

# İÇ SU YOLLARI İLE YÜK TAŞINMASI KONULU SÖZLEŞMELER İLE İLGİLİ BUDAPEŞTE KONVANSİYONU (CMNI)<sup>(\*)</sup>

Çev. Dr. Öğr. Üyesi Selim CİĞER<sup>(\*\*)</sup>

## GİRİŞ

İç su yollarında yapılan uluslararası nitelikli yük taşıma sözleşmelerine uygulanacak kuralları birleştirmek amacıyla kaleme alınan İç Su Yolları ile Yük Taşınması Konulu Sözleşmeler ile İlgili Budapeşte Konvansiyonu (CMNI) 22 Haziran 2001 tarihinde imzaya açılmış ve 1 Nisan 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.<sup>1</sup> Hâlihazırda Konvansiyon'a tamamı Avrupa'da bulunan 16 Devlet taraf konumundadır. Türkiye, Konvansiyon'a taraf değildir fakat, nispeten yakın geçmişte, ülkemizin CMNI ile yakından alakadar olduğu bilinmektedir. Gerçekten de Dışişleri Bakanlığı kaynakları tarafından aktarıldığı üzere Türkiye Konvansiyon'un hazırlık çalışmalarına katılmıştır ve imzaya açılmasını takiben Konvansiyon'a taraf olmak için hazırlıkta bulunulmuştur.<sup>2</sup> Benzer şekilde, Türkiye

---

(\*) Yayın Kuruluna Ulaştığı Tarih: 25.11.2022 - Kabul Edildiği Tarih: 14.12.2022.

Atıf Şekli: Selim Cığır, "İç Su Yolları ile Yük Taşınması Konulu Sözleşmeler ile İlgili Budapeşte Konvansiyonu (CMNI)", *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. XII, S. 2, 2022, s. 1387-1412.

Bu çalışma, her daim gülen yüzüyle hatırladığım, sevgili dostumuz Zühre ELVAN'ın aziz hatırasına ithaf edilmiştir.

(\*\*) LLM, Ph.D. (Bristol). Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Ana Bilim Dalı, Isparta, Türkiye.

E-posta: selimciger@sdu.edu.tr.

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-7546-7612>.

<sup>1</sup> <<https://unece.org/budapest-convention-contract-carriage-goods-inland-waterway-cmni>> (8.11.2022).

<sup>2</sup> Ender Arat, "Tuna Nehri'nde Seyrüsefer ve Türkiye" *Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi* 2002, S. VI, s.4, <[https://www.mfa.gov.tr/tuna-nehri\\_nde-seyrusefer-ve-turkiye.tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/tuna-nehri_nde-seyrusefer-ve-turkiye.tr.mfa)> (8.11.2022); tarihi süreç için bkz. Nazif Kuyucuklu, "Tuna Suyolu ve Tuna Komisyonu", *İÜ Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi* 1994, S. 8, s. 54.

Konvansiyon'un mimarlarından sayılabilecek Tuna Komisyonu'na da 2001 yılından beri gözlemci statüsü ile üyedir, tam üyelik süreci ise devam etmektedir.<sup>3</sup>

Ülkemiz toprakları üzerinde uluslararası nitelikli bir iç su yolu mevcut olmadığı düşünülürken, bu durum, ilk bakışta, şaşırtıcı bulunabilir. Ancak CMNI'nin Türkiye açısından dikkate değer bir uluslararası konvansiyon olduğunu ifade etmek gerekir. Zira, Türkiye, boğazların konumu itibarı ile, Tuna Nehri havzasıyla sıkı sıkıya bağlantılı bir bölgede yer aldığı gibi, aynı zamanda Tuna Nehri, Karadeniz rotası üzerinden, Türkiye'nin en önemli ticaret ortaklarından olan Avrupa ülkelerine yapılan ihracat faaliyetleri bakımından karayolu taşımasına göre kayda değer bir alternatif hat sunmaktadır.<sup>4</sup> Gerçekten de, anılan hat üzerinden gerçekleştirilecek taşıma faaliyetlerinin karayoluna göre hem maliyet açısından hem de, tek seferde taşınacak yük miktarı da dikkate alınır, iklim değişikliği ile mücadele bakımından önemli avantajları bulunmaktadır ve söz konusu taşıma faaliyetlerinin payının artırılması hem lojistik sektörü hem de ilgili bakanlık nezdinde ifade edilen bir hedeftir.<sup>5</sup> Ayrıca, deniz ve iç su yollarının birlikte kullanılmasıyla ifa edilen bu türden karma nitelikli yük taşıma sözleşmeleri, 2. Maddesi uyarınca Konvansiyon'un uygulamasına tabi olması ihtimal dâhilindedir ve böyle bir durumda sözleşme tarafları arasındaki uyuşmazlık CMNI'nin çizdiği hukuki çerçeveye göre çözüm bulacaktır. Dolayısıyla, CMR<sup>6</sup>, Lahey<sup>7</sup> veya Hamburg Kuralları<sup>8</sup> gibi yük taşıma sözleşmelerini düzenleyen uluslararası konvansiyonlardan izler taşıyan CMNI mukayeseli akademik çalışmalar açısından ilginç bir hukuki metin olduğu gibi, benzer şekilde, yakın bir gelecekte, Konvansiyon'un uygulama bakımından da ilgi çekici bulunması muhtemeldir.

Bu sebeplerden ötürü, tespit edilebildiği kadarıyla, Türkçe çevirisi bulunmayan Konvansiyonun, dilimize kazandırılmasının yararlı olacağı değerlendirilmiş ve bu

<sup>3</sup> ibid; Danube Commission, <<https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-commission/>> (8.11.2022).

<sup>4</sup> Arat, "Tuna Nehri'nde Seyrüsefer ve Türkiye", s. 4.

<sup>5</sup> Kargohaber, "Taşımacıların Gündeminde Tuna Nehri Var", <<https://www.kargohaber.com/tasimacilarin-gundeminde-tuna-nehri-var-1319h.htm>> (8.11.2022).

<sup>6</sup> Karayoluyla Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Konvansiyon (Convention relative au contrat de transport international de merchandise par route), RG 14.12.1993/21788

<sup>7</sup> Konişmentoya Müteallik bazı Kaidelerin Tevhidi hakkındaki Milletlerarası Sözleşme, Lahey Kuralları (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, The Hague Rules), RG 22.2.1955/8937

<sup>8</sup> Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi (Hamburg Kuralları) (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea), bkz. <[https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg\\_rules/status](https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules/status)> (8.11.2022).

amaçla elinizdeki çalışma hazırlanmıştır. Konvansiyon, UNECE'nin resmi sitesinde<sup>9</sup> bulunan İngilizce metin üzerinden, yerleşik taşıma ve deniz ticaret hukuku terimleri göz önünde bulundurulmak suretiyle ancak, metne olabildiğince sadık kalınarak tercüme edilmiştir. Doğal olarak, madde metnine ilişkin herhangi bir uyuşmazlıkta bu çalışma veya benzeri serbest çevirilerin değil sadece Konvansiyon'unun asıl metninin bağlayıcı nitelikte olduğunu ve dolayısıyla, CMNI Konvansiyon'unun son hükümleri uyarınca, Konvansiyon'un Felemenkçe, İngilizce, Fransızca, Almanca ve Rusça dillerindeki metinlerin esas alınacağını işaret etmek gerekir.

## İÇ SU YOLLARI İLE YÜK TAŞINMASI KONULU SÖZLEŞMELER İLE İLGİLİ BUDAPEŞTE KONVANSİYONU (CMNI) TÜRKÇE ÇEVİRİSİ

### Bu Konvansiyon'a Taraf Devletler,

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu ile işbirliği içinde Ren üzerinde Seyrüsefer Merkez Komisyonu ve Tuna Komisyonuna Üye Ülkelerde taşıma faaliyetlerinin geliştirilmesi amacıyla hukuki rejimin uyumlaştırılması konusundaki 1 Ağustos 1975 tarihli Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Konferansının Son Kısım tavsiyelerini göz önüne alarak,

Ortak bir anlaşma ile iç su yolları ile yük taşıma sözleşmelerine dair belirli yeknesak kurallar tesis edilmesine duyulan ihtiyacın ve arzunun bilincine vararak,

Bu amaçla bir Konvansiyon kaleme alınmasına karar vermiş ve aşağıdaki şekilde anlaşmışlardır:

## I. KISIM GENEL HÜKÜMLER

### Madde 1 Tanımlar

Bu Konvansiyon'da

1. "Taşıma sözleşmesi" bir taşıyıcının ücret karşılığı iç su yollarında yük taşımayı taahhüt ettiği her türlü sözleşmeyi ifade eder.
2. "Taşıyıcı" bir taşıtan ile bir taşıma sözleşmesi akdeden veya kendisi adına bir taşıma sözleşmesi akdedilen kimseleri ifade eder.

