

# LAHEY (BRÜKSEL) KURALLARININ UYGULAMA ALANI VE TÜRKİYE'NİN LAHEY KURALLARINA TARAF OLMA ŞEKLİ

Dr. Muharrem GENÇTÜRK\*

## I - GİRİŞ

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren başlayan dünya ticaret hacmindeki hızlı büyüme sonucunda güçlenen deniz taşıma şirketleri, sorumluluklarını daraltan veya kaldıran klotların, yükle ilgili kişilerce kabul edilmelerini sağlamışlardır. Hakkaniyete uymayan bu durumun ortadan kaldırılması için ilk adım, Amerika Birleşik Devletleri tarafından atılmış ve “*Harter Act*” ile taşıyanın sorumluluğu emredici hükümlerle düzenlenerek, sorumsuzluk kayıtları sınırlanmıştır<sup>1</sup>. Öte yandan aynı dönemde, denizyoluyla uluslararası eşya taşımalarından doğan hukuki sorunların her ülke bakımından farklılıklar arz eden kanunlar ihtilafı kurallarıyla çözümlenmesinin zorluğu anlaşılmış ve bunların ancak uluslararası nitelikte ve bağlayıcılığı olan yeknesak bir düzenleme ile aşılabileceği fikri oluşmuştur<sup>2</sup>. Bu amaçla oluşturulan Konvansiyon 25.08.1924 tarihinde Brüksel’de kabul edilmiştir. Konvansiyon, doktrinde çoğunlukla Lahey Kuralları veya Brüksel Konvansiyonu<sup>3</sup> olarak anılmaktadır<sup>4</sup>.

LK ile aynı derecede geçerli olmak üzere bir de imza protokolü kabul edilmiştir<sup>5</sup>. Buna göre devletler, doğrudan kanun kuvveti vererek veya içeriğindeki kuralları

\* Kahramanmaraş Sütçüimam Üniversitesi İİBF Ticaret Hukuku Anabilim Dalı

<sup>1</sup> Harter Act’da, taşıyanın sorumluluğunu belirli bir tutarla sınırlayan herhangi bir hüküm yoktur. Sınırlı sorumluluk ilkesi LK ile ortaya çıkmıştır (Gündüz Aybay/Nilüfer Oral/Esra Biçen, **Türk Hukukunda Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğu Üstüne**, İstanbul, Aybay Yay. No.26, 2000, s.4-5.

<sup>2</sup> Aslında uluslararası deniz taşımacılığının, bağlayıcılığı olan uluslararası nitelikte yeknesak kurullarla düzenlenmesi ihtiyacının anlaşılması birden bire olmamıştır. Önce International Law Association tarafından 1921 yılında Belçika’nın Lahey şehrinde gerçekleştirilen kongre, sorumsuzluk kayıtlarını sınırlayan örnek kurulların benimsenmesiyle sonuçlandı. Lahey Kuralları (The Hague Rules 1921) olarak tarihe geçen bu kurulların bağlayıcılığı yoktu ve donatanlara konişmentolarda bu kurallara yer vermeleri tavsiye edilmekteydi. Ancak bu tavsiyenin fazla bir işe yaramadığı kısa sürede anlaşılmıştır. Bu sebeple uluslararası deniz taşımacılığının bağlayıcılığı olan bir konvansiyonla düzenlenmesi fikri ağırlık kazanmıştır.

<sup>3</sup> International Convention for The Unification of Certain Rules Law Relating to Bill of Lading Resmi Çeviride “Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme” şeklinde Türkçeleştirilmiştir (bkz. RG, 22.02.1955/8937).

<sup>4</sup> Gündüz Aybay/Kerim Atamer, “Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sorumluluğu”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI, Bildiriler-Tartışmalar**, Ankara, 14-15 Nisan 1989, s.237-238; Emine Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları İle Karşılaştırılmalı Olarak**, İstanbul, Beta, 2000 (Hamburg Kuralları) s.1-2; Aybay/Oral/Biçen, a.g.e, s.6; Yüksel Şahin, “Deniz Taşımacılığında La Haye. La Haye/Visby Kuralları İle Hamburg Kurallarının Karşılaştırılması”, **İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1999, s.4.

