gibi, her nev'i seyrüseferin temelindeki teknik olgunun benzerlik ve birlik gösteren fizyonomisinden hareket ederek, *seyrüsefer hukukunun birliği ve muhtariyetini* savunmakta ve bilim ve yasama alanında kesin bir yönlendirme oluşturmaktadır. Bundan başka SCIALOJA, bu hukuk dalının incelenmesinde, sadece, deniz seyrüseferinin veya buna ilişkin ticarî ilişkilerin nazara alınması ile yetinilmemesi, deniz, içsu ve hava yolu ile yapılan seyrüseferin, kamu ve hususi hukuka ilişkin, bütün yönleri ile ele alınması gerektiği tezini ileri sürmektedir. Bu düşünce tarzı, sonuçta, gerek yazılı kanunun yorumu açısından ve gerekse konunun yeni bir yasama hareketi ile sistemleştirilmesi bakımından, "yaşayan hukuk" kavramına özel bir önem kazandırmıştır.

Bu temel noktalara, oldukça canlı ve polemik bir biçimde ortaya atılan, hukuk düzenimizin millî niteliğini savunmaya yönelik, bir başka husus daha eklenmiştir. Bununla, esas itibarile, uluslararası konvansiyonlar tarafından hazırlanıp kabul olunan ilkelerin bizim hukuk düzenimize idhalinin, dengeli ve titiz bir şekilde yapılması gerektiği ifade edilmek istenmektedir; zira, böylece, hukuk sistemimize, kendisile uyumsuzluk içerisinde, ve, bu nedenle, otomatik bir şekilde idhal edildikleri takdirde, lâtin hukuk birikimi ve düşünce tarzı ile çelişkili ve, çözümlenemez yorum güçlükleri ve şüpheler doğuracak hükümlerin girmesi önlenmiş olacaktır³⁰.

14. Yukarıda işaret edilen bilimsel programı uygulamak suretile, iki seneden az bir süre içerisinde hazırlanan Seyrüsefer Kanununun yapılması SCIALOJA'ya aittir.

önünde tutularak güncelleştirilen **Sistema**, daha sonra, 1942'de **Lezioni**'ye ve 1943'te **Corso del diritto della navigazione**'ye kaynaklık etmiştir.

Seyrüsefer kanununun yapılması ve niteliği hakkında bkz. GAETA, **Scritti in onore di SCIALOJA**, I, 45 ve müt., **Riv. dir. nav.**, 1951, I, 224 ve müt., **Diritto della navigazione**, **Encicl. dir.**, XII, s. 1076 ve müt., **Le fonti del diritto delle navigazione**, age., s. 149 ve müt.

30) LEFEBVRE D'OVIDIO, **Riv. dir. nav.**, 1948, I, 3 ve 1949, I, 121

Bu konudaki reform hareketi oldukça ağır cereyan etmekteydi. 30 aralık 1923 t. ve 2814 n. lı kanunla Hükümet, diğer kanunlar arasında, Codice per la marina mercantile'de de değişiklikler yapmaya yetkili kılınmış ve 3 haziran 1924 t. lı r. d. ile kurulan ve senatör Raffaele Perla'nın başkanlığındaki bir komisyon, bir *denizcilik kanunu tasarısı* hazırlayarak çalışmalarını 1931 yılında tamamlamıştı³¹. Bu tasarı, eski düzenlemeyi modernleştirmiş olmasına karşın, mükemmel olmaktan uzaktı; zira, hem sağlam bir bilimsel temele oturtulmamış bulunuyor, hem kamu hukuku müesseselerini hususi hukuk müesseselerinden net bir şekilde ayırıyor ve hem de, hava seyrüseferinden başka, içsu seyrüseferini de ihmal ediyordu.

1939 yılı sonuna doğru, ana kanunların revizyonu çalışmalarının tekrar başlaması ile, seyrüsefer konusu SCIALOJA'nın başkanlık ettiği bir Komiteye verildi. Bu Komite, deniz, içsu ve hava seyrüseferini içeren seyrüsefer kanunu bakanlık tasarısını hazırladı³². Yasama meclisleri Alt komisyonunda³³ tetkik edilen tasarının, 27 ocak 1941 t. ve 9 n. lı r. d. ve, değişik ve medeni kanunla koordine edilmiş, metni, 30 mart 1942 t. ve 327 n. lı r. d. ile onaylandı.

15. Seyrüsefer kanununun çıkarılmasından hemen sonra, aynı kanunun 1331 inci maddesinde öngörülmüş bulunan, kanunun uygulanması ve tamamlanmasına ilişkin tüzüğün hazırlanması çalışmaları başladı. Sözkonusu hüküm, hükümete, kanunun tamamlanması yetkisi ile, bir yasama erki devrediyordu. Bu çalışmalar sonucunda şimdiye kadar, 28 haziran 1949 t. ve 631 n.lı d. p.(*)^{33 a} ile onaylanan, içsu seyrüseferi hakkında tüzük ve, 15 şubat 1952 t. ve 328 n. lı d. p.

31) **Codice marittimo - Progetto della Commissione reale per la riforma dei codici (Sottocommissione per il codice della marina mercantile)**, Istituto Poligrafico dello Stato, Roma, 1931.

32) **Corice della navigazione: progetto ministeriale**, c. I, II ve III, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1940.

33) **Atti**, c. I (Della navigazione marittima ed aerea), c. II (Della navigazione aerea; disposizioni penali e disciplinari), Tipografia del Senato, Roma, 1940.

(*) decreto presidenziale (= Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi) (Ç.N.).

33a) 28 Haziran 1949 t. ve 631 n.lı d.P.R. nin düzenleyici niteliği ve bundan ileri gelen anayasallığı sorununun kabul edilmezliği hakkında bkz. Corte cost, 12 Temmuz 1967, n. 11, **Giust. cost.**, 1967, 1221.

ile onaylanan, deniz seyrüseferi hakkındaki tüzük çıkarıldı. Her iki metin de, "seyrüsefer kanununun uygulanması hakkında", yâni hava seyrüseferini de içeren, "tüzüğün yürürlüğe girmesi ile uygulamadan kalkacaklardır" (regol. nav. mar. m. 543; reg. nav. int. m. 271).

Seyrüsefer Kanunu tüzüklerinin çıkarılmasının özel bir önemi vardır; zira, aynı kanunun 1328 inci maddesine göre, uygulanmaları için özel tüzük hükümleri gerektiği öngörülen Kanun hükümlerinin yürürlüğe girmeleri, sözkonusu tüzüklerin çıkarılması koşuluna bağlıdır.

Halen, yasama hareketi, bu noktadan, sadece deniz ve içsu seyrüseferi için tamamlanmıştır. Hava seyrüseferi hakkında ise, 1328 inci madde hükmü ile, diğer kaynaklar arasında, 11 ocak 1925 t. ve 356 n. lı hava seyrüseferi hakkında tüzük ve "seyrüsefer kanunu ile düzenlenen hususlarda, bu kanuna aykırı veya bağdaşmaz diğer hükümler"i yürürlükten kaldıran müteakip 1329 uncu maddenin fonksiyonuna bir sınır konmuş olduğunu kabul etmek gerekir.