<sup>9</sup> <<https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/cmnicconf/cmni.pdf>> (8.11.2022).

3. “Fiili taşıyıcı”, taşıyıcının adam ve temsilcilerinden başka, taşıma işinin veya bir kısmının ifasının kendisine bırakıldığı kimseleri ifade eder.

4. “Taşıtan” bir taşıyıcı ile bir taşıma sözleşmesi akdeden veya kendisi adına veya hesabına bir taşıma sözleşmesi akdedilen kimseleri ifade eder.

5. “Gönderilen” yükü teslim almaya yetkili kimseyi ifade eder.

6. “Taşıma belgesi” taşıma sözleşmesini ve yükün taşıyıcı tarafından teslimünü veya yüklendiğini kanıtlayan, konişmento veya taşıma senedi ya da ticarete kullanılan diğer herhangi bir belge şeklinde düzenlenen belgeyi ifade eder.

7. “Yük” çekilen veya itilen gemileri ya da yolcuların araç ve bavullarını kapsamaz; yük bir konteyner, palet veya benzer bir taşıma gereci içinde birleştirildiği veya ambalajlandığı takdirde, söz konusu taşıma gereci veya ambalaj taşıtan tarafından sağlanmak koşuluyla yük tanımı içindedir.

8. “Yazılı şekil”, ilgili taraflarca başka türlü bir anlaşma bulunmadığı takdirde, elektronik, optik veya bunlarla sınırlı olmamakla beraber, verinin daha sonra başvuru amacıyla kullanılmaya açık olması kaydıyla, telgraf, faks, teleks, elektronik posta veya elektronik veri değişiminin de dâhil olduğu benzeri başka bir iletişim yöntemini kapsar.

9. Bu Konvansiyon uyarınca uygulanabilecek bir Devletin hukuku, uluslararası özel hukuktan kaynaklanan kuralların haricinde söz konusu Devlette yürürlükte olan mevzuatı ifade eder.

## **Madde 2** **Uygulama alanı**

1. Bu Konvansiyon yükleme limanı veya yükün teslim yeri ile boşaltma limanı veya yükün teslim yerlerinin, en az biri bu Konvansiyon’un Taraf Devletlerinden olmak kaydıyla, iki farklı Devlette bulunduğu her hangi bir taşıma sözleşmesine uygulanır. Eğer sözleşmede birden fazla boşaltma limanı veya teslim yeri seçilebileceği kararlaştırıldıysa, yüklerin gerçekte teslim edildiği boşaltma limanı veya teslim yeri esas alınacaktır.

2. Taşıma sözleşmesinin amacı, aktarma olmaksızın, hem iç su yollarında hem de deniz hukuku hükümlerine tabi bulunan sularda yük taşımak ise, 1. Fıkra hükümlerine tabi olarak, Bu Konvansiyon uygulanır, meğer ki;

(a) Uygulanacak deniz hukuku hükümleri uyarınca bir deniz yolu konişmentosu düzenlensin veya

(b) Deniz hukuku hükümlerine tabi bulunan sularda daha fazla mesafe alınsın.

3. Bu Konvansiyon geminin tabiiyeti, kayıt yeri veya bağlama limanı ya da geminin denizde veya iç su yollarında kullanılan bir gemi olup olmadığından ve de taşıyıcının, taşıtanın ya da gönderilenin tabiiyeti, yasal adresi, genel merkezi veya ikametgâhından bağımsız olarak uygulanır.

## II. KISIM SÖZLEŞME TARAFLARININ HAK VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

### Madde 3 Yükün tesellümü, taşınması ve teslimi

1. Taşıyıcı yükü belirlenen süre içerisinde teslim yerine taşımak ve tesellümündeki haliyle gönderilene teslim etmekle yükümlüdür.

2. Aksi kararlaştırılmadığı takdirde, yükün tesellümü ve teslimi geminin bordasında gerçekleşecektir.

3. Kullanılacak gemiye Taşıyıcı karar verecektir. Taşıyıcı seferin öncesinde ve başlangıcında, taşınacak yükü de göz önünde bulundurarak, geminin yükü kabule elverişli bir halde olduğunu, suya elverişliliğini ve yürürlükteki mevzuat uyarınca mürettebatlandırılarak donatıldığını ve söz konusu yük için gerekebilecek ulusal ve uluslararası izin belgelerini bulundurduğunu denetlemek hususunda gerekli özeni göstermekle yükümlüdür.

4. Taşımanın belirli bir gemi veya gemi tipi ile ifa edileceğinin kararlaştırıldığı hallerde, Taşıyıcı, taşıtanın rızası olmadan yükü, kısmen veya tamamen, başka bir gemiye yüklemeye veya aktarmaya ancak

(a) 1. Düşük su seviyesi veya çatma ya da herhangi bir başka seyir engeli gibi taşıma sözleşmesinin akdedildiği sırada öngörülemez ya da yükleme veya aktarmanın taşımayı ifa etmek için elzem olduğu ancak taşıtandan uygun bir sürede talimat almanın mümkün olmadığı hallerde veya,

(b) 1. Geminin bulunduğu limandaki teamüle uygun olduğu hallerde yetkili olacaktır.

5. Taşıtanın üzerine düşen yükümlülüklerin gerekleri saklı kalmak üzere, taşıyıcı yükün yüklenmesi, istiflenmesi ve muhafaza altına alınması işlemlerinin geminin güvenliğine olumsuz etki etmemesini temin etmekle yükümlüdür.

6. Taşıyıcı yükü güvertede veya üstü açık araçlarda taşımaya ancak bu hususun taşıtan ile birlikte kararlaştırılmış olması veya söz konusu ticaret kolunun teamüllerine uygunluk arz etmesi ya da mevzuat hükümlerinin emretmesi halinde yetkilidir.

#### **Madde 4** **Fiili Taşıyıcı**

1. Bir taşıyıcı ile bir fiili taşıyıcı arasında 1. Maddenin 1. Fıkrası hükümlerine uygun şekilde akdedilen bir sözleşme bu Konvansiyon bağlamında bir taşıma sözleşmesi teşkil eder. Anılan sözleşme bağlamında, bu Konvansiyon'un taşıtan hakkındaki tüm hükümleri taşıyıcıya, taşıyıcıya ilişkin hükümleri ise fiili taşıyıcıya uygulanır.

2. Taşıyıcı taşıma işinin ifasını ya da bir kısmını, taşıma sözleşmesinde düzenlenen bir yetkiye dayalı olsun ya da olmasın, bir fiili taşıyıcıya tevdi ettiğinde, taşıyıcı yine de taşımanın tamamı için bu Konvansiyon hükümlerine göre sorumlu olmaya devam edecektir. Bu Konvansiyon'un taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen bütün hükümleri fiili taşıyıcının taşımanın ifa ettiği kısma ilişkin sorumluluğuna da aynen uygulanacaktır.

3. Taşıyıcı taşıma işinin veya bir kısmının ifasını bir fiili taşıyıcıya tevdi ettiği her halde taşıtana bilgi vermekle yükümlüdür.

4. Bu Konvansiyon hükümlerine göre taşıyıcının sorumluluğunun arttırılması hususunda taşıtan veya gönderilen ile akdedilen anlaşmalar fiili taşıyıcıya karşı ancak onun tarafından açıkça ve yazılı olarak kabul edilmesi şartıyla geçerlidir. Fiili taşıyıcı, taşıyıcı tarafından taşıma sözleşmesi uyarınca ileri sürülebilecek bütün savunma imkânlarından yararlanabilecektir.

5. Taşıyıcı ve fiili taşıyıcının her ikisinin de sorumlu olması halinde, birlikte ve müteselsil şekilde sorumludurlar. Bu maddenin hiçbir hükmü taşıyıcı ve fiili taşıyıcı arasındaki rücu haklarını etkilemez.