<sup>5</sup> İmza protokolünün bu hükmü, LK’nın hazırlanmasına ilişkin 6-9 Ekim tarihleri arasında yapılan son toplantıda, Fransız ve İtalyan heyetlerinin önerisi üzerine oluşturulmuştur. Söz konusu heyetler, LK’nın ulusal hukukta uygulanabilmesi için ayrı bir tasarrufa ihtiyaç olduğunu, bu sebeple söz konusu kurulların, uygun

iç hukuklarına adapte etmek suretiyle, LK'yı yürürlüğe koyabileceklerdir<sup>6</sup>. Böylece Konvansiyona taraf olmak isteyen devletlere, diğer uluslararası tasarruflardan farklı olarak, seçimlik iki taraf olma şekli sunulmuştur<sup>7</sup>.

Konvansiyon, Türkiye tarafından 14.02.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanunla onaylanmış ve 04.06.1956 tarihi itibarı ile Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir. Ayrıca TTK'nın hazırlandığı dönemde yürürlükte olan 1897 tarihli ATK'nın<sup>8</sup>, LK'ya uygun hale getirilmesi ve LK'nın Almanya bakımından yürürlüğe konulması amacıyla 1937 yılında yapılan reformu sonucu oluşan metninin iktibası sonucu, bazı küçük değişikliklerle TTK'ya da alınmıştır<sup>9</sup>.

Konvansiyon, aralarında Türkiye'nin de bulunduğu birçok ülke tarafından onaylanmış, bir kısım ülkeler ise LK'yı kendi iç hukuklarına aktarmak suretiyle yürürlüğe koymuşlardır. LK yürürlük kapsamı bakımından bugün de uluslararası denizyolu taşımacılığının esasını teşkil etmektedir<sup>10</sup>. Ancak uygulama alanının açıkça belirlenmemesinden dolayı, başlangıçta beklenen uluslararası yeknesaklık sağlanamamıştır. İşte bu çalışmada öncelikle LK'nın uygulama alanının açıkça belirlenmemesinden kaynaklanan aksaklıklar üzerinde durulacaktır. İkinci olarak, Türkiye'nin imza protokolünde verilen her iki yetkiyi ayrı ayrı kullanarak LK'ya taraf olmasından doğan sorunlar incelenecektir.

bir tasarrufla ulusal hukuklarına aktarma haklarını saklı tutmak istediklerini ileri sürmüşlerdir (bkz. Kerim Atamer, "Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sorumluluğu", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI, Bildiriler-Tartışmalar**, Ankara, 14-15 Nisan 1989, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay. No.233, s.81-82).

<sup>6</sup> "Konişmentoya Mütteallik Bazı Kuralların Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşmeyi" imza eden temsilciler, bu Protokolü, Protokolün ilgili olduğu hususlarda, hükümlerini Konvansiyon metnine dahil etmiş olsalardı sahip olacağı etkiye sahip olmak üzere kabul etmişlerdir.

Akit devletler, işbu anlaşmayı kanun kuvveti vermek veya bu Konvansiyonda kabul edilen kuralları kendi hukuk sistemlerine uyacak şekilde ulusal hukuklarına dahil etmek suretiyle yürürlüğe koyabilirler.

Akit devletler;

1) 4. maddenin 2. paragrafı (c) bendi ile (p) bendi arasındaki bentlerde öngörülen hallerde, konişmento hamilinin taşıyanın kusurunu veya (a) bendine girmeyen hallerde taşıyanın kusurunu ispatlayabileceği konusunda düzenleme yapma hakkı ile;

2) İç taşımalarla ilgili olarak 6. maddeyi tüm yük türleri hakkında bu maddenin son paragrafında belirtilen sınırlamalar dikkate alınmaksızın uygulama konusunda haklarını saklı tutmuşlardır."

<sup>7</sup> Hakan Karan, "Yargıtay'ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar**, XVII, 9-10 Haziran 2000, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay. No.365, (Sempozyum) s.226.

<sup>8</sup> 10.05.1897 tarihinde kabul edilip, 01.01.1900 tarihinde yürürlüğe giren ATK'nın LK'ya uygun hale getirilmesi ve Almanya'nın bu Konvansiyona taraf olmasının sağlanması amacıyla 1937 yılında kabul edilen değişiklikler, buna ilişkin katılma belgesinin, 01.07.1939 tarihinde Belçika hükümetine tevdi edilmesi sonucu, LK Almanya bakımından 01.01.1940 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu konuda Almanya'da ve Türkiye'de yaşanan gelişmelerin kronolojik ayrıntısı için bkz. Atamer. a.g.e., s.72 vd..