Herşeyden önce, 1329 uncu maddenin son cümlesinin, sözkonusu tüzüğün yürürlükten kaldırılmasına bir iç sınır koyduğu ileri sürülebilecektir; zira bu cümleye göre yürürlükten kaldırılma, yeni kanunla bağdaşmama veya buna aykırılıkla koşullandırılmıştır; böylece, yeni düzenlemenin bulunmaması halinde, yeni kanunla bağdaşmazlık da sözkonusu olmayacağından, eski tüzük hükümlerinin yürürlükte olduklarını kabul gerekecektir. Fakat, kanunla bağdaşmaz veya buna aykırı olmayan hükümlerin yürürlükten kaldırılmayacağına ilişkin açık hüküm, (1329 uncu madde hükmünün açık lafzında görüldüğü gibi), sadece, "seyrüsefer kanunu ile düzenlenen hususlara ilişkin diğer hükümler" için sevk edilmiştir; halbuki sözkonusu tüzüğün, yürürlükten kaldırılması —hiç olmazsa hükmün lafzına göre— koşulsuz görünmektedir.

Buna karşın, hava seyrüseferi hakkında eski tüzük hükümlerinin halen yürürlükte buldukları, 1328 inci maddenin fonksiyonundan kesin olarak çıkarılabilir; zira, bu madde, uygulanmaları için özel tüzük hükümleri gereken kanun maddelerinin yürürlüğe girişlerini engellemek suretile, 1329 uncu maddenin öngördüğü tüzüklerin yürürlükten kaldırılmasının dayanağı olan mantıkî ve hukukî önkoşulu (yeni hükümlerin yürürlüğe girmesi önkoşulunu) ortadan kaldırmakta ve, bu maddenin fonksiyonuna bir sınır getirmektedir.

Burada geriye uygulanmaları için “özel tüzük hükümleri”nin çıkarılması gereken hükümlerin hangileri olduğunu saptamak sorunu kalmaktadır.

Bu hususta iki unsuru gözönünde tutmak gerekir: kanun hükmünün işleminde tüzük hükmünün araçlık rolü; ve bir müessese veya müessesenin bazı hükümlerle ilişkili özel ve ayrıntılı bir tüzük düzenlemesi zorunluğu böyle bir tüzük düzenlemesinin bulunmaması halinde o müessese veya bazı hükümlerinin işleminde engellenmiş olacaktır. Böylece şu noktaları saptamak mümkündür: a) kanunun, bazı hükümlerin belirlenmesinde açıkça, tüzüğe gönderme yaptığı hallerde bile, kanun tam, ve tamamlanmaya ihtiyaç göstermeyen bir düzenleme içermekteyse, kanunun doğrudan doğruya uygulanmasına bir engel yoktur; b) eğer belirli bir müessesede, bazı hükümler, yukarıda işaret edilen anlamda, tüzük hükümlerle tamamlanma talep etmekte, buna karşın diğerlerinin buna gereksinimleri yoksa, birinci halde kanun hükümleri yürürlüğe girmeyecekler, ikinci halde ise yeni metin, şüphesiz, uygulanacaktır³⁴.

Ayrım IV — Seyrüsefer Kanunundan sonraki gelişmeler

16. — Seyrüsefer Kanununun çıkarılmasından sonra önemli bir olay, hava seyrüseferinin düzenlenmesi hakkında, Amerikan hükümetinin girişimi ile, 1 kasım 1944'te toplanan Şikago Konferansıdır³⁵.

34) PESCATORE, *Sull'art. 1328 cod. nav. Foro Padano*, 1948, I, s. 373 ve müt. Yazarın fikirleri, deniz ve içsu seyrüseferleri hakkındaki tüzüklerin çıkarılmasından önce ileri sürülmüş olduklarından, genel niteliktedirler, fakat, sözkonusu tüzüklerin çıkarılmasından sonra, artık sadece, hava seyrüseferi düzenlemesine ilişkin oldukları kabul edilmelidir.

35) Konferans hakkında bkz. GIANNINI, *La Convenzione di Chicago (1944), sull'aviazione civile internazionale*, *Riv. dir. comm.*, 1946, I, s. 83 ve müt., *Organizzazione e funzionamento dell'I.C.A.O.*, *Riv. dir. nav.*, 1952, I, s. 50 ve müt., ayrıca geniş bir inceleme olan *La convenzione di Chicago*, Roma, 1953; MONACO *Manuale di diritto internazionale*, 1949, s. 269 ve müt. ve, özellikle, I.C.A.O. nun fonksiyonları hakkında, *Riv. dir. nav.*, 1953, I, s. 257 ve müt.; BIN CHENG, *The law of international air transport*, London, 1962.

Sivil havacılığın uluslararası hukukî düzenlenmesi sorunları için bkz. MONACO, *Riv. dir. nav.*, 1956, I, s. 99 ve müt.

Konferans, (esas itibarile, Paris Konvansiyonunun aynen tekrardan ibaret olan), bir geçici konvansiyon kabul etti; bu geçici konvansiyon, nihaî konvansiyonun yürürlüğe girmesine veya uluslararası bir konferansta başka türlü karar verilmemişse, fakat herhalde üç yıldan fazla olmamak kaydile, geçerli olacaktı. Konferans, geçici bir örgüt (P. I. C. A. O.) ve bunun yerini alan ve, bir asamble, bir konsey ve "zorunlu hale gelecek hertürlü başka örgütlenme"den oluşan, daimi bir Birlik (I.C.A.O.: *International Civil Aviation Organization*) kurdu³⁶ ve, ayrıca, üç nihaî anlaşma kabul etti: 1) *Convention on*

36) Konvansiyonun tamamen yeni olan kısmı, işte bu uluslararası Birliğe ilişkin olan kısmıdır; ancak Birlik, "hareket olanakları hakkında tereddütler yaratacak kadar fazla ve şişirilmiş ve bunlar sonuçta demokratik eğilimler ile otoriter tutumlar arasında ilginç bir çelişki ile azınlığın eline verilmiş" olarak değerlendirilmiştir (Bu konuda GLANNINI, *La Convenzione di Chicago*, ag. s. 91).

Assamble Üye Devletlerin temsilcilerinden oluşur, Konseyin çağrısı üzerine yılda bir kere toplanır ve çoğunlukla karar verir. Asamble kendi başkanını ve diğer organları tayin eder, Konseyde temsil edilecek üye Devletleri seçer ve, 49 uncu maddede gösterilen geniş karar yetkilerini kullanır: bu yetkiler arasında, konsey raporlarını inceleme, konseyin kendisine getirdiği herhangi bir konuda karar verme, örgütün yıllık bilânçosuna oy verme ve, hareket alanına giren her konuda konseye ve diğer organlara talimat verme yetkileri sayılabilir.

Konsey, asambleye karşı sorumlu daimî organdır ve asamble tarafından her üç yılda bir seçilen 27 üyeden (İtalya'nın 3 Aralık 1962 t. ve 1755 n.lı Kanun) ile onayladığı, 21 Haziran 1961'de Montreal'de yapılan Protokolün Şikago Konvansiyonu m. 50'de yaptığı değişiklik) oluşur; kendi başkanı tarafından toplantıya çağrılır ve üyelerinin çoğunluğu ile karar verir. Mecburî ve ihtiyarî fonksiyonları vardır. Birinciler arasında şunlar sayılabilir: asamble kararlarını yerine getirme, örgüt maliyesini yönetme, hava seyrüseferi gelişimine ilişkin haberlerle ilgilenme; konvansiyona her türlü riayetsizliği asambleye ve üye Devletlere bildirme, uluslararası "Standard"ları hazırlama.