## Madde 5 Teslim süresi

Taşıyıcı, yükü sözleşmede kararlaştırılan süre sınırları içerisinde veya, böyle bir süre sınırı kararlaştırılmamışsa, tedbirli bir taşıyıcıdan, yolculuğa ve kesintisiz seyrüsefere ilişkin koşullar da dikkate alınmak suretiyle, makul olarak beklenilecek süre içerisinde teslim etmekle yükümlüdür.

## Madde 6 Taşıtanın Yükümlülükleri

1. Taşıtan taşıma sözleşmesinde kararlaştırılmış meblağı ödemekle yükümlüdür.

2. Taşıtan, yük teslim edilmeden önce, taşıyıcıyı yüke ilişkin aşağıdaki hususlarla ilgili olarak yazılı olarak bilgilendirmekle yükümlüdür:

- (a) Yükün boyutu, sayısı, ağırlığı ve istif faktörü
- (b) Yükün ayırt edilebilmesi için gerekli işaretler
- (c) Yükün doğası, özellikleri ve nitelikleri
- (d) Gümrük veya yükün tabi olduğu idari mevzuata ilişkin talimatlar
- (e) Taşıma belgesine eklenecek gerekli diğer bilgiler

Taşıtan ayrıca, yükün teslimi ile birlikte, yüke eşlik eden tüm gerekli belgeleri de taşıyıcıya teslim etmekle yükümlüdür.

3. Eğer yükün doğası gerektiriyorsa, taşıtan, kararlaştırılan taşıma faaliyetlerini de göz önünde bulundurarak, yükü taşıyıcının tesellümünden teslimine kadarki sürede ziyaa ve zarara uğramasına mani olacak şekilde ve gemiye ya da diğer yüklere zarar vermeyecek şekilde ambalajlamakla yükümlüdür. Taşımaya ilişkin kararlaştırılanlara uygun olarak, taşıyıcı ayrıca cari uluslararası ve ulusal düzenlemeler gereğince veya bunların mevcut olmaması halinde iç su taşımalarında genel olarak kabul görmüş kurallar ve teamüller uyarınca uygun işaretleme yapılmasını sağlamakla yükümlüdür.

4. Taşıyıcıya ait yükümlülükler müstesna olmak üzere, taşıtan, taşıma sözleşmesinde aksi kararlaştırılmadıkça, iç su yolu taşıma uygulamasına uygun olarak yükü yükleyecek, istiflemek ve muhafaza altına almakla yükümlüdür.

## Madde 7

### Tehlikeli ve çevreye zararlı yükler

1. Tehlikeli ve çevreye zararlı yüklerin taşınacak olması halinde, taşıtan yükleri taşıyıcıya teslim etmeden önce, 6. Maddenin 2. Fıkrasında belirtilen hususlara ek olarak, yükün taşıdığı tehlike ve çevre kirliliği riskleri ve alınacak tedbirler hakkında taşıyıcıya açıkça ve yazılı olarak bilgi vermekle yükümlüdür.

2. Tehlikeli ve çevreye zararlı yüklerin taşınmasının izne bağlı olduğu hallerde, taşıtan gerekli belgeleri, en geç yükü teslim ettiği anda, taşıyıcıya teslim etmekle yükümlüdür.

3. Tehlikeli ve çevreye zararlı yüklerin taşınmaya devam edilmesinin, boşaltılmasının veya teslim edilmesinin idari makamlar tarafından verilecek iznin eksikliği sebebiyle olanaksız hale gelmesi durumunda, taşıtan yükün boşaltılması, teslim edilmesi veya bertaraf edilmesi için taşıyanın yükü yüklenme limitine veya yakınına taşınması sebebiyle yaptığı masrafları ödemekle yükümlüdür.

4. Yaşama, malvarlığına ya da çevreye karşı doğrudan tehlike arz etmesi halinde, taşıyıcının, yükü tesellümünden önce yükün taşıdığı tehlikenin veya çevre kirliliği riskinin doğası hakkında kendisine bildirimde bulunmuş ya da başka bir şekilde bilgi verilmiş olsa bile, yükü boşaltmaya, zararsız hale getirmeye veya, böyle bir tedbirin yükün arz ettiği tehlikeye göre orantısız olmaması şartıyla, imha etmeye yetkisi olacaktır.

5. Taşıyıcı, 3 ve 4. Fıkralardaki tedbirlere başvurmaya yetkili olduğu hallerde, zararın giderilmesi için talepte bulunabilecektir.

## Madde 8

### Taşıtanın Sorumluluğu

1. Taşıtan, kendisine herhangi bir kusur izafe edilemese dahi,

(a) Madde 6, 2. Fıkra veya Madde 7, 1. Fıkroda bahsi geçen husus ve bilgilerin eksikliği, yanlışlığı veya yetersizliğinden,

(b) Tehlikeli ve çevreye zararlı yüklerin cari uluslararası ve ulusal düzenlemeler gereğince veya bunların mevcut olmaması halinde iç su yolu taşımalarında genel olarak kabul görmüş kurallar ve teamüller uyarınca uygun şekilde işaretlenmemesinden,

(c) Yüke eşlik eden belgelerin eksikliği, yanlışlığı ve yetersizliğinden



dolayı taşıyıcı veya fiili taşıyıcının maruz kaldığı tüm zarar ve masraflardan sorumlu olacaktır.

Taşıyıcı, eğer kusurun kendisine, adam ve temsilcilerine izafe edilebileceği ispatlanırsa taşıtanın sorumluluğuna başvuramaz. Aynı hüküm fiili taşıyıcı için de geçerlidir.

2. Taşıtan, madde 6 ve 7’de bahsi geçen yükümlülük ve görevlerin ifasında hizmetlerinden yararlandığı kimselerin, bu kimselerin görev sınırları içerisinde hareket etmeleri kaydı ile, fiil ve ihmallerinden kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu olacaktır.

### **Madde 9**

#### **Taşıma sözleşmesinin taşıyıcı tarafından feshi**

1. Eğer taşıtan 6. Madde’nin 2. Fıkrası veya 7. Maddenin 1 ve 2. Fıkralarındaki yükümlülüklerinin ifasını ihmal etmişse, taşıyıcı taşıma sözleşmesini feshedebilir.

2. Eğer taşıyıcı fesih hakkını kullanırsa, masrafları taşıtana ait olmak üzere yükü boşaltabilir ve aşağıda belirtilen tutarlardan birini seçerek talepte bulunabilir:

(a) Kararlaştırılmış navlunun üçte birini; veya

(b) İşleyecek sürastarya parasına ilave olarak, uğranılan zarar ve ortaya çıkan masrafların tutarına denk bir tazminat ve seferin başlamış olması halinde seferin ifa edilen kısmı ile orantılı navlun.

### **Madde 10**

#### **Yükün Teslimi**

1. Taşıtanın 6. Madde 1. Fıkra kapsamındaki yükümlülüğüne hâlel gelmezsiniz, yükün teslim yerine varmasını müteakiben teslimini talep eden gönderilen, taşıma sözleşmesine uygun şekilde, müşterek avaryaya katılma borcu da dâhil olmak üzere, navlun ve yüke ilişkin diğer masraflardan sorumlu olacaktır. Bir taşıma belgesinin mevcut olmaması halinde veya söz konusu belgenin ibraz edilmemesi halinde, gönderilen, eğer piyasa teamülüne uygunsuzsa, taşıtan ile kararlaştırılan navlunu ödemekle yükümlü olacaktır.

2. Yükün, taşıma sözleşmesi, söz konusu ticaret kolunun teamüllerine ya da boşaltma limanında cari olan mevzuat hükümlerine uygun şekilde gönderi-

lenin emrine hazır edilmesi yükün teslimi hükmündedir. Aynı şekilde, yükün bir makam veya üçüncü kişiye teslim edilmesinin şart koşulduğu haller de yükün teslimi hükmündedir.

### III. KISIM Taşıma Belgeleri

#### Madde 11 Mahiyeti ve içeriği

1. Bu Konvansiyon'a tabi her bir taşıma bakımından taşıyıcı bir taşıma belgesi düzenlemekle yükümlüdür; taşıtanın talebi bulunmadıkça ve yük yüklenmeden ya da taşımak için tesellümünden önce kararlaştırılmış olmadıkça konişmento düzenlemekle yükümlü değildir. Bir taşıma belgesinin düzenlenmemiş olması veya eksik düzenlenmesi taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemez.