<sup>9</sup> Atamer, a.g.e., s.59; Emine Yazıcıoğlu,, "Uluslararası Deniz Taşımalarında Uygulanacak Kural Sorunu", **Deniz Hukuku Dergisi, Gündüz Aybay'ın Anısına**, Yıl:5, S.1-4, Ocak-Aralık 2002, (Deniz Hukuku 2002), s.49; Atilla Aybay, v. d., **Deniz Hukuku**, Editör: Gündüz Aybay, İstanbul, Aybay Yay. No.20, 1998, s.628; Karan, **Sempozyum**, s.224; Fahiman Tekil, "Hamburg Kuralları ve Türk Deniz Taşıma Hukuku", **Hukuk Araştırmaları**, C.10, S.1-3, 1996, (Hukuk Araştırmaları), s.407; Gündüz Aybay v.d., **Gemilerde Yük İleri ve İşlemleri**, C.1, İstanbul, 1996, s.86-87.

<sup>10</sup> Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s.1; Şahin.a.g.e., s.4.

## II- VİSBY KURALLARI İLE KARŞILAŞTIRMALI OLARAK LAHEY KURALLARININ UYGULAMA ALANI

Taşıma hukukuna ilişkin uluslararası konvansiyonlar incelendiğinde, LK dışındakilerin hepsinde, hangi taşıma sözleşmelerinin konvansiyonun kapsamına girdiği, bir uygulama maddesi ile açıkça belirlendiği görülür<sup>11</sup>. Bu durum, herhangi bir taşıma sözleşmesinin ilgili konvansiyonun uygulanma alanına girip girmediğinin belirlenmesi noktasında çıkacak ihtilafların, daha iş başında önlemesi bakımından zorunludur. Aynı zamanda konvansiyonlarla hedeflenen hukukun birleştirilmesi amacının gereğidir. Ancak LK'nın uygulama alanını belirleyen 10. maddesi, bu ihtiyaçları karşılamaya yetecek açıklıkta değildir. Bu hükme göre LK, *"bir akit devlet ülkesinde düzenlenen her konişmentoya uygulanacaktır"*. Buradan taraf bir ülkede düzenlenen konişmentoya dayanarak yapılan taşımalara, hangi koşullar altında LK'nın uygulanacağını anlamak kolay değildir<sup>12</sup>.

LK'nın uygulama alanına ilişkin söz konusu sakıncalar, Visby değişikliğiyle giderilmeye çalışılmıştır. Visby değişikliğinde konişmento esasına dokunulmamıştır. Ancak LK'da konişmentonun *"taraf bir ülkede düzenlenmesi"* şeklinde açıklanan tek bağlama noktasının yanına yenileri eklenmiştir<sup>13</sup>. Ayrıca taşımanın iki farklı devlet limanları arasında yapılması gerektiği vurgulanarak, Konvansiyonun uygulama alanı uluslararası taşımalarla sınırlanmıştır.

Visby değişikliğinin LK'ya taraf olan bütün devletler tarafından onaylanmamış olması ve onaylayan devletlerin de söz konusu (10. maddedeki) değişikliği iç hukuklarına aynen yansıtıp yansıtmayacakları hususundaki belirsizlik dikkate alındığında, LK'nın uygulama alanını tayin eden 10. maddesiyle ilgili olan birçok sakıncanın halen devam ettiği sonucuna varılır<sup>14</sup>.

LK'nın uygulama alanına ilişkin sorunların daha iyi anlaşılabilmesi için, LK m.10'un, Visby değişikliğinden sonraki şeklinin de dikkate alınarak incelenmesi uygundur.

<sup>11</sup> Örneğin bkz. CMR m.1-2, CIM m.1, VK m.1, M-99 m.1, HK m.2, BMK m.2. Söz konusu Konvansiyonların uygulama alanlarına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Muharrem Gençtürk, "Uluslararası Konvansiyonlara Göre Taşıyıcının Eşya Taşımalarında Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2005, s.50 vd.

<sup>12</sup> Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s.17; Emine Yazıcıoğlu, "Lahey Kuralları ile Türk Ticaret Kanunu Arasında Uygulanacak Kurallar Sorunu", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl:4, S.3-4, Eylül-Aralık 1999 (Deniz Hukuku 1999), s.39.

<sup>13</sup> Yeniden düzenlenen 10. maddeye göre, Konvansiyon hükümleri geminin, taşıyanın, yükletenin, gönderenin veya ilgili diğer kişilerin milliyeti ne olursa olsun,

a) konişmentonun taraf bir ülkede düzenlenmesi veya

b) taşımanın taraf bir devlet ülkesi limanından yapılması ya da

c) taşıma (navlun) sözleşmesinin içeriğinde veya konişmentoda, taşıma sözleşmesine Konvansiyon hükümlerinin veya taşıma sözleşmelerini düzenlemek için Konvansiyon hükümlerini yürürlüğe koymuş olan herhangi bir devletin mevzuatının uygulanacağını kararlaştırılması koşuluyla;

*"İki farklı devlet limanları arasında eşya taşınmasına ilişkin her konişmentoya uygulanacaktır"*.