Ayrıca konsey, konvansiyonun ve eklerinin uygulanması veya yorumuna ilişkin olarak iki veya daha fazla üye Devlet arasındaki anlaşmazlıklarda hakem rolü oynar, kararlarına karşı, "ad hoc" bir hakem heyetine veya Uluslararası daimî adalet divanına müracaat öngörülmüştür.

Konsey tarafından tayin edilen 12 üyeden oluşan Hava sey-

*International Civil Aviation; 2) International Air Services Draft Agreement; 3) International Air Transport Agreement*³⁷.

Sözkonusu belgeler, herbiri bağımsız olarak geçerliliğini sürdürecektir bir şekilde hazırlanmışlardır. İki özel anlaşma, konvansiyonda belirtilen bir soruna ilişkindirler; bunlardan birincisi ile daha az ve, ikincisi ile daha fazla derecede olmak üzere serbestî rejimi amaçlanmıştır: gerçekten, birinci anlaşma, iki serbestî (taraf Devlet ülkesi üzerinden yere inmeksizin geçmek hakkı ve, ticarî olmayan nedenlerle yere inmek hakkı) denen serbestîleri, ikincisi ise, beş serbestîyi (yukarıda sözü edilen iki serbestiye şunları da eklemek suretile: hava gemisinin tâbiyetinde olduğu Devlet ülkesinden aldığı yük, posta ve yolcuları boşaltmak hakkı; hava gemisinin tâbiyetinde olduğu Devlet ülkesine gidecek yük, posta ve yolcuları almak hakkı; herhangi bir taraf Devlet ülkesine gidecek yük, posta ve yolcuları almak hakkı ve herhangi bir Taraf Devlet ülkesinden gelen yük, pos-

rüsefer Komisyonu, konvansiyon eklerinde yapılacak değişiklikleri inceler ve önerir, ve, konsey ile birlikte, hava seyrüseferinin gelişimine ilişkin haberlerle ve bilgilerle meşgul olur.

Bkz. BRASINI, Icao (Rass. giur. 1963 - 1966), Comunità internaz., 1968, 304.

- 37) Bundan başka Şikago konvansiyonuna 12 teknik ek kabul olundu. Paris konvansiyonuna göre ekler, bütün üye Devletlerin üçte ikisini temsil etmeleri koşulu ile, toplantı dönemine katılan Devletlerden dörtte üçünün oylarını topladığı takdirde kabul edilmiş addediliyordu; Şikago konvansiyonu ise, açıkça bu amaçla toplanmış olan Konseyde üyelerin üçte iki çoğunluğunu aramaktadır. Konseyin kabulünden sonra üye Devletlere tebliğ edilen ek, tebliği izleyen üç ay sonra yürürlüğe girmektedir; bununla beraber bu arada üye Devletlerin çoğunluğunun eki onaylamadığının gerçekleşmemesi lâzım gelir. Bu konuda, eklerin bizim iç hukukumuzda sonuç doğurabilmesi için, millî hükümet makamları tarafından bir icrailik tasarrufunda bulunulması gerektiği belirtilmiştir. Bkz. MALINTOPPI, *Riv. dir. nav.*, 1951, I, s. 264 ve müt.

29 Ocak 1957 t. ve 24 n.lı kanun, Cumhurbaşkanına, Şikago konvansiyonu teknik eklerini icraî kılmaya yetki vermiştir. Bu yetkinin üç yıl içinde, yâni 19 Mart 1960 tarihine kadar kullanılmış olması gerekmektedir. Bkz. GIANNINI, *Riv. dir. nav.*, 1957, I, s. 263 ve müt.; Burada yasama erkinin devri sözkonusudur. Bkz. MONACO, *Riv. dir. nav.*, 1957, I, s. 44 ve müt..

ta ve yolcuları boşaltmak hakkı) hükme bağlamaktadır. Bu beş serbestinin uygulamada kullanılması pek de hafif olmayan rezervli ve ihtiyatlı bir şekilde düzenlenmiştir. Birinci anlaşmanın düzenlediği iki serbestî için de aynı şey söylenebilir. Anlaşmaların bağımsızlığı ise, üye Devlete, gereksinmelerine göre, bu serbestîlerin kullanılmasına müsaade yetkisi sağlamaktadır: bu yüzden de Şikago'nun getirdiği düzenleme havaların serbestliğini hükme bağlamamış olmaktadır (Bkz. nn. 80, 158)³⁸.

Konvansiyon, sadece, sivil hava gemilerine uygulanır; Devlet havagemilerine, yâni askerî, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılan hava gemilerine uygulanmaz: bu sonuncular için, diğer Devletlerin ülkeleri üzerinde uçmaları için özel anlaşmalar yapmak gerekecektir.

Taraf Devletler, Konvansiyonun yürürlüğe girmesi ile, Paris ve pan-amerikan konvansiyonlarının feshi ihbarını yükümlenmişlerdir; ayrıca Devletler arasındaki Konvansiyonla bağdaşmayan anlaşmalar da yürürlükten kalkmaktadır. Yürürlükte kalan diğer bütün anlaşmaların ve yeni akdedilenlerin I. C. A. O. Konseyi nezdinde teşçili gerekir.

Yeni havacılık birliğine kabul edilen ve 6 mart 1948 t. ve 616 n. lı kanun kararname ile Şikago Konvansiyonuna tam bir icraîlik tanıyan İtalya, bunun sonucu olarak, (15 kasım 1947'de) 1919 Paris Konvansiyonunun feshini de ihbar etmiştir. Bu nedenle, sözkonusu konvansiyonun uygulanması veya icrasına ilişkin olarak çıkarılan bütün iç hukuk tasarrufları ortadan kalkmış olmaktadır. Fakat bu yeni durum —halihazırda— iç hukuk sistemimizde kaydadeğer etkiler doğurmayacaktır³⁹; zira, daha önce de belirtildiği üzere, Şikago Konvansiyonu, Seyrüsefer Kanununun esinlenmiş olduğu Paris Konvansiyonu ilkelerini geniş bir şekilde almış bulunmaktadır⁴⁰.

38) Bkz. CACOPARDO, *Studi per Ambrosini*, s. 18 ve müt.

39) 6 Mart 1948 t. ve 616 n.lı d.l. nin ortaya çıkardığı çeşitli iç hukuk sorunları için GIANNINI, L'ammissione dell'Italia alla Convenzione di Chicago, *Riv. dir. nav.*, 1949, I, s. 41-48.

40) Bu nedenle, hava seyrüseferi için Seyrüsefer Kanununa dayanılarak çıkarılacak tüzüğün, Konvansiyona uygunluğu sağlanabilir.

I. C. A. O. faaliyetlerine başlamıştır. Bu arada, 19 Haziran 1948'de Cenevre'de, hava gemileri üzerindeki hakların uluslararası alanda tanınması hususunu düzenleyen bir konvansiyonun imzalanmasını sağlamıştır; konvansiyon, belirli bir Devlette ihdas olunan bazı hakları (mülkiyet, zilyedlik, kullanma ve faydalanma hakları, aynî teminat haklarını) hava gemisi başka bir Devlette bulunduğu zamanda geçerli kılmaktadır⁴¹.

O.A.C.I.'nin düzenlediği ve Eylül 1952'de Roma'da toplanan uluslararası hava hukuku diplomatik konferansında, yeryüzünde üçüncü kişilere verilen zararlardan dolayı mesuliyet hakkında yeni bir konvansiyon daha kabul edilmiştir (bkz. n. 515).