2. Taşıma belgesinin aslı taşıyıcı, geminin kaptanı veya taşıyıcı tarafından yetkilendirilmiş bir kimse tarafından imzalanmalıdır. Taşıyıcı, taşıtanın taşıma belgesinin aslı veya nüshasına imza atmasını talep edebilir. İmza el yazısı ile atılabileceği gibi, taşıma belgesinin düzenlendiği Devletin hukukuna aykırı olmadığı takdirde faksimile baskı, zımba, ıstampa, sembol şeklinde de olabilir veya mekanik ya da elektronik herhangi bir araçla atılabilir.

3. Taşıma belgesi, aksi ispatlanmadıkça, taşıma sözleşmesinin akdedildiğine, içeriğine ve yükün taşıyıcı tarafından tesellümüne karine oluşturur. Özellikle, taşıma belgesi yükün söz konusu belgede tarif edildiği şekilde taşınmak üzere kabul edildiği hususundaki varsayıma dayanak teşkil eder.

4. Eğer taşıma belgesi bir konişmento ise taşıyıcı ve gönderilen arasındaki hukuki ilişkiyi 1. tek başına tayin edecektir. Taşıma sözleşmesinin hükümleri ise taşıyıcı ve taşıtan arasındaki hukuki ilişkiyi tayin etmeye devam edecektir.

5. Taşıma belgesi, cinsine ilave olarak, aşağıdaki hususları içerir:

(a) Taşıyıcının ve taşıtanın adı, adresi, genel merkezi veya ikametgâhı

(b) Yükün gönderileni

(c) Yükün gemiye yüklendiği hallerde, geminin adı veya numarası veya taşıma belgesinde yükün taşıyıcı tarafından tesellümünün gerçekleştiği fakat henüz gemiye yüklenmediğini belirten husus

(d) Yükleme limanı veya yükün tesellüm yeri ya da boşaltma limanı veya teslim yeri

(e) Yükün cinsinin mutad adı ve ambalaj yöntemi ve, tehlikeli veya çevreye zararı yükler için, cari hükümlere göre ismi ya da, başkaca, genel adı

(f) Boyutları, sayısı veya ağırlığı, gemiye yüklenen veya taşıma için tesellümü gerçekleşen yükün ayırt edici işaretleri

(g) Varsa, yükün güvertede veya üstü açık gemide taşınacağı ya da taşınabileceğine ilişkin beyan

(h) Navluna ilişkin kararlaştırılmış hükümler

(i) Taşıma senedi düzenlendiyse, aslı mı yoksa nüshası mı olduğuna dair bilgi; konişmento düzenlendiyse kaç asıl olarak düzenlendiği

(j) Düzenleme yeri ve tarihi

Bu fıkrada bahsi geçen hususların bir veya daha fazlasının eksikliği, bu Konvansiyon'un 1. Maddesi 6. Fıkrası bağlamında taşıma belgesinin hukuki mahiyetini etkilemez.

## Madde 12

### Taşıma belgelerindeki çekinceler

#### 1. Taşıyıcı

(a) Taşıtan tarafından sağlanan bu hususların gerçeğe aykırı olduğundan şüphe etmek için sebep bulunması veya, özellikle yükün taşıyıcı önünde sayılmadığı, ölçülmediği ya da tartılmadığı hallerde veyahut, açıkça kararlaştırılmasına rağmen, boyut ve ağırlığın geminin su çekimi vasıtası ile hesaplanmış olduğu hallerde, söz konusu hususların makul bir şekilde kontrol edilmesi imkânına sahip bulunmaması kaydıyla yükün boyutları, sayısı veya ağırlığı

(b) Açık ve sağlam bir biçimde yükün üzerine ya da, yük ambalajlanmışsa, yükün ambalajı ya da muhafazası üzerine eklenmemiş olması halinde yükün ayırtıcı işaretleri

#### 1. Yükün görünürdeki durumu

hakkında taşıma belgesine çekince koymaya yetkilidir.

2. Eğer taşıyıcı yükün görünürdeki durumunu belirtmeyi ihmal eder veya bu hususta herhangi bir çekince koymazsa, taşıma belgesinde yükün görünürdeki durumunun iyi olduğunu belirtmiş olduğu kabul edilir.

3. Taşıma belgesinde düzenlenen hususlara uygun olarak, yükün taşıyıcı, taşıyıcının adamları ve temsilcilerinden başka kimseler tarafından bir konteynerin içerisine veya bir geminin ambarına konarak mühürlendiği hallerde, eğer boşaltma limanı veya teslim yerinde konteyner ya da mühür hasara uğramamış veya bozulmamış olursa, yükün hasarı veya zıyanının taşıma sırasında gerçekleşmediği varsayılacaktır.

### **Madde 13** **Konişmento**

1. Konişmentonun asılları gönderilenin namına veya emrine ya da hamiline düzenlenmiş kıymetli evrak hükmündedir.

2. Varış yerinde yük ilk ibraz edilen koniştirme karşılığında teslim edilecektir, sonrasında koniştirme diğer asılları karşılığında tekrar teslim talebinde bulunulamaz.

3. Yükün taşıyıcı tarafından teslim edilmesinden sonra, koniştirme yükü teslim almaya yetkili kimseye teslimi yüke ilişkin haklar açısından yükün teslimi ile aynı sonuçları doğurur.

4. Eğer koniştirme, gönderilen de dâhil olmak üzere, koniştirme üzerindeki yük ile ilişkin beyanlara güvenerek hareket eden iyi niyetli bir üçüncü kişiye devredilmişse 11. Maddenin 3. Fıkrası ve 12. Maddenin 2. Fıkralarındaki karinenin aksi kanıtlanamaz.

## **IV. KISIM** **YÜK ÜZERİNDE TASARRUF HAKKI**

### **Madde 14** **Tasarruf hakkı sahibi**

1. Taşıtan yük üzerinde tasarrufta bulunmaya yetkilidir, özellikle de taşıyıcıdan yükün taşınmasının durdurulmasını, teslim yerinin değiştirilmesini veya yükü taşıma belgesinde belirtilen gönderilenden başkasına teslim edilmesini talep edebilir.

2. Gönderilenin yükün planlanan teslim yerine varmasını takiben yükün teslimini talep etmesi ve

(a) Taşıma için taşıma senedi düzenlendiyse, senedin aslının gönderilene verilmesinden sonra;

(b) Taşıma için konişmento düzenlendiyse, taşıtanın elinde bulundurduğu tüm asılları başka bir kimseye devrederek teslim etmesinden sonra

Taşıtanın yük üzerindeki tasarruf hakkı sona erecektir.

3. Taşıma senedine uygun şekilde düşülecek bir kayıt marifetiyle, taşıtan, senedin düzenlenmesiyle birlikte, yük üzerindeki tasarruf hakkından gönderilen lehine feragat edebilir.

### **Madde 15**

#### **Yük üzerindeki tasarruf hakkının kullanılmasına ilişkin şartlar**

Taşıtan veya 14. Maddenin 2 ve 3. Fıkralarının uygulandığı hallerde gönderilen, yük üzerindeki tasarruf hakkını kullanmak istemesi halinde:

(a) Bir konişmento düzenlendiyse, yükün planlanan teslim yerine varmasından önce tüm asıllarını ibraz etmek,

(b) Koniřmentodan başka bir taşıma belgesi düzenlendiyse, taşıyıcıya verilecek yeni talimatları da içerecek bu belgeyi ibraz etmek,

(c) Taşıyıcıyı söz konusu talimatları yerine getirirken taşıyıcının yapacağı masraf ve uğrayacağı zararı tazmin etmek,

(d) Sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça, yükün planlanan teslim yerine varmadan önce boşaltılması halinde kararlaştırılan navlunun tamamını ödemek ile yükümlüdür.

### **V. KISIM**

#### **TAŞIYICININ SORUMLULUĞU**

### **Madde 16**

#### **Zarardan Dolayı Sorumluluk**

1. Taşıyıcı yükü taşımak için tesellümü anı ile teslim edildiği an arasında doğan yükün zıyı ya da hasarından veya teslimdeki gecikmeden kaynaklanan zarardan dolayı sorumludur, meğerki zararın tedbirli bir taşıyıcının engelleyemeyeceği ve sonuçlarından kaçınamayacağı hallerden dolayı ortaya çıktığını ispatlasın.