<sup>14</sup> Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s.18-19.

## 1- Konişmento veya Diğer Bir Taşıma Belgesinin Düzenlenmesi

LK'nın uygulanma alanının belirlenmesinde, Konvansiyonun adından ve "bir akit devlet ülkesinde düzenlenen her konişmentoya uygulanacaktır" diyen 10. maddesinden anlaşılacağı üzere, konişmento düzenlenmesi temel alınmıştır. Bu esas, taşıma sözleşmesini tanımlayan 1. maddede "Nakliye mukavelesi yalnız bir konişmento ile veya eşyanın denizyolu ile taşınması için senet teşkil eden benzeri herhangi bir vesika ile tespit olunan nakliye mukavelesine denir" denilmek suretiyle ifade edilmiştir (LK m.1-b). Konişmento esas, 10. madde üzerindeki birçok değişikliğe rağmen Visby değişikliğinden sonra da devam etmiştir. Böylece Konvansiyonun uygulama alanının tespitinde, uluslararası eşya taşımalarına ilişkin diğer Konvansiyonların aksine<sup>15</sup> taşıma sözleşmesi esası benimsenmemiştir. Bu nedenle doktrinde çoğunluğu oluşturan yazarlar, taşıma sözleşmesinin, ancak bir konişmento düzenlenmiş olması koşuluyla LK'nın uygulama alanına girebileceğini ileri sürmüşlerdir (LK m.10)<sup>16</sup>. Diğer bir kısım yazarlar ise LK m.10'un yeterince açık olmadığını ve bu maddenin m.3§3 ile m.6 hükümleriyle birlikte ele alınması gerektiğini ileri sürmektedirler. Buna göre Konvansiyonun yeknesaklık sağlama amacına uygun olarak genişletici yorum benimsendiği takdirde, farklı sonuca varılması mümkündür<sup>17</sup>.

LK m.3§3'e göre taşıyan veya acentesi ya da kaptan, mallar teslim alınıp yükledikten sonra yükletenin talebi üzerine, bir konişmento düzenleyip yükletene vermekle yükümlüdür<sup>18</sup>. Görüldüğü gibi burada, konişmento isteme konusunda yükletene tek taraflı bir talep hakkı tanınmıştır<sup>19</sup>. Üstelik bu talep hakkı belirli bir zaman dilimiyle de sınırlanmamıştır. Bu sebeple yükletenin talep hakkı devam ettiği sürece taşıma sözleşmesi LK kapsamındadır<sup>20</sup>.

<sup>15</sup> Uluslararası eşya taşımalarını düzenleyen diğer Konvansiyonlar uygulama alanlarının en geniş sınırını, taşıma sözleşmesiyle belirlemişlerdir. Örneğin bkz. CMR m.1§1/son ve Konvansiyonun adı, CIM Konvansiyonun adı, HK m.2§1, BMK m.1§3.

<sup>16</sup> Fehmi Ülgener, "Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri", *Batider*, C.XVIII, S.1-2. Haziran-Aralık 1995, s.100-101 (Batider); Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s.17; Yazıcıoğlu, *Deniz Hukuku 1999*, s.41-42; Yazıcıoğlu, *Deniz Hukuku 2002*, s.50.

<sup>17</sup> Jasper Ridley, *The Law of The Carriage of Goods by Land, Sea and Air*, London, Shaw Sons Ltd., Geoffrey Whitehead tarafından hazırlanan 5. Baskı, 1978, s.167; Karan, *Sempozyum*, s.237

<sup>18</sup> Resmî çeviride hatalı olarak "Nakliyecisi veya kaptan veya nakliyecinin acentesi, mallar teslim alınıp yükledikten sonra, yükleyicinin talebi üzerine yükleyici (yükleyiciye olmalıdır) bir konişmento verecek..." şeklinde ifade edilmiştir.