16—bis. Burada, hava taşımalarının teknik, hukuki, ekonomik ve idari somut düzenlenmesinde rolü ve önemli bünyesi itibarıyla I. A. T. A. (International Air Transport Association)'yı da zikretmek gerekir; bu örgüt önce La Haye'de International Air Traffic Association adıyla kurulmuş, sonra Havana'da 1945'te bu günkü adıyla tekrar faaliyete geçmiştir.

En büyük uluslararası hava taşıma kumpanyaları I. A. T. A. üyesidirler. Merkezi Montreal'dedir. Derneğin üyesi olabilmek için havacılık kumpanyasının, I. C. A. O. üyesi olabilecek bir Devlet tâbiyetinde bulunmasından başka, en az iki Devleti birbirine bağlayan muntazam bir hava hattı servisini tam yetkiyle işletmesi de gereklidir.

I. A. T. A. düzenlediği periyodik konferanslarda taşımaların teknik, ekonomik, sıhhi, idari, vs. yönlerine ilişkin ve muhtelif kumpanyaların ortak sorununu teşkil eden hususları müzakere eder; ayrıca, hazırlayıp güncelliklerini muhafaza ettirdiği kaideleri (taşıma şartlarını) üye kumpanyalar uygulamaya koymuşlardır ve, I. A. T. A. bunlara riayeti denetler⁴².

41) Cenevre Konvansiyonu hakkında bkz. MONACO, *Riv. dir. nav.*, 1949, 49 ve müt.; GIANNINI, *Riv. dir. nav.*, 1950, I, 35 ve müt.; 260-261.

42) Bkz. SCHLEICHER, REYMAN, ABRAHAM, *Das Recht der Luftfahrt*, I, 1960, s. 414 ve müt.; LEMOINE, *Standardizing the conditions of aircraft*, *Jata Bulletin*, 1949, n. 9, s. 53 ve müt.; 1952, n. 15, 60 ve müt.; SEABROOKE, *Air Law*, London, 1964, s. 213 ve müt.

Ayrım V — Bibliyografik bilgiler

17. Seyrüsefer Kanunundan önceki dönemde, genel nitelikte iki temel eser sayılabilir: yukarıda işaret edilen SCIALOJA'nın *Sistema del diritto della navigazione* (3^a ed., Roma, 1933)'si ve, BRUNETTI'nin 4 ciltlik *Diritto marittimo privato italiano* (Torino, 1929-1938)'su. Bunlar, değişik görüş açılarından hareket etmekle beraber, bu konudaki incelemelere etkin biçimde katkıda bulunmuşlardır⁴³. GRAZIANI'nin *Appunti di diritto della navigazione* (deniz seyrüseferine ilişkin) (Napoli, 1938)'si de değerli bir eserdir.

Seyrüsefer hukukunun uluslararası alanda birleştirilmesi hakkında şu eserler sayılabilir: BERLINGIERI F., *Verso l'unificazione del diritto del mare*, I serie, Roma, 1918, II serie, Genova, 1933; GIANNINI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo*, Milano, 1930, Id., *Le convenzioni di diritto fluviale*, Roma, 1933, (tükenmiştir), ayrıca *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo*, Milano, 1952, güncelleştirilmiş bir cilt halinde, Milano, 1959, Id., *Le convenzioni di diritto aeronautico*, Milano, 1959.

AMBROSINI'nin *Corso di diritto aeronautico*, 2^a ed., Roma, 1940 özellikle hava seyrüsefer hukukuna ayrılmıştır. FRAGALI'nin, *Principi di diritto aeronautico*, Padova, 1930, bunu izleyen tamamlanmamış, *Lezioni*, I, Milano, 1939, ve, SPASIANO'nun, tamamlanmamış, *Corso di diritto aeronautico*, Milano, 1941 eserlerinin doğmatik yanı ağır basar. GIANNINI'nin *Saggi di diritto aeronautico*, Milano, 1932 ve *Nuovi saggi di diritto aeronautico*, I ve II, Milano, 1940 derlemeleri ve, COGLIOLO ve CACOPARDO'nun, eki ile birlikte, *Manuale di diritto aeronautico*, Firenze, 1939 eserleri son derece faydalıdır.

Uluslararası hukuk konusunda temel olarak şu eserler sayılabilir: FEDOZZI ve ROMANO'nun hazırladıkları "Trattato di diritto internazionale", Padova, 1936'da SCERNI'nin *Diritto internazionale privato marittimo ed aeronautico* ve; GIULIANO'nun, *La navigazione aereu nel diritto internazionale generale*, Milano, 1941; ayrıca

43) Seyrüsefer hukukuna ilişkin doktrin hakkında tam bilgi için bkz. A. GIANNINI, *Gli studi del diritto nella navigazione in Italia* (1860 - 1947), *Riv. dir. comm.*, 1947, I, 355 ve müt.

DIENA, *Principî di diritto internazionale privato marittimo*, Roma, 1937. Savaş hukuku için: SANDIFORD, *Diritto marittimo di guerra*, Roma, 1940, Id., *Diritto aeronautico di guerra*, Roma, 1937; CACOPARDO, *Diritto aeronautico di guerra*, Milano, 1941.

18. Eski mevzuattan yenisine geçiş çalışmaları, kanunlaştırma hareketi ile ilgili olarak, seyrüsefer hukukunun temel müesseseleri üzerindeki incelemeleri içeren, ve, *Rivista del diritto della navigazione* (Roma, 1940-41) tarafından yayınlanan 1225 sayfalık *Studii per la codificazione del diritto della navigazione* isimli büyük cilt çok önemlidir. LEFEBVRE D'OVIDIO, adı geçen esere kendisi tarafından kaleme alınan ve konan, *Studi per il codice della navigazione* incelemelerini, özel bir ciltde, (Milano, 1951) toplamıştır.

19. Yeni Seyrüsefer Kanunu hakkında ise, sonradan deniz, hava ve içsu seyrüseferini ele alan maalesef henüz tamamlanmamış, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943'e aktarılan, SCIALOJA'nın *Lezioni di diritto della navigazione marittima*; Napoli, 1942'den başka, sadece su yolu ile seyrüseferi ele alan GRAZIANI'nin *Appunti di diritto della navigazione*, 2^a ed., Napoli, s. d., BRUNETTI'nin *Manuale del diritto della navigazione marittima e interna*, Padova, 1947, ve, DOMINEDO'nun su ve hava yolu ile seyrüseferi ele alan *Principî del diritto della navigazione*, I, genel kısım, kişiler, Padova, 1957, II, mallar, Padova, 1963 eserlerine işaret edilebilir. Bunlardan başka SANDIFORD ve PAPI SPANU'nun, iki ciltlik, Roma, s. d., *Istituzioni di diritto della navigazione*'si tamamlanmıştır. FIORENTINO'nun *Diritto della navigazione*, 2^a ed., Napoli, 1954 su ve hava yolu ile yapılan seyrüsefere ayrılmıştır.

Daha ziyade uygulamaya önem veren P. MANCA'nın *Studi di diritto della navigazione*, Milano, 1959-1963, 4 cilt. zengin ve çok faydalıdır.

Ayrıca 4 ciltlik, *Scritti in onore di SCIALOJA*, Bologna, 1952-1953 özel bir önem taşır; bu eserin birinci cildi seyrüsefer hukukuna tahsis edilmiştir ve konunun güncel sorunlarına ilişkin ondokuz inceleme içerir.

ANTONIO SCIALOJA'nın, kaynakların orijinal ve parlak bir şekilde elenmesile, çok da yeni olsalar, müesseseleri daima aydınlat-

maya yönelik *Saggi di storia del diritto marittimo*, Roma, 1946 ayrıca hatırlatmaya değer.