2. Yükün gemiye yüklenmesinden önce veya yükün gemiden boşaltılmasından sonraki bir anda doğan yükün zıyaı ya da hasarından dolayı taşıyıcının sorumluluğu, taşıma sözleşmesine uygulanacak Devlet hukukuna göre belirlenecektir.

### **Madde 17** **(Taşıyıcının) Adam ve temsilcileri**

1. Taşıyıcı taşıma sözleşmesinin ifasında hizmetlerinden yararlandığı adam ve temsilcilerinin fiil ve ihmallerinden, bu kimselerin görev sınırları içerisinde hareket etmeleri kaydı ile, kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu olacaktır.

2. Taşıma 4. Madde uyarınca bir fiili taşıyıcı tarafından ifa ediliyorsa, taşıyıcı fiili taşıyıcı ile onun görev sınırları içerisinde hareket eden adam ve temsilcilerinin fiil ve ihmallerinden de sorumlu olacaktır.

3. Eğer taşıyıcının veya fiili taşıyıcının adam ve temsilcilerine karşı bir dava açılırsa, bu kimseler, görev sınırları içinde hareket ettiklerini ispat ederlerse, taşıyıcının Bu Konvansiyon uyarınca ileri sürebileceği sorumluluktan kurtuluş sebepleri ve sorumluluk sınırlarından yararlanabileceklerdir.

4. Yetkili makam tarafından atanmış ve serbestçe seçilmesi mümkün olmayan bir kılavuz 1. fıkraya bağlamında bir adam ya da temsilci olarak nitelendirilemez.

### **Madde 18** **Özel sorumluluktan kurtuluş sebepleri**

1. Eğer zıya, hasar veya gecikme aşağıdaki hal ve tehlikelerden birinin sonucu ise taşıyıcı ve fiili taşıyıcı sorumluluktan kurtulur:

(a) Taşıtanın, gönderilenin veya yük üzerinde tasarrufta bulunmaya yetkili kimsenin fiil ve ihmalleri

(b) Taşıtan, gönderilen ya da onlar hesabına hareket eden bir üçüncü kişinin yükü elden geçirmesi, yüklemesi, istiflemesi veya boşaltması

(v) bu hususun taşıtan ile birlikte kararlaştırılmış olması veya söz konusu ticaret kolunun teamüllerine uygunluk arz etmesi ya da mevzuat hükümlerinin emretmesi halinde, yükün güvertede veya üstü açık araçlarda taşınması

(d) yükü özellikle kırılma, pas, çürüme, kuruma, sızma, olağan fire (hacim veya ağırlık olarak) veya haşere ya da kemirgen etkisi sebebiyle tam veya kısmi zıya ya da hasara açık hale getiren yükün doğası

(e) doğası gereği ambalajlanmadığı veya yetersiz ambalajlandığı takdirde zıya ve hasara açık hale gelen yüklerin hiç ambalajlanmaması ya da yetersiz ambalajlanması

(f) yükün ayırıcı işaretlerinin eksiklik veya yetersizliği

(g) iç su yollarında can ve mal kurtarma faaliyetleri ya da bu faaliyetlere teşebbüs edilmesi

(h) canlı hayvan taşınması, meğer ki taşıyıcı taşıma sözleşmesinde kararlaştırılmış tedbirleri almamış ya da talimatlara uymamış olsun.

2. Halin şartlarına göre, eğer zararın bu maddenin 1. Fıkrasında sayılan hal ve tehlikelerden bir veya birden fazlasına izafe edilebilirse, söz konusu hal ve tehlikeden kaynaklandığı varsayılacaktır. Eğer zarar gören taraf maruz kaldığı zararın bu maddenin 1. Fıkrasındaki hal ve tehlikelerden kaynaklanmadığını ya da zararın münhasıran bu hal ve tehlikelerden kaynaklanmadığını ispatlarsa söz konusu karine uygulanmaz.

## **Madde 19**

### **Tazminatın hesaplanması**

1. Taşıyıcının yükün tamamen zıyaından sorumlu olduğu hallerde kendisi tarafından ödenecek tazminat yükün sözleşmede kararlaştırılan teslim yeri ve günündeki değerine eşit olacaktır. Yetkili kişi haricinde bir kimseye yükün teslim edilmesi de zıya olarak kabul edilir.

2. Yükün kısmen zıyaı veya yükün hasarı hallerinde, taşıyıcı sadece değer kaybı nispetinde sorumlu olacaktır.

3. Yükün değeri emtia borsası fiyatlarına, eğer yoksa, piyasa fiyatına, eğer emtia borsası ya da piyasa fiyatı yoksa, teslim yerindeki aynı tür ve nitelikteki malların değerine göre belirlenecektir.

4. Doğası gereği taşıma esnasında fire veren yükler hususunda, taşıyıcı, taşımanın uzunluğundan bağımsız olarak, fire verilen miktarın sadece taşıma sözleşmesinde taraflarca kararlaştırılan veya varma yerinde geçerli mevzuat ya da teamüllerce belirlenen olağan fire miktarını (hacim veya ağırlık olarak) aşan kısmından sorumlu olacaktır.

5. Bu madde hükümleri taşıyıcının sözleşmede veya, bu konuda özel bir anlaşma bulunmaması halinde, uygulanacak ulusal mevzuat veya teamüller gereği öngörülen navluna ilişkin haklarına etki etmez.

## **Madde 20** **Sorumluluğun en yüksek haddi**

1. Bu maddenin 4. Fıkrası ve 21. Madde saklı kalmak şartıyla, kendisine açılan dava ne olursa olsun, taşıyıcı hiçbir halde, hangisi daha büyükse, paket veya başka bir yük ünitesi başına 666.67 hesap birimi veya yükün, taşıma belgesinde belirtilen, her bir kilogram ağırlığı başına 2 hesap birimini aşan miktarlardan sorumlu olmayacaktır. Eğer paket veya diğer yük ünitesi bir konteyner ise ve taşıma belgesinde konteynerin içerisinde birleştirilen paket ya da yük üniteleri hakkında herhangi bir kayıt yoksa, 666.67 hesap birimi yerine, içindeki yükler hariç olarak konteyner başına 1500 hesap birimi ve, ilave olarak, konteynerin içerisindeki yükler için 25.000 hesap birimi esas alınacaktır.

2. Bir konteyner, palet veya benzer bir taşıma gerecinin yükü birleştirmek için kullanıldığı hallerde, paket ve diğer yük ünitesi kavramı açısından taşıma belgesinde bu türden taşıma gereçlerinin içinde veya üzerinde yüklendiği sayılanlar esas alınacaktır. Bunun dışındaki hallerde, bu türden taşıma gerecinin içinde veya üzerinde bulunan yükler tek bir yük ünitesi olarak kabul edilecektir. Eğer taşıyıcının mülkiyetinde değilse veya başka bir şekilde taşıyıcı tarafından sağlanmadıysa, taşıma gerecinin ziyaa uğradığı veya hasar gördüğü hallerde, söz konusu taşıma gereci tek bir yük ünitesi olarak kabul edilir.

3. Teslimdeki gecikmeden kaynaklanan zararlarda, taşıyıcının sorumluluğu navlunun miktarını aşmayacaktır. Bununla beraber, bu fıkranın birinci cümlesi ve birinci fıkra kapsamında toplam sorumluluk miktarı, sorumluluğa konu yükün tamamen ziyaa uğraması halinde birinci fıkra bağlamında hesaplanacak sınırı aşamaz.

4. 1. Fıkroda bahsi geçen sorumluluğun en yüksek haddine ilişkin sınırlar

(a) Yükün ya da taşıma gerecinin mahiyeti ve daha büyük değeri bulunduğu taşıma belgesinde açıkça belirtilmiş ve taşıyıcı tarafından bu nitelikler reddedilmediyse veya

(b) Taraflar açıkça daha yüksek azami sorumluluk sınırları kararlaştırdılarsa uygulanmaz.

5. Taşıyıcı, fiili taşıyıcı ve onları adam ve temsilcilerinden aynı zarar için tazmin edilebilecek miktarın toplamı bu maddede düzenlenen genel sorumluluk sınırını aşamaz.



### **Madde 21**

#### **Sorumluluğu sınırlama hakkının kaybı**

1. Taşıyıcı veya fiili taşıyıcı, zararın zarar vermek kastıyla veya zarar oluşmasının kuvvetle muhtemel olduğunun bilinciyle pervasız bir şekilde gerçekleştirilen icrai veya ihmali bir şahsi hareketinden kaynaklandığı ispat edilirse bu Konvansiyon'da veya taşıma sözleşmesinde düzenlenen sorumluluktan kurtuluş sebeplerine ve sorumluluk sınırlarına dayanamaz.