<sup>19</sup> Konişmento isteme yetkisi yükletene tanınan tek taraflı bir talep hakkı olduğu için, konişmento düzenlenmesi taşıyan veya yardımcıların kabul beyanına ihtiyaç göstermez. Bu sebeple "konişmento düzenlenmeyen hallerde, konişmento düzenleneceğine yönelik tarafların iradesi olduğu takdirde LK uygulanmalıdır" şeklindeki görüşe (Şahin, a.g.e., s.16-17) katılmıyoruz. Zira burada tek taraflı bir talep hakkı söz konusu olduğu için konişmento düzenleneceğine ilişkin taraf iradesi aranması yerinde değildir. Ancak tarafların yüklemeye başlamadan önce (tek taraflı talep hakkı doğmadan önce) konişmento düzenlenmemesi yönünde anlaşmaları veya yüklemeye başladıktan sonra yükletenin bu hakkından tek taraflı olarak feragat etmesi halinde LK'nın uygulanmaması mümkün olabilir.

<sup>20</sup> Ridley, a.g.e., s.167; Karan, *Sempozyum*, s.237.

LK m.6'da ise "...ne düzenlenmiş ne de düzenlenecek konişmentonun (...no bill of lading has been or shall be issued...<sup>21</sup>) bulunması gerektiğinden söz edilmektedir. Buradan taşıyanın, 6. maddede düzenlenen muafiyet kayıtlarından yararlanabilmesi için, taşıma sözleşmesine dayanarak bir konişmento düzenlenmeyeceğini ispat etmesi gerektiği anlaşılmaktadır. Bu düzenleme tarzı, yükletene konişmento isteme hususunda tek taraflı bir talep hakkı tanıyan ve bunu süre ile sınırlamayan m.3§3. hükmü ile örtüşmektedir. Buna göre taraflar, taşıma sözleşmesiyle veya en geç yükleme işlemi başlamadan (m.3§3. hükmü gereği tek taraflı talep hakkı doğmadan) önce, aralarındaki taşıma sözleşmesini konişmentoya bağlamayacakları hususunda anlaşmadıkları takdirde, kural olarak yükletenin konişmento talep hakkının olduğunu ve bu talep hakkı olduğu sürece de ilgili taşıma sözleşmesinin LK kapsamında olduğunu düşünüyoruz. Taraflar arasında taşıma sözleşmesinin konişmentoya bağlanmayacağına ilişkin bir anlaşma olduğunu, genel ispat kuralı gereği, bundan yararlanacak olan (genellikle taşıyan) taraf ispat etmelidir. Sonuç olarak, kırkambar sözleşmesi niteliğindeki bütün taşıma sözleşmelerinin LK kapsamında olduğunu<sup>22</sup>, ancak bunun aksinin sözleşme ile kararlaştırıldığı, yükletenin konişmento talep hakkından feragat ettiği veya hal ve şartlardan konişmento düzenlenmeyeceğinin açıkça anlaşıldığı hallerde ise LK'nın uygulanmayacağını düşünüyoruz<sup>23</sup>.

Uygulama koşulu olarak taraf bir devlet ülkesinde düzenlenmiş konişmento arandığına göre, Konvansiyon esas olarak kırkambar sözleşmesi uyarınca gerçekleştirilen taşımalara uygulanacaktır. Bu sebeple çarter sözleşmeleri, kural olarak LK kapsamı dışındadır. Ancak çarter sözleşmesi uyarınca yapılan bir taşıma için taraf devlet ülkesinde konişmento düzenlenir ve bu konişmento üçüncü kişiye devredilir<sup>24</sup> veya sözleşme serbestisi gereği taraflar, aralarındaki çarter sözleşmesine

<sup>21</sup> Türkçe resmi çeviride bu anlam verilmemiş olmakla birlikte, olumsuzluk bildiren bir sözcükten (no) sonra gelen "or" bağlacı, cümleye "ne de.." anlamı katmaktadır (bkz Longman-Metro Büyük Sözlük: İngilizce-Türkçe-Türkçe, Türkçe'ye uyarlayan: Güngör Oktay, Metro Kitap Yayın Pazarlama A.Ş., İlk yayın tarihi 1993, s.1038).

<sup>22</sup> Ayrıca bu yorumun uluslararası taşımacılık alanında konişmento kullanımının azalması ve daha sonra hazırlanan Konvansiyonlarda (CMR, CIM, VK, HK, BMK) uygulama alanlarının belirlenmesinde taşıma sözleşmesinin esas alınması gibi teknik ve hukuki gelişmeler ile konvansiyonun yeknesaklığı sağlama amacına uygun olduğunu düşünmekteyiz (Aynı yönde Karan, **Sempozyum**, s.237) Konişmento kullanımının ortaya çıkardığı problemler ve gün geçtikçe daha az kullanılmasının sebepleri hakkında bkz. Huriye Kubilay/Esen Akıntürk, "Elektronik Konişmento", **Prof. Dr. Hayri Domanic'e 80. Yaş Günü Armağanı**, C.I, İstanbul, Beta, 2001, s.336-337.