20. Seyrüsefer hukukunun tek dergisi, 1935'te ANTONIO SCIALOJA'nın kurduğu ve 1942'ye kadar kendisi tarafından yönetilen *Rivista del diritto della navigazione*'dir; bu derginin yeni bir serisi 1948'den bu yana A. LEFEBVRE D'OVIDIO tarafından yayınlanmaktadır. 1899'da F. BERLINGIERI tarafından kurulan ve halen G. BERLINGIERI tarafından yönetilen *Il diritto marittimo*, sadece deniz seyrüseferine ayrılmıştır. Hava seyrüseferi için, 1932'de A. AMBROSINI tarafından kurulan (1942'de yayını durduran) *Rivista di diritto aeronautico*, ve, 1962'de A. TEMPESTA'nın kurduğu *Il diritto aereo* sayılabilir.

Genel nitelikteki hukuk dergileri de seyrüsefer hukuku ile ilgilenmektedir; bunlar arasında şunlar hatırlatılabilir: *Foto italiano*, *Giurisprudenza italiana*, *Giustizia civile*, *Rivista di diritto commerciale*, *Rivista trimestrale di diritto e procedura civile*, *Temi genovese*, *Foro padano*, *Annuario di diritto comparato*, Istituto italiano di studi legislativi'nin hazırladığı değerli bir derleme olan *Giurisprudenza comparata di diritto commerciale, marittimo, aeronautico*, ve, son (1944'den bu yana) *Giurisprudenza completa della Cassazione*.

Nihayet, bu konuda, seyrüsefer hukuku müesseselerine ilişkin "terim ve deyimler"e yer veren ansiklopedik derlemelere de işaret etmek gerekir. Bunlar arasında, her ikisi de yayınlanmakta olan, 1958'den bu yana *Enciclopedia del diritto*, Giuffrè, Milano, 1954'ten bu yana *Enciclopedia Forense*, Vallardi, Milano ve, 1957'den bu yana *Nuovissimo digesto italiano*, Utet, Torino.

21. Kanun metinleri derlemeleri arasında, Seyrüsefer Kanununun çıkarılmasından önce yürürlükte olan bellibaşlı metinleri içeren, BRUNETTI ve A. GIANNINI'nin *Codice della navigazione marittima*, Padova, 1943, halen tükenmiş bulunmaktadır. FERRARINI ve IANNUZZI'nin *Codice della navigazione marittima e interna*, Padova, 1968 deniz ve içsu seyrüseferine ilişkin yürürlükteki metinleri içeren faydalı bir derlemedir.

Seyrüsefer Kanunundan başka, deniz, içsu ve hava seyrüseferi hakkındaki kanunları içeren tek tam derleme, GAETA ve PES-

CATORE tarafından hazırlanmış bulunan, 31 Aralık 1967 tarihli ilk eki ile birlikte, Milano, 1965 basılı eserdir.

22. Fransız hukuk literatüründe, artık klâsikleşen deniz seyrüsefer hukuku tetresi, 3 ciltlik RIPERT'in *Droit maritime* (4 üncü bası) idir; ciltlerin birincisi 1950, ikincisi 1952 ve üçüncüsü 1953'te Paris'te yayınlanmıştır; aynı yazarın *Précis de droit maritime*, 7 ème éd., Paris, 1956 Fransız deniz hukukunun çok açık sentezidir. (Şimdi bkz. RODIERE, *Droit maritime d'après le Précis du Doyen, Georges Ripert*, 3 ème éd., Paris, 1967). DANJON'un altı ciltlik (altıncı cildi hiçbir zaman yayınlanmayan ve ikinci basımı, Paris, 1926 - 1930'da LEPARGNEUR'ün işbirliği ile yapılan) *Traité de droit maritime* geniş kapsamlı bir eserdir; LYON-CAEN ve RENAULT'un (5 inci basımı, Paris, 1934-35, AMIAUD tarafından hazırlanan) *Traité de droit commercial*'inin V ve VI. ciltleri de sadece deniz seyrüseferine tahsis edilmiştir. RODIERE'in *Traité général de droit maritime* (c. I, Paris; c. II, Paris) şimdilik gemi tahsis sözleşmesi ve taşıma sözleşmesini ele almakta ve yayını devam etmektedir. Daha az kalınlıkta müracaat eserleri ise şunlardır: CHAUVEAU, *Traité de droit maritime*, Paris, 1958, BONNECASE, *Traité de droit commercial maritime*, Paris, 1923, Td., *Précis élémentaire de droit maritime*, Paris, 1932; WAHL, *Précis théorique et pratique de droit maritime*, Paris, 1924; LACOUR, *Précis de droit maritime*, Paris, 1928; DANJON, *Manuel de droit maritime*, Paris, 1929; VERMOND, *Manuel de droit maritime*, 5^a ed., 1920. Hava seyrüsefer hukuku için MATEESCO MATTE, *Traité de droit aérien-aéronautique*, 2^a ed., Paris, 1964; CARTOU, *Droit aérien*, Paris, 1963; CHAUVEAU, *Droit aérien*, Paris, 1951; COQUOZ, *Le droit privé international aérien*, Paris, 1938; LE GOFF, *Manuel de droit aérien*, Paris, *Droit Public*, 1954, *Droit Privé*, 1961; COSTANTINOFF, *Le droit aérien français et étranger*, Paris, 1932; LEMOINE, *Traité de droit aérien*, Paris, 1947; DE JUGLART, *Traité élémentaire de droit aérien*, Paris, 1952.

Karşılaştırmalı hukuku da içeren tam ve mükemmel aylık dergi, MOREUX'nun yönettiği *Le droit maritime français*'dir.

Yunan hukuk literatürü için bkz. 1948'de sadece birinci cildi yayınlanan SPILIOPOULOS'un *Droit maritime hellénique*.

Belçika hukuk literatürü için bkz. : SMEESTERS ve WINKELMOLEN, *Droit maritime et fluvial*, 2^a ed., 3 cilt, Brüksel, 1929, 1933 ve 1938, üçüncü bası yapılmaktadır (1967), HENNEBICQ, *Principes de droit maritime comparé*, 3 cilt, Brüksel, 1904-1910. Hava seyrüsefer hukuku için : LITVINE, *Précis élémentaire de droit ae'rien*, Brüksel, 1953.