2. Benzer şekilde, taşıyıcının veya fiili taşıyıcının hesabına hareket eden adam ve temsilcileri de zararın 1. Fıkrafta tarif edilen şekilde gerçekleştiği ispat edilirse bu Konvansiyon'da veya taşıma sözleşmesinde düzenlenen sorumluluktan kurtuluş sebeplerine ve sorumluluk sınırlarına dayanamaz.

### **Madde 22**

#### **Sorumluluktan kurtuluş sebepleri ve sorumluluk sınırlarının uygulanması**

Bu Konvansiyon'da veya taşıma sözleşmesinde düzenlenen sorumluluktan kurtuluş sebepleri ve sorumluluk sınırları, taşıma sözleşmesinin konusu yükün zıyı, hasarı veya teslimindeki gecikmeye ilişkin açılan, ister sözleşme, ister haksız fiil, isterse de bir başka hukuki sebebe dayansın, her tür davada uygulanır.

## **VI. KISIM**

### **TALEPLERE İLİŞKİN SÜRELER**

### **Madde 23**

#### **Hasarın ihbarı**

1. Yükün herhangi bir çekince belirtilmeden gönderilen tarafından kabulü, yükün taşınmak için taşıyıcıya devredildiği hal ve miktarda taşıyıcı tarafından teslim edildiğine karinedir.

2. Taşıyıcı ve gönderilen teslimde yükün hal ve miktarının iki tarafın huzurunda incelenmesini talep edebilir.

3. Yükün zıyı ve hasarı haricen belli durumda ise, gönderilen tarafından beyan edilecek çekincenin yazılı şekilde ve hasarın genel hatlarını tarif edecek şekilde, en geç teslim anında, ifade edilmesi gerekir, meğerki gönderilen ve taşıyıcı müştereken yükün durumunu denetlemiş olsunlar.

4. Yükün zıyı ve hasarı haricen belli durumda değil ise, gönderilen tarafından beyan edilecek çekincenin yazılı şekilde ve hasarın genel hatlarını tarif

edecek şekilde, en geç teslim anından itibaren 7 günde, ihbar edilmesi gerekir ki böyle bir halde zarar gören taraf hasarın yük taşıyıcının hâkimiyetindeyken gerçekleştiğini ispat etmiş bulunacaktır.

5. Teslimde gecikme halinde, gönderilen teslimi izleyen 21 gün içerisinde taşıyıcıya gecikmeyi ihbar ettiğini ve bu ihbarın taşıyıcıya ulaştığını ispat etmedikçe, tazminat ödenmeyecektir.

#### **Madde 24** **Dava tahditleri**

1. Bu Konvansiyon'un uygulamasına giren bir sözleşmeden doğan tüm davalar, yükün gönderilene teslim edildiği veya teslim edilmiş olması gereken günden itibaren bir yılın geçmesiyle zaman aşımına uğrar. Süre sınırının başladığı gün süreye dahil değildir.

2. Kendisine karşı dava açılan kimse, süre sınırı içerisindeki herhangi bir zamanda, zarar gören tarafa vereceği yazılı beyanıyla süreyi uzatabilir. Bu süre, bir veya birden fazla ilave beyan ile tekrar uzatılabilir.

3. Sürenin durması veya kesilmesi hususları taşıma sözleşmesine uygulanacak Devlet hukukunca tayin edilir. Zarara yol açan olaydan kaynaklanan taleplere ilişkin olarak sorumluluk sınırlarının uygulanması talebinde bulunması süreyi keser.

4. Bu Konvansiyon uyarınca sorumluluğuna hükmedilen bir kimse tarafından açılacak rücu davası, rücu davası açan kimsenin talebi yerine getirdiği veya davanın kendisine tebliğ edildiği günden itibaren 90 gün ya da davanın açıldığı Devlet hukuku uyarınca düzenlenen daha uzun süre içinde dava açılmış olması kaydıyla, bu maddenin 1 ve 2. Fıkralarında düzenlenen sürenin sona ermesinden sonra da açılabilir.

5. Sürenin sona ermesi ile zamanaşımına uğrayan bir talep hakkı bir karşı dava veya takas yoluyla ileri sürülemez.

#### **Madde 25** **Sözleşme kayıtlarının hükümsüzlüğü**

1. Taşıyıcı, fiili taşıyıcı veya bunların adam ve temsilcilerinin sorumluluğunu bu Konvansiyon hükümlerine göre istisna etmek, sınırlamak veya, 20. Madde'nin 4. Fıkrası hükümleri saklı kalmak şartıyla, arttırmak, ispat yükünü karşı tarafa geçirmek veya madde 23 ve 24'de işaret edilen taleplere ilişkin süreleri

ve süre sınırlarını azaltmak amacı taşıyan bütün sözleşme kayıtları hükümsüzdür. Yük sigortasından doğan bir hakkın taşıyıcı yararına temlik edilmesi konulu sözleşme kayıtları da hükümsüzdür.

2. Bu maddenin 1. Fıkra hükümlerine hanel gelmeksizin ve 21. Madde hükümleri saklı kalmak şartıyla, taşıyıcı veya fiili taşıyıcının,

(a) Taşıyıcının mürettebata ilişkin madde 3'ün 3. Fıkrası kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmesi ve bu icrai ya da ihmali hareketin zarar vermek kastıyla veya zarar oluşmasının kuvvetle muhtemel olduğunun bilinciyle pervasız bir şekilde gerçekleştirilmiş olmaması kaydıyla, geminin kaptanı, kılavuzu veya gemide hizmet gören bir başka kimsenin, seyrüseferde ya da itilen veya çekilen bir konvoyun oluşturulması ya da ayrılması esnasında iten veya çekenin icrai veya ihmali bir hareketinin

(b) Yangının veya patlamanın taşıyıcı ya da fiili taşıyıcı veya onların adam ve temsilcilerinin kusurları veyahut gemideki bir arızadan kaynaklandığını ispatlamasının mümkün olmaması kaydıyla, gemide gerçekleşen bir patlama veya yangının

(c) Bu tür bir arızanın seferin başlangıcından önce makul özen gösterilmesine rağmen tespitinin mümkün olmadığını ispatlaması kaydıyla, seferin başlangıcından önce kendi gemisi ya da kendisine kiralanan veya tahsis edilen gemide bulunan bir arızanın

sebebi olduğu zararlardan dolayı sorumluluğunun bulunmadığına ilişkin sözleşme hükümleri geçerli olacaktır.

## VIII. KISIM TAMAMLAYICI HÜKÜMLER

### Madde 26 Müşterek Avarya

Bu Konvansiyon'un hiçbir hükmü taşıma sözleşmesinin veya ulusal hukukun müşterek avarya halinde ödenmesi gereken zararın miktarı veya katılma borcunun hesaplanmasına ilişkin hükümlerinin uygulanmasına engel değildir.

### Madde 27 Uygulanacak diğer hükümler ve nükleer zarar

1. Bu Konvansiyon taşıyıcının iç su yolları ve denizlerde kullanılan gemilerin maliklerinin sorumluluklarının sınırlandırılmasına ilişkin uluslararası konvansi-

yonlar ve ulusal mevzuat hükümleri uyarınca düzenlenen hak ve yükümlülüklerine etki etmez.

2. Taşıyıcı nükleer kaza sonucu doğan zarardan dolayı bu Konvansiyon uyarınca öngörülen sorumluluktan bir Devletin nükleer enerji alanında sorumluluğu düzenleyen mevzuatı uyarınca bir nükleer tesisin işleteni veya başka bir yetkili kimsenin söz konusu zarardan sorumlu olması halinde kurtulur.

### **Madde 28** **Hesap birimi**

Bu Konvansiyon'un 20. Maddesinde atıf yapılan hesap birimi Uluslararası Para Fonu tarafından belirlenen Özel Çekme Hakkı'dır. 20. Maddede bahsi geçen miktarlar bir Devletin ulusal para birimine, karar tarihindeki veya taraflarca kararlaştırılan tarihteki değerine göre çevrilecektir. Bir Taraf Devletin ulusal para biriminin Özel Çekme Hakkı'na göre değeri söz konusu tarihte Uluslararası Para Fonu tarafından kendi faaliyet ve işlemlerinde uygulanan değerlendirme yöntemine göre hesaplanacaktır.