<sup>23</sup> Ridley, a.g.e., s.167-168; Hakan Karan, "Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki", **Batider**, C.XX, S.4, Yıl:2000, (Batider), s.136-138.

<sup>24</sup> Ülgener, **Batider**, s.103; Ülgener, **Çarter**, s.121; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s.25; Karan, **Sempozyum**, s.239. Çarter sözleşmeleri hem LK ve L/VK, hem de HK'nın uygulama alanı dışında tutulmuştur (L/LVK m.1-b; HK m.2§3). Bunun gerekçesi hakkında doktrinde farklı görüşler ileri sürülmüştür. Bir görüşe göre çarter sözleşmeleri gemi kirası niteliğinde olduğu için, kapsam dışında tutulmuştur (Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku II: Uluslararası Konvansiyonlar**, İstanbul, Tekil Müşavirlik ve Yayıncılık, 1987, s.164 vd.). Bu görüş haklı olarak şu şekilde eleştirilmektedir. Bir kimsenin bir ücret karşılığında gemisini personeli ile birlikte, belirli bir süre deniz taşımacılığında kullanılmak üzere bir başkasına bırakması, deniz hukukunda gemi kirası olarak nitelenebilir. Fakat buradaki çarter sözleşmesinde belirli bir geminin tamamı, bir kısmı veya belirli bir yeri müşteriye tahsis edilmek suretiyle taşıma taahhüdü yapıldığı için, gemi kirası niteliğinde değildir (Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s.25; Karan, **Sempozyum**, s.239). İkinci görüşe göre

LK'nın uygulanacağı yönünde anlaşılırsa (Paramont Clause)<sup>25</sup>, charter sözleşmesi LK'nın uygulama alanına girer<sup>26</sup>.

## 2- Taşıma İşinin Konusunu Eşya Olması

### a) Lahey ve Lahey/Visby Kurallarına Göre Eşya Kavramı

LK'nın uygulama alanına ilişkin hüküm de (m.10) Konvansiyon hükümlerinin eşya taşımalarına uygulanacağı açıkça ifade edilmemiştir. Bununla birlikte LK'nın Konişmentoya bağlanmış taşıma sözleşmelerine uygulanacağı (LK m.10; 1§1-b) dikkate alındığında, taşımanın konusunun eşya olması gerektiği anlaşılır. Taşıma işinin konusunun eşya olması, ancak Visby değişikliği ile bir uygulama şartı olarak Konvansiyon hükümleri arasında açıkça yer almıştır (VK m.10). Her iki Konvansiyon bakımından eşya kavramı ise, “*nakliye mukavelesinde güverteye konduğu beyan edilen ve fiihakika bu suretle nakledilen gemi hamulesi ile canlı hayvanlar müstesna, mal, eşya, hamule ve her cins emtiadır*” şeklinde tanımlanmıştır (L,L/VK m.1-c). Görüldüğü gibi LK'da eşya kavramı taşıma hukukunda genel olarak benimsenen tanımlamaya göre daha dar tutulmuştur. Zira taşıma hukukuna göre eşya, yolcu ve bagaj dışında taşınması mümkün olan maddi her şeydir<sup>27</sup>. Oysa LK'da canlı hayvanlar ile taşıma sözleşmesine göre güverteye konulan ve fiilen güvertede

ise, charter sözleşmelerine dayanarak düzenlenen konişmento, taraflar arasında kaldığı sürece yükü temsil fonksiyonu olmadığı ve sadece makbuz niteliği taşıdığı için, Konvansiyonların uygulama alanının dışında tutulmuştur (Karan, *Sempozyum*, s.239). Bu gerekçenin de yerinde olmadığını açıktır. Zira söz konusu Konvansiyonların uygulanması için kırkambar sözleşmelerine dayanarak düzenlenen konişmentolar da taraflar arasında kaldığı sürece aynı nitelikte olmalarına rağmen, bunların üçüncü kişiye devri şartı aranmamıştır. Katıldığımız üçüncü görüşe göre ise, charter sözleşmelerinde taraflar istisnai haller dışında hemen hemen denk durumda oldukları için, birinin değerine çok ağır sözleşme koşulları kabul ettirme olasılığı bulunmamaktadır. Başka bir ifadeyle, charter sözleşmesiyle eşya taşıyanların hukukun korunmaya muhtaç olmadıkları düşüncesi, bunların söz konusu Konvansiyonların uygulama alanının dışında tutulmasına yol açmıştır. Buna karşılık, charter sözleşmesine dayanılarak düzenlenen konişmentonun charter sözleşmesine taraf olmayan hamili, korunmaya muhtaç görüldüğü için Konvansiyon kapsamına alınmıştır (Ülgener, *Batider*, s.103; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s.25; Ülgener, *Charter*, s.121).