Alman hukuk literatürü için bkz. : WAGNER, *Handbuch des Seerechts*, I, Leipzig, 1884 (bazı noktalarda eskimiş bulunmasına rağmen tarihçe kısmı bakımından önemli olan bu esere) PAPPENHEIM, II, 1906; III, 1918, devam etmiştir; SIEVEKING, *Das deutsche Seerecht*, Hamburg, 1907; BRANDIS, *Das deutsche Seerecht*, 2 cilt, Leipzig, 1908; SCHAPS, *Das deutsche Seerecht*, MITTELSTEIN ve SERRA tarafından tekrar gözden geçirilen 2 nci bası, Berlin-Leipzig, 1921; SHAPS - ABRAHAM, *Das deutsches Seerecht*, I, 1959; SCHLEGELBERGER - LIESECKE, *Kommentar zum Seehandelsrecht*, 1959; WÜSTENDÖRFER, *Das Seeschiffsrecht*, Berlin, 1923; *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, 2 nci bası, Tübingen, 1950; VON GIERKE, *Handels und Schiffsrecht*, 6 nci bası, 1949, PFUNDTNER - NEUBERT, *Das neue deutsche Reichsrecht*; ABRAHAM, *Das Seerecht*, 2 nci bası, Berlin, 1960. Hava seyrüsefer hukuku için: BUSSE, *Luftrecht*, Berlin, 1928; WEGERT, *Luftrecht, Leiftaden für Luftfahrer*, Berlin, 1936; DORING, *Luftverkehrsgesetz und Verordnung über Luftverkehr*, München-Berlin, 1937; KOFFKA O., BODENSTEIN und KOFFKA E., *Luftverkehrsgesetz und Warschauer Abkommen*, Berlin, 1937; MEYER, *Internationale Luft Fahrabkommen*, I, 1953, II, 1955, III, 1957; SCHLEICHER, REYMAN und ABRAHAM, *Das Recht der Luftfahrt*, I, 3 üncü bası, Berlin, 1960; II, 3 üncü bası, 1966; RIESE, *Luftrecht*, Stuttgart, 1949 (bu eserde uluslararası kurallarla geniş karşılaştırmalar vardır); ayrıca, İsviçre hukukuna özel bir yer ayıran, RIESE-LA COUR, *Précis de droit aérien*, Paris-Lausanne, 1951.

Ayrıca Köln Üniversitesinin aynı ismi taşıyan Enstitüsünün hazırlamış olduğu mükemmel eser *Zeitschrift Für Luftrecht und Welt-raumrecht*'i hatırlatmak gerekir.

İngiliz hukuk literatürü için bkz.: ABBOT, *A treatise on the law relating to merchant ship*, ASPINAL ve MOORE'un hazırladıkları 15 inci bası, London, 1920; CARVER, *Carriage by sea*, COLIN

VAUX'nun hazırladığı 11 inci bası, 1963; CHORLEY and GILES, *Shipping law*, London, 4 th ed., DUCKWORTH, *The Principles of Marine Law*, 4 th ed., London, 1930; MACLACHLAN, *A treatise on the law relating to merchant shipping*, 7 th ed., London, 1932; PAINE, *Carriage of good by sea*, 7th ed., London, 1963; SCRUTTON, *The contract of Affreightment*, 15th ed., London, 1948; SINGH ve COLINVAUX, *Shipowners*, London, 1967, faydalı bilgiler ve iç ve uluslararası temel müesseselerin bir panoraması ile; TEMPERLEY, *The Merchant Shipping Acts*, London, 1932. Teknik ve ekonomik kavramların açıklığı ve tam olarak ele alınışları nedeniyle çok faydalı DOVER, *The Shipping Industry*, London, 1952. Hava hukuku için bkz.: WINGFIELD and SPARKES, *The law in relation to aircraft*, London, 1928; MC NAIR, *The law of the air*, 3th ed., London, 1964; MOLLER, *The law of civil aviation*, London, 1936; LUPTON, *Civil aviation law London, 1950*; SEABROOKE, *Air law*, London, 1964; SHAWCROSS-BEAUMONT, *Air law*, 3th ed., 2 cilt, London 1964. Hava taşımasının uluslararası yönleri için BIN CHENG, *The Law of international air transport* London, 1962.

Kuzey-Amerika hukuk literatürü için bkz.: ROBINSON, *Handbook of Admiralty Law in the United States*, 1940; BENEDICT, *Law of American Admiralty*, 6 ncı bası, 1940; SPRAGUE and HEALY, *Cases on Admiralty*, 1950; GILMORE and BLACK, *The law of Admiralty*, 1957; MORRISON and STUMBERG, *Cases and materials on Admiralty*, 1954; KNAUTH, *American Law of Ocean Bills of Lading*, 3 üncü bası, 1947; LUPTON, *Civil aviation law*, Chicago, 1935; LA ROQ, *Air law*, Washington, 1936.

Rus hukuk literatürü için MATEESCO'nun bütün bilgileri içeren *Le droit maritime soviétique face au droit occidental*, Paris, 1966 tavsiye olunur, bu hususta GAETA, *Riv. dir. nav.*, 1966, I, 224 ve, PESCATORE, *Riv. trim. dir. e proc. civ.*, 1967, 1050 ve müt. Ayrıca bkz. aynı Yazarın, *Le droit maritime e le droit aérien de l'U. R. S. S. à l'heure de la coexistence pacifique*, Paris, 1967.

İskandinav hukuk literatürü için, HAXTHOW, *Sjöfartsloven*, Oslo, 1963; İsveç için, AFZELIUS, *Sjölagen*, 15 Up., Stokholm, 1954.

Arjantin hukuk literatürü için bkz.: CARLOMAGNO, *Manual de derecho marítimo*, Buenos Ayres, 1929; DIEZ-MIEREZ, *Curso de*

derecho marítimo, Buenos Ayres, 1932; ALBAREZ, *Curso de derecho marítimo*, 2 nci bası, Montevideo, 1956.

Brezilya hukuk literatürü için bkz.: WALDEMAR FERREIRA, *A industria da navegação marítima e aérea* (3 üncü c. *Instituicoes de direito comercial*), San Paulo, 1945; I. C. SAMPAIO DE LACERDA, *Curso de direito comercial marítimo e aeronautico* (*Direito privado da navegação*), Rio de Janeiro, 1949.

§ 3 — SEYRÜSEFER HUKUKUNUN KAYNAKLARI VE YORUMU

23. Seyrüsefer hukukunun kaynakları, Seyrüsefer Kanununun 1 inci maddesindeki şu hükümle gösterilmiştir: “Deniz, içsu ve hava seyrüseferi konusunda, işbu kanun ve, bu seyrüsefere ilişkin diğer kanunlar, tüzükler, korporatif kurallar ve örf ve âdetler uygulanır. Seyrüsefer hukuku hükümlerinin olmadığı ve kıyas yolu ile de uygulanabilenler bulunmadığı hallerde, medeni hukuk uygulanır.”.

Hükmün birinci kısmındaki sıralama, genel olarak kanun hakkındaki medeni kanunun başlangıç hükümlerinden 1 inci madde-deki sıralama ile tam bir şekilde uyum halindedir⁴⁴.

24. Seyr. K. m. 1, zikrettiği kaynaklar arasındaki hiyerarşiyi saptayan bir hüküm değildir; uyulması zorunlu sıralama başka hükümler-den çıkarılır⁴⁵.

Hiyerarşi sorunu, herşeyden önce, —bugün “kollektif” denile-bilen⁴⁶— “korporatif” hükümler bakımından ortaya çıkmakta ve bun-ların belirlenmesi, halihazır sendikalar mevzuatı nedeniyle, oldukça be-lirsiz bulunmaktadır. MK. başlangıç hükümleri m. 2 (m. 7 ve 8 olması gerek, ÇN.)’ye göre, *kollektif hükümler*, kanun ve tüzüklerin emre-

44) Bu ve kaynaklara ilişkin diğer sorunlar için bkz. GAETA'nın incelemesi, *Le fonti del diritto della navigazione, Dir. e prat. comm.*, 1942, I, 36 ve şimdi *Le fonti del diritto della navigazione*, age., s. 181 ve müt.; DOMINEDO, *Principi*, I, 88 ve müt.; SPASIANO, *Oggetto, Limiti ed integrazione del diritto della navigazione*, *Riv. dir. nav.*, 1961, I, 43 ve müt.

45) Bkz. GAETA, age., s. 36; aynı kanıda PUGLIATTI, *L'ordinamento corporativo e il codice civile*, *Riv. dir. comm.*, 1942, I, s. 368.