### **Madde 29** **Ek ulusal hükümler**

1. Bu Konvansiyon'da düzenlenmeyen hallerde, taşıma sözleşmesine taraflarca kararlaştırılan Devletin hukuku uygulanır.

2. Böyle bir anlaşmanın bulunmadığı hallerde ise, taşıma sözleşmesiyle en sıkı ilişkili Devletin hukuku uygulanır.

3. Sözleşme kurulduğu anda, yükleme limanı ya da yükün tesellüm yeri veya boşaltma limanı ya da teslim yeri veyahut da taşıtanın ana işletme merkezinin de o Devlette bulunması kaydıyla taşıyıcının ana işletme merkezinin bulunduğu Devletin en sıkı ilişkili Devlet olduğu kabul edilecektir. Taşıyıcının karada işyeri olmaması ve taşıma sözleşmelerini gemisi üzerinde akdetmesi halinde, sözleşmenin, yükleme limanı ya da yükün tesellüm yeri veya boşaltma limanı ya da teslim yeri veyahut da taşıtanın ana işletme merkezinin de o Devlette bulunması kaydıyla, geminin tescil edildiği veya bayrağını çektiği Devletin en sıkı ilişkili Devlet olduğu kabul edilecektir.

4. Taşıyıcının madde 10'un 1. Fıkrasında bahsi geçen talepler için öngördüğü teminat yükün bulunduğu Devlet hukuku tarafından tayin edilecektir.

## IX. KISIM UYGULAMA ALANINA İLİŞKİN BEYANLAR

### Madde 30 Belirli iç su yollarında taşıma

1. Her Devlet, bu Konvansiyon'u imza, onaylama, kabul, tasvip veya katılma anında bu Konvansiyon'u kendi toprakları üzerinde bulunana ve uluslararası seyrüsefer kurallarının uygulamasına tabi olmayan ve böyle kuralların uygulandığı uluslararası su yolları arasında bağlantı teşkil etmeyen belirli iç su yollarında yapılacak taşıma sözleşmelerine uygulamayacağını beyan edebilir. Fakat, böyle bir beyanda bir Devletin tüm ana su yolları konu edilemez.

2. Taşıma sözleşmesinin amacının yükün aktarma olmaksızın hem bu maddenin birinci fıkrasında bahsi geçen beyanda belirtilmeyen su yollarında hem de belirtilen su yollarında taşınması olduğu hallerde bu Konvansiyon yine de sözleşmeye uygulanır, meğerki sonraki türden su yollarında alınacak mesafe daha uzun olsun.

3. 1. Fıkra uyarınca bir beyanda bulunulduğu zaman, diğer herhangi bir Taraf Devlet bu beyanda belirtilen türden sözleşmelere Konvansiyon hükümlerini uygulamayacağını beyan edebilir. Mezkur fıkra uyarınca yapılan beyan, en erken mezkur fıkradaki beyanda bulunan Devlette Konvansiyon'un yürürlüğe giriş tarihinde olmak üzere, birinci fıkra uyarınca beyanda bulunan Devlette Konvansiyon'un yürürlüğe girişi tarihinde hüküm ifade edecektir.

4. Bu maddenin 1 ve 3. fıkralarında işaret edilen beyanlar, her hangi bir zamanda, tevdi makamına bu hususta, hükümden düşeceği tarihi de ifade ederek, bildirimde bulunmak suretiyle, kısmen veya tamamen, geri alınabilir. Bu beyanların geri alınması, akdedilmiş sözleşmeler hakkında hüküm ifade etmez.

### Madde 31 Ulusal taşıma ve hatır taşınması

Her bir Devlet, bu Konvansiyon'u imzaladığı, onayladığı, kabul ettiği, tasvip ettiği veya katıldığı anda ya da daha sonra herhangi bir anda bu Konvansiyon'u,

(a) Yükleme limanı veya yükün tesellüm yeri ya da yükün boşaltma limanı veya teslim yerinin kendi toprakları içinde bulunduğu taşıma sözleşmelerine

(b) Maddenin 1. Fıkrasından farklı şekilde, hatır taşımalarına da uygulayacağını beyan edebilir.

### **Madde 32** **Sorumluluğa ilişkin bölgesel hükümler**

1. Her bir Devlet, bu Konvansiyon'u imzaladığı, onayladığı, kabul ettiği, tasvip ettiği veya katıldığı anda ya da daha sonra herhangi bir anda, ya Yükleme limanı veya yükün tesellüm yeri ya da yükün boşaltma limanı veya teslim yerinin ikisinin de kendi topraklarında bulunduğu ya da birisinin kendi topraklarında ikincisinin de aynı beyanda bulunan bir başka Devlet topraklarında bulunduğu taşıma sözleşmelerine ilişkin olarak taşıyıcının, mürettebata ilişkin madde 3'ün 3. Fıkrası kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmesi ve bu icrai ya da ihmali hareketin zarar vermek kastıyla veya zarar oluşmasının kuvvetle muhtemel olduğunun bilinciyle pervasız bir şekilde gerçekleştirilmiş olmaması kaydıyla, geminin kaptanı, kılavuzu veya gemide hizmet gören bir başka kimsenin, seyrüseferde ya da itilen veya çekilen bir konvoyun oluşturulması ya da ayrılması esnasında iten veya çekenin icrai veya ihmali bir

hareketinin sebep olduğu zararlardan dolayı taşıyıcının sorumlu olmayacağı beyanında bulunabilir.

2. 1. Fıkroda bahsi geçen sorumluluğa ilişkin hüküm bu Konvansiyon aynı beyanda bulunan ikinci Devlette de yürürlüğe girince iki Taraf Devlet arasında uygulamaya geçer. Eğer bir Devlet Konvansiyon kendisi bakımından yürürlüğe girdikten sonra söz konusu beyanda bulduysa, 1. Fıkroda bahsi geçen sorumluluğa ilişkin hüküm beyanın tevdi makamına bildirilmesini izleyen üç aydan sonraki ayın ilk günü yürürlüğe girecektir. Sorumluluğa ilişkin hüküm sadece yürürlüğe girişinden sonra akdedilen taşıma sözleşmelerine uygulanacaktır.

3. 1. Fıkroya uygun şekilde yapılan beyan tevdi makamına bildirmek suretiyle her zaman geri alınabilir. Beyanın geri alınması halinde, 1. Fıkroda bahsi geçen sorumluluğa ilişkin hükümler bildirim izleyen aynı ilk günü veya bildirimde belirtilen daha sonraki bir anda yürürlükten kalkacaktır. Beyanın geri alınmasının sorumluluğa ilişkin hükümlerin yürürlükten kalkmasından önce imzalanan taşıma sözleşmelerine etkisi olmayacaktır.

## X. KISIM SON HÜKÜMLER

### Madde 33

#### İmza, Onay, Kabul, Tasvip, Katılma

1. Bu Konvansiyon bir yıl boyunca tevdi makamındaki merkezde tüm Devletlerin imzasına açık olacaktır. İmza süresi, tevdi makamı bu Konvansiyon'un tüm asıl metinlerinin hazır olduğunu bildirdiği günde başlayacaktır.

2. Devletler bu Konvansiyon'a,

(a) Onay, kabul veya tasvip şart olmaksızın imza

(b) Onay, kabul veya tasvip şartıyla imzayı izleyen onay, kabul veya tasvip

(c) İmza için konulan sürenin sona ermesinden sonra katılma

yoluyla Taraf olabilirler.

3. Onay, kabul, tasvip veya katılma belgeleri tevdi makamına tevdi edilecektir.

### Madde 34

#### Yürürlüğe giriş

1. Bu Konvansiyon beş Devletin onay, kabul veya tasvip şart olmaksızın bu Konvansiyon'u imzaladığı veya onay, kabul, tasvip veya katılma belgelerini tevdi makamına tevdi ettikleri tarihten sonra üç aylık bir sürenin dolmasını izleyen ayın ilk günü yürürlüğe girecektir.

2. Bu Konvansiyon'un yürürlüğe girmesinden sonra onay, kabul veya tasvip şart olmaksızın bu Konvansiyon'u imzalayan veya onay, kabul, tasvip veya katılma belgelerini tevdi makamına tevdi eden her Devlet için bu Konvansiyon onay, kabul veya tasvip şart olmaksızın bu Konvansiyon'un imzalandığı veya onay, kabul, tasvip veya katılma belgelerinin tevdi makamına tevdi edildiği tarihten sonraki üç aylık sürenin dolmasını izleyen ayın ilk günü yürürlüğe girecektir.