<sup>25</sup> Deniz hukukunda benzeri konularda klozların kullanılması yaygın olmakla birlikte, tarafların aralarındaki charter sözleşmesine LK'nın uygulanmasını, ayrı bir sözleşme ile kararlaştırmalarına da bir engel yoktur.

<sup>26</sup> Ülgener, *Sorumsuzluk*, s.4; Karan, *Sempozyum*, s.241; Ülgener, *Batider*, s.101; Yazıcıoğlu, *Deniz Hukuku 2002*, s.50; Şahin, *a.g.e.*, s.17.

<sup>27</sup> Reşat Atabek, *Eşya Taşıma Hukuku: Deniz Hukuku Hariç*, İstanbul, Sulhi Garan Matbaası, 1960, s.26-27; Hikmet Belbez, “Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorumu”, *AÜHFD*, 1946, C.3, S.2-4, s.390; Hüseyin Ülgen, *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yay., 1988 (Uluslararası Taşıma), s.6; Sabih Arkan, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay., 1982, (Kara Taşıma) s.11-12; Ahmet Zeyneloğlu, *Taşıma Hukuku: Kara Deniz, Hava Taşımacılığı ve Taşıma Sigortası, İlgili Mevzuat, Uluslararası Anlaşmalar, Yargıtay Kararları*, Genişletilmiş İkinci Baskı, Ankara, Yetkin Yay., 1993, s.89; Sabih Arkan, “Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Sorumluluğu”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar*, 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul, Sigorta Hukuku Türk Derneği AIDA Türk Grubu Yay., Ankara, 1985, s.42-99 (Sempozyum), s.50-51; İnci Kaner, *Hava Taşıma Hukuku: Hususi Kısım*, Gözden Geçirilmiş 2. Bası, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2004, s.48; Reygân Kender/ Ergon Çetingil, *Deniz Ticaret Hukuku: Temel Bilgiler (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte)* Genişletilmiş 7. Baskı, İstanbul, Beta, 2003, s.93; Tahir Çağrı/ Reygân Kender, *Deniz Ticaret Hukuku: Navlun Sözleşmesi*, C.II. 7. Baskı, İstanbul, Beta, 2004, s.2; Ecehan Yeşilova, *Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcının Eylemlerinden Sorumluluğu: CMR Madde 3, 34 vd.*, Ankara, Yetkin Yayınları, 2004, s.22-23.

taşınan eşyalar, Konvansiyonunun uygulama alanı dışında bırakılmışlardır. Ancak LK'ya göre eşya kavramına dahil olmayan eşyalar - örneğin, canlı hayvan taşımacılığı- taraf iradesi gereği Konvansiyon hükümlerine tabi olarak taşınabilir.

### **b) Lahey ve Lahey/Visby Kurallarına Göre Eşya Kavramının İstisnaları**

#### **aa) Canlı Hayvanların Taşınması**

Canlı hayvanların taşınması Lahey ve Lahey/Visby Kurallarının kapsamı dışında bırakılmıştır (L,L/VK m.1§1-c). Bu sebeple canlı hayvanların taşınması için yapılan taşıma sözleşmesi genel hükümlere tabidir.

#### **bb) Güvertede Taşıma**

LK (L/VK)'nın kapsamı dışında tutulan güverte taşımasından söz edebilmek için, taşıma sözleşmesinde yükün güvertede taşınacağına kararlaştırılmış olması ve taşınmanın da fiilen güvertede yapılması gerekir (L,L/VK m.1§1-c). Bu iki şartın birlikte gerçekleşmemesi halinde, örneğin taşıma sözleşmesinde yükün güvertede taşınacağı kararlaştırılmış olmasına rağmen, ambarlarda taşınması veya taşıma sözleşmesinde böyle bir kayıt olmamasına rağmen güvertede taşınması<sup>28</sup> halinde LK'nın uygulanması gerekecektir. Zira madde metninde yer alan "ve" bağlacından iki şartın birlikte arandığı açıkça anlaşılmaktadır. Ancak yükün güvertede taşınabileceğine ilişkin serbesti klozunun (*liberty on carrier to show the cargo on deck*) bulunması, taşıma sözleşmesinin LK'nın (veya L/VK) kapsamı dışına taşınmasına imkan vermez<sup>29</sup>.