46) Bkz. DOMINEDO, *Principi*, age. s. 101 ve müt.

dici hükümlerinden sonra, fakat özel kişilerin iradeleri ile aksi kararlaştırılabilen, yorumlayıcı hükümlerinden önce gelirler.

Örf ve âdetler ise, herhangi bir atıfta bulunulmasa bile, kanun veya tüzüklerle düzenlenmemiş olan hususlarda uygulanırlar (*praeter legem* örf ve âdet) MK. başlangıç hükümleri m. 7) (m. 8 olacak, ÇN.); kollektif hükümleri ortadan kaldıramaz ve, kendisile bağdaşmayan bir kollektif hüküm karşısında geçerliliğini yitirir (MK. başlangıç hükümleri m. 8). Kanun veya tüzüklerle düzenlenmiş olan hususlarda, uygulanabilmek için, örf ve âdete atıf yapılmış olması gerekir (*secundum legem* örf ve âdet); örf ve âdetin hiyerarşik durumu saptanmamış olduğu zaman, iki ipotezi ayırdetmek gerekir: örf ve âdete atıf bir kanun hükmü tarafından yapılmıştır, bu takdirde, örf ve âdet tüzükten önce gelir; atıf bir tüzük tarafından yapıldığında ise, örf ve âdet sadece kendisine tâbi kılınan tüzük hükümlerine üstün olur⁴⁷.

Seyrüsefer Kanunu, kollektif hükümlerin bulunmaması ihtimalini gözönünde tutarak, sık sık örf ve âdete yollamalar yapmaktadır (bkz. m. 341, 342, 372, 907, 913, vs.); örf ve âdete, bazan, sözleşme ile birlikte (bkz. m. 384, 390, 433), bazan, sözleşme ve tüzükle aynı zamanda (m. 442, 444, 446, 449) atıfta bulunulmuştur; bazan da atıf, sadece, örf ve âdetedir (m. 410, 448, 452, ve 453)⁴⁸. Nihayet, m. 1'de örf ve âdete genel bir atıf mevcuttur ve, bu durum sonucu, örf ve âdet, genel hukuk sistemimizde kendisine tanınmış bulunan hiyerarşik yerine nazaran daha üstün bir yer kazanmaktadır.

25. Seyrüsefer hukukunda açık hükümlerin bulunmaması halinde, Medeni kanunun başlangıç hükümlerindeki 13 ve 14 üncü maddelerde öngörülen sınırlar içersinde olmak üzere, kıyasa başvurmak gerekir.

Kıyas için Seyrüsefer Kanunu hükümlerine başvurmanın, Medeni Hukuka nazaran önceliği vardır; zira, kıyas yolu ile elde edilen hüküm bir özel hukuk hükmüdür ve gene hukuk hükümlerine üstün olmak gerekir⁴⁹.

47) Bkz. GAETA, *age.*, s. 40-41.

48) Bu çeşitli kaynaklar arasındaki ilişkiler için bkz. GAETA, *age.*, s. 39-44.

49) PESCATORE, *Il codice della navigazione*, *age.*, s. 208; aynı fikir *Relazione ministeriale*, n. 19'da tekrarlanmıştır.

Bu konuda, deniz ve hava seyrüseferleri arasındaki ilişkiler hususunda, kanun hükümlerini üç grupta toplamak mümkündür: a) deniz ve hava seyrüseferi için müşterek hükümler; b) sadece deniz seyrüseferine ait hükümler; c) sadece hava seyrüseferine ait hükümler⁵⁰. Yukarıda b) ve c) hallerinden çıkan sonuca göre, düzenlemede boşluklar vardır. Bu boşluklar, deniz seyrüseferi için konmuş bulunan hükmü hava seyrüseferine uygulamak ve, bunun aksini yapmak suretile doldurulacaktır; ancak, çözüme bağlanacak hallerde, uygulama alanı genişletilmek istenilen düzenlemenin temelindeki aynı önverilerin mevcudiyeti gerekir⁵¹.

Deniz seyrüseferi ve içsu seyrüseferi arasındaki ilişkilerde de aynı üçlü ayırım kendini gösterir: a) her iki tür seyrüsefer için müşterek hükümler; b) sadece deniz seyrüseferine ait hükümler; c) sadece içsu seyrüseferine ait hükümler. Burada, düzenlenen olgular arasındaki ayniyetin tam olması nedeniyle, kıyas yolu ile yoruma müracaata, teşmil yolu tekaddüm etmelidir; bu teşmil yolu, açık bir şekilde deniz seyrüseferi için konmuş olan hükmün, içsu seyrüseferinde raslanan aynı hallere de uygulanabilir olup olmadığı hususunda kanun koyucunun niyetini saptamaya yönelik bir yoldur.

26. Boşlukların kıyas yolu ile doldurulamaması halinde, 1 inci madde gereğince, "medeni hukuka" müracaat etmek icab eder.

Yetkili bir şekilde belirtildiği üzere⁵², "medeni hukuk" deyimi, "müşterek hukuk"u, yâni içerisinde Seyrüsefer Kanununun özel dü-

50) Bkz. GAETA, **Le fonti**, age., s. 46. Düzenledikleri özel seyrüsefer hükümleri arasındaki ilişkiler hakkında bkz. SCIALOJA, **Corso**, age., s. 40; GRAZIANI, **Appunti**, s. 14 ve 15. Yazar, **şeklî ikilik** ile **maddî ikilik** ayrımı yapmaktadır; **şeklî ikilik**, bir tip (hava) seyrüsefer için konan hükmün, diğer tip (deniz) seyrüsefer için tekrarından başka bir şey olmaması halinde, **maddî ikilik** ise, ya konu, belirli bir tip seyrüsefer için düzenlenmemiş bulunduğu (örneğin: müşterek avaryalar, donatma iştiraki, yolcuların mecburî sigortası) veya, maddeten başka şekilde düzenlenmiş olduğu halde (taşıyanın sorumluluğu, v.s.) sözkonusudur.

51) Bkz. GRAZIANI, age., s. 15; GAETA, age.; **Karşı fikir**, DOMINEDO, **Principi**, age., s. 111 ve 112, bu Yazara göre, deniz seyrüseferi için konmuş bulunan hükümler hava seyrüseferine teşmil edilerek, kıyasa müracaattan önce gelmelidir; zira bunlar seyrüsefer hukukunun müşterek hukuku haline gelmişlerdir.

52) SCIALOJA, **Corso**, I, s. 39; ayrıca bkz. GAETA, **Fonti**, age.,

zenlemesinin de yer aldığı, idare hukuku, hususi hukuk, usul, ceza ve uluslararası hukukun ilke ve normalarından oluşan genel normatif bütünü ifade eder. Özellikle —yeri geldiğinde daha açık bir şekilde görüleceği üzere—, usul hukuku ve ceza hukuku müesseselerinin, genel düzenlemenin mevcudiyetinden hareket etmeleri ve onunla koordine edilmiş bulunmaları, usul hukukuna ve ceza hukukuna yapılan atıfları izah etmektedir; öyle ki, Kanunda, bu konularda, sık sık, biraz evvel açıklanan kaynaklar derecelendirmesi ihlâl edilmektedir, yâni, Seyrüsefer Kanunu hükümlerini kıyasen uygulamadan önce, Medeni Usul Kanununa ve Ceza Kanununa müracaat mümkün kılınmıştır.