### Madde 35

#### Çekilme

1. Bir Taraf Devlet, o Devlet'te yürürlüğe girdiği tarihi izleyen bir yılın sona ermesiyle birlikte, bu Konvansiyon'dan çekilebilir.

2. Çekilme bildirimini tevdi makamına tevdi edilecektir.

3. Çekilme, çekilme ihbarının tevdi makamına tevdi edildiği tarihten sonra bir yıllık sürenin dolmasını izleyen ayın ilk günü veya çekilme ihbarında belirtilen daha uzun sürenin dolmasıyla hüküm ifade eder.

### **Madde 36** **İnceleme ve tadil**

Bu Konvansiyon'a Taraf Devletlerin en az üçte birinin talebi ile, tevdi makamı Taraf Devletler için Konvansiyon'un gözden geçirilmesi veya tadil edilmesi için bir konferans düzenleyecektir.

### **Madde 37** **Sorumluluk sınır miktarlarının ve hesap biriminin gözden geçirilmesi**

1. 36. Madde hükümleri saklı kalmak üzere, 20. Maddenin 1. Fıkrasında belirtilen miktarın gözden geçirilmesi veya 28. Maddedeki hesap biriminin bir başkası ile ikame edilmesi teklif edildiğinde, tevdi makamı, Bu Konvansiyon'a Taraf Devletlerin en az dörtte birinin talebiyle, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu, Ren üzerinde Seyrüsefer Merkez Komisyonu ve Tuna Komisyonuna teklifi sunarak münhasıran 20. Maddenin 1. Fıkrasında belirtilen miktarın değiştirilmesi veya 28. Maddedeki hesap biriminin bir başkası ile ikame edilmesi amacı taşıyan bir konferans düzenleyecektir.

2. Konferans en erken teklifin sunulduğu günden itibaren altı ay sonra toplanacaktır.

3. Bu Konvansiyon'un tüm Taraf Devletleri, birinci fıkradaki teşkilatlara üye olsalar da olmasalar da, konferansa katılmak yetkisini haizdir.

4. Değişiklikler, oylamada bu Konvansiyon'a Taraf Devletlerin en az yarısının temsil ediliyor olması kaydıyla, konferansta temsil edilen ve oya katılan bu Konvansiyon'a Taraf Devletlerin üçte iki çoğunluğu ile kabul edilecektir.

5. 20. Maddenin 1. Fıkrasında belirtilen miktarın tadiline ilişkin görüşmelerde, konferans zarara yol açan olaylar ve özellikle bunlardan kaynaklı zararın miktarına ilişkin tecrübeleri, para değerindeki değişiklikleri ve teklif edilen tadilin sigorta masraflarına etkisini dikkate alacaktır.

6. (a) Bu madde uyarınca tadil edilecek miktar en erken bu Konvansiyon'un imzaya açıldığı ve bu madde uyarınca önceden gerçekleştirilmiş tadilin yürürlüğe girdiği günden itibaren beş yılın dolmasıyla yürürlüğe girebilir.



(b) Miktar bu Konvansiyon'da tayin edilen azami sorumluluk sınırlarını Konvansiyon'un imzaya açıldığı günden itibaren bileşik faiz prensibine göre hesaplanmış ve her yıl için yüzde altı arttırılmış miktarı geçecek şekilde arttıramaz.

(c) Miktar bu Konvansiyon'da tayin edilen azami sorumluluk sınırlarının üç katını geçecek şekilde arttıramaz.

7. Tevdi makamı 4. Fıkraya göre gerçekleştirilen tüm tadillere ilişkin olarak tüm Taraf Devletlere ihbarda bulunacaktır. Tadil, ihbarın yapıldığı günden itibaren on sekiz aylık bir sürenin geçmesiyle birlikte kabul edilmiş sayılır, meğerki bu süre içinde tadile karar verildiğinde Taraf Devlet olan devletlerin en az dörtte birinin tevdi makamına tadili kabul etmedikleri hususunda ihbarda bulunsunlar ki böyle bir durumda tadil reddedilir ve yürürlüğe girmez.

8. 7. Fıkraya göre kabul edilmiş sayılan bir tadil kabulünden itibaren on sekiz ay sonra yürürlüğe girecektir.

9. 35. Madde uyarınca bu Konvansiyon'dan, tadilin yürürlüğe girmesinden en az altı ay önce, çekilmedikleri takdirde tüm Taraf Devletler bu tadil ile bağlıdır. Çekilme tadil yürürlüğe girdiği anda hüküm ifade eder.

10. Bir tadil kabul edilmiş fakat öngörülen on sekiz aylık süre henüz dolmamış ise, bu süre içerisinde Taraf Devlet olan bir Devlet, tadilin yürürlüğe girmesi halinde tadil ile bağlıdır. Bu sürenin dolmasından sonra Taraf Devlet haline gelen bir Devlet ise 7. fıkra uyarınca kabul edilen bir tadil ile bağlıdır. Bu fıkra atıf yapılan hallerde, bir Devlet bir tadil ile tadil yürürlüğe girer girmez veya, eğer daha sonra gerçekleşirse, bu Konvansiyon o Devlet için yürürlüğe girer girmez bağlı olacaktır.

### **Madde 38** **Tevdi Makamı**

1. Bu Konvansiyon Macaristan Cumhuriyeti Hükümetine tevdi edilecektir.

2. Tevdi makamı:

(a) İç Su Yolları ile Yük Taşınması Konulu Sözleşmeler ile İlgili Budapeşte Konvansiyonu'nun kabul edilmesi için düzenlenmiş Diplomatik Konferans'a katılan tüm Devletlere mezkûr Konvansiyon'un resmi dilde kaleme alınmış ve Konferans esnasında mevcut bulunmayan örneğini incelemede bulunmaları için göndermek;

(b) Yukarıdaki (a) fıkrası uyarınca iletilen metinde yapılacak bütün tadil tekliflerini yukarıda (a) fıkrasında bahsi geçen tüm Devletlere bildirmek;

(c) Bu Konvansiyon'un resmi dilde kaleme alınmış bütün örneklerinin birbiri ile uyumlu hale getirildiği ve asıl metin niteliği kazandığı tarihi tespit etmek;

(d) 1. fıkrası uyarınca tespit edilen tarihi (a) fıkrasında bahsi geçen tüm Devletlere bildirmek;

(e) İç Su Yolları ile Yük Taşınması Konulu Sözleşmeler ile İlgili Budapeşte Konvansiyonu'nun kabul edilmesi için düzenlenmiş Diplomatik Konferans'a davet edilen ve orada bu Konvansiyon'u imzalayan ya da Konvansiyon'a katılan tüm Devletler'e bu Konvansiyon'un tasdik edilmiş aslının nüshalarını göndermek;

(f) Bu Konvansiyon'u imzalayan ya da Konvansiyon'a katılan tüm Devletler'e:

(i) Tarihleri ile birlikte, gerçekleşen her bir yeni imza, ihbar veya beyanı;

(ii) Bu Konvansiyon'un yürürlüğe giriş tarihini

(iii) Bu Konvansiyon'dan her bir çekilmeyi ve çekilmenin hüküm ifade edeceği tarihi

(iv) 36 ve 37. Maddeler uyarınca bu Konvansiyon'da gerçekleşen her bir tadil ve tadilin yürürlüğe gireceği tarihi

(v) bu Konvansiyon hükümleri uyarınca gerekecek her türlü bildirimini ihbar etmekle yükümlüdür.

3. Bu Konvansiyon'un yürürlüğe girişinden sonra, tevdi makamı bu Konvansiyon'un tasdik edilmiş aslını Birleşmiş Milletler Şartı'nın 102. Maddesi uyarınca tescil ve yayım için Birleşmiş Milletler Sekreterliği'ne iletacaktır.

Budapeşte'de 22 Haziran 2001'de Felemenkçe, İngilizce, Fransızca, Almanca ve Rusça dillerinde, her bir metin eşit olarak asıl kabul edilecek şekilde tek bir asıl nüsha olarak KALEME ALINMIŞTIR.

TASDİKEN, hükümetleri tarafından usulünce yetki verilmiş, aşağıdaki imza sahipleri bu anlaşmayı imzalamışlardır.