### **3- Uluslararası Taşıma Olması**

Uluslararası taşımacılığı düzenleyen diğer konvansiyonların aksine, LK'da taşıma işinin uluslararası niteliğini belirleyen herhangi bir şarta yer verilmemiştir. Bu sebeple konişmento düzenlenmesi koşuluyla, taraf bir devletin kendi limanları arasında yapılan taşımalara da LK'nın uygulanabileceği savunulmaktadır<sup>30</sup>. Gerçekten taraf bir devletin kendi limanları arasında yapılan konişmentolu taşımalara, LK'nın değil de ulusal hukukun uygulanmasının dayanağını bulmak güçtür. LK'yı hazırlayanlar da bu kuralları, ulusal veya uluslararası olup olmadığına bakılmaksızın bütün konişmentolu taşıma sözleşmelerine uygulanmak üzere hazırlamışlardır<sup>31</sup>. Ancak LK'nın ulusal hukuka aktarılması sırasında, uygulama alanını belirlemek için getirilen hükümlerin, genellikle daraltıcı etkiye sahip oldukları görülmektedir. Örneğin,

<sup>28</sup> Ancak bu durum taşıyanın özen borcunun tayininde aleyhine olabilir. Özellikle yükün ambarda taşınacağına ilişkin bir kaydın olması veya hal ve şartlardan ambarda taşınmanın gerekli olduğunun anlaşılması halinde sözleşmeye aykırılık söz konusu olabilir.

<sup>29</sup> Şahin, a.g.e., s.21 vd..

<sup>30</sup> Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s.17-57; Yazıcıoğlu, *Deniz Hukuku 1999*, s.43-44; Yazıcıoğlu, *Deniz Hukuku 2002*, s.50-51.

<sup>31</sup> Karan, *Sempozyum*, s.239; Bu husus uygulama alanını düzenleyen 10. maddenin yanı sıra, Konvansiyonun adından, başlangıç kısmındaki ifadeden ve imza protokolündeki "İç taşımalarla ilgili olarak 6. maddesi tüm yük türleri hakkında bu maddenin son paragrafında belirtilen sınırlamalar dikkate alınmaksızın uygulama konusunda haklarını saklı tutmuşlardır." ifadesinden açıkça anlaşılmaktadır (Aynı yönde bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Hukuku 1999*, s.44-45; Yazıcıoğlu, *Deniz Hukuku 2002*, s.50-51).

İngiltere ve Hollanda “*Outward Bill of Lading*”lere<sup>32</sup>, ABD ve Belçika hem “*Inward*” hem de “*Outward*” konişmentolara LK’yı uygulamaktadır. Almanya ve Fransa’da, deniz taşıma sözleşmesinden doğan bütün taleplere genel bağlama kuralı olarak varma yeri hukuku uygulanmaktadır. Bu sebeple Almanya ve Fransa “*inward*” taşımalara uygulanacak şekilde LK’yı kanunlaştırmışlardır<sup>33</sup>. İskandinav ülkeleri ise daha da ileri giderek kendi aralarındaki deniz taşımalarına LK’nın uygulanmamasını kabul etmişlerdir<sup>34</sup>.

Konvansiyonun uluslararası denizyolu taşımacılığında yeknesaklığı sağlama gayesinden yola çıkan bazı yazarların da LK’nın, yabancılık unsuru bulunan taşıma sözleşmelerine uygulanması gerektiğini savundukları ifade edilmektedir<sup>35</sup>.

Sonuç olarak LK’nın uygulama alanı, ülkeden ülkeye değişen bir hal almıştır. Bu durum, LK’yı ulusal hukukuna alarak taraf olan devletlerin hukukunun seçilmesi yoluyla bazen LK’nın dolanılmasına, bazen de yüklediği sorumlulukların hafifletilmesine imkan vermektedir<sup>36</sup>.

LK’nın taraf devletler tarafından doğrudan kanun kuvveti verilerek tasdik veya hükümlerine aykırı düşmemek suretiyle değiştirilerek iç hukuka alınabileceğini belirten imza protokolü de, 10. maddenin alınmasının zorunlu olup olmadığı veya değiştirilerek alınıp alınmayacağı konusunda bir açıklığa sahip değildir<sup>37</sup>. Bu sebeple herhangi bir taşıma sözleşmesine, Konvansiyonu kendi ulusal hukuklarına dahil etmek suretiyle kabul