Doktrin, ayrıca, Medenî Kanun hükümlerinin seyrüsefer konusuna teşmil edilmesi sorunu üzerinde de durmuştur. Medeni Kanunda bulunan ve seyrüseferi ilgilendiren hükümler şu şekilde tasnif edilmişlerdir : a) Seyrüsefer Kanunu tarafından açıkça yollama yapılması nedeniyle de seyrüsefere doğrudan doğruya uygulanan genel hükümler; genel olarak, menkul mallara ilişkin hükümler gemilere de uygulanır (Seyr. K. m. 245; sözkonusu hükümler, aynı şekilde, hava gemilerine de uygulanır: Seyr. K. m. 861); b) açık bir yollama yapılmış olmasa da nitelikleri icabı seyrüsefere uygulanan genel hükümler : ipotek ve öncelik haklarına ilişkin genel ilkeler böyledir; c) özellikle seyrüsefer hukukuna ait denilebilecek hükümler: gemilerin ipotek mevzuu olabileceklerini öngören M. K. m. 2810, gemi ve hava gemilerine ilişkin işlemlerin aleniyetine dair m. 2683 n. 1 ve 2, gemi ve hava gemileri ve teferruatı üzerinde öncelik haklarına ilişkin m. 2750; d) herhangi bir başka alanda olduğu gibi, seyrüsefer hukukunda da aksine hüküm konabileceğini öngören, fakat böyle bir aksi hükmün bulunmaması halinde doğrudan doğruya uygulanan hükümler : örneğin : kamu sicillerine kayıtlı menkul mallar hakkındaki m. 815⁵³.

Medeni Kanunun, Seyrüsefer Kanununa yaptığı yollamalar hususunda ise, sözkonusu hükümlerin, dolaylı olarak düzenleyici ni-

s. 49-51. Aksi anlamda PESCATORE, *Oggetto e limiti*, age., 430 ve 431; SPASIANO, *Oggetto, limiti ed integrazione*, age., s. 47 ve 48.

53) PUGLIATTI, *Codice della navigazione e codice civile*, Riv. dir. nav., 1943, I, 7 ve müt.

telikte oldukları ifade edilmiştir; zira, bunlar, hükmün seyrüsefere uygulanmayacağını öngörmek suretile, Medeni Kanun tarafından yapılan düzenlemenin uygulama alanını saptamaktadırlar: burada, "sınırlayıcı" normlar sözkonusudur (örneğin: M. K. m. 933, 1100, 1680, 2750)⁵⁴.

Seyrüsefer Kanununda, Medeni Kanuna yapılan atıflar konusunda (örneğin: m. 178 ve 775; 204 ve 834; 211 ve 838; 241 ve 856; 252 ve 867; 287 ve 890; 296 ve 888; 450; 464 ve 962; 533 ve 1021; 547 ve 1020; 567 ve 1030; 569 ve 1032; 576 ve 1037)⁵⁵, atıfla kendisine yollama yapılan hüküm, atıf yapan kaynak alanında uygulanmakta olan bir hüküm olarak, içerik itibarıyla, Medeni Kanun hükmü ile özdeşir; fakat, bundan, atıf suretile özel hukuk sistemine yerleşmiş bir hüküm haline gelmesi nedeniyle de, şeklen ayrılır.

Seyrüsefer Kanunu hükümlerinde, Medeni Kanun hükümlerine yapılan atıf, kendisine yollama yapılan hüküm "seyrüsefer için" konmuş hüküm ve bu nedenle de özel hukuk hükmü haline getirir. Bu niteliği ile de, "işbu Kanun" (Seyr. K.) hükmünün sahip olduğu aynı değer ve sonuçları kazanır; yâni bu hüküm, konuya ilişkin tüzük, kolektif hükümler ve örflerden başka, bizzat özel kanunlara nazaran hiyerarşide, (ve yerinde olmayan bir ifade ile), Seyrüsefer Kanununa 1 inci maddede tanınan aynı birinci yere yerleşir⁵⁶.

27. Genel hukuka müracaattan sonra da, halâ doldurulması gereken boşluklar bulunuyorsa, M. K. başlangıç hükümlerinden 12 nci maddenin son kısmı hükmüne göre, bizzat genel hukuk hükümleri kıyasen uygulanır, ve sonra da, ultima ratio olarak, Devlet hukuk düzenlemesinin genel ilkelerine başvurulur⁵⁷.

28. Buraya kadar izah olunan kaynaklara ilişkin düzenlemede, kanun koyucunun, bu özel konuda, seyrüsefer hukukuna, genel hukuka nazaran, öncelik tanımak istediği görülmektedir. İşte bu nedendir ki, seyrüsefer hukukunda, seyrüsefere ilişkin örflerin ve hü-

54) Bkz. PESCATORE, *Codice civile e codice della navigazione; valore dei richiami reciproci*, Scritti in onore di Jemolo, 1963, II, s. 611.

55) Bkz. GAETA, *Le fonti*, age., s. 51.

56) Bkz. GAETA, son olarak age., 616 ve 618.

57) Bkz. GAETA, *Fonti*, age., s. 54.

kümlere kıyasen başvurmanın, medeni hukuka üstün buldukları öngörülmüştür. Gerçekten, örflerin düzenledikleri hususlarda, özel hukukun açık bir hükmü mevcuttur ve bu önce gelmelidir. Örflerin bulunmadığı hallerde, medeni hukuk hükümlerinden önce, kıyas yoluna müracaat edilmesi gerekliliği de aynı şekilde izah olunur: Özel Hukuk, konuyu en iyi şekilde düzenleyecek ilkelere sahip olarak kabul edilmekte ve, bir hal için öngörülen hüküm, aynı özel gereksinmelerin bir ifadesi olarak konuya en uygun addedilmeleri nedeniyle, düzenlenmeyen hallere de uygulanmaktadır⁵⁸.

29. Seyrüsefer hukuku hükümlerinin yorumunun dayandığı unsurlar, diğer hukuk normlarının yorumundakilerin aynidir: lâfzî, mantıkî, sistematik ve tarihsel karşılaştırmalı yorum.

Doğru olarak belirtildiği üzere⁵⁹, iç hukuklara giren uluslararası anlaşmaların gerçekleştirdiği seyrüsefer hukukunun uluslararasılaşma eğilimi nedeniyle, karşılaştırmalı inceleme özel bir önem taşımaktadır. Uluslararası normun içeriğinin saptanması, derinlemesine bir karşılaştırmalı incelemeyi zorunlu kılar. İç hukuk hükmünün, konvansiyonlar hükümlerine uygun olup olmadığını ve varsa, uygunluğun hangi sınırlar dahilinde gerçekleştiğini ve muhtemel farkların niteliğini tespit etmek icab eder. İdhal edilen normun içeriği saptandıktan sonra, bunu, içerisinde yer almış bulunduğu hukuk sisteminde tetkik etmek ve değerlendirmek gerekir.

Ayrıca mantıkî-sistematik metod, daima karşılaştırmalı metodla birlikte bulunmalı ve onu tamamlamalıdır; zira, aynı lafzî metinde kaleme alınmış hükümlerin bile, çeşitli mevzuatlar çerçevesinde nazarı dikkate alındıkları zaman, farklı bir yorum ve farklı bir ağırlık göstermeleri mümkündür.

58) Bu hususta bkz. GAETA, *Spunti sull'autonomia dei diritti speciali*, *Dir. lav.*, 1946, I, 141 ve müt.

59) GRAZIANI, *Appunti*, age., s. 19-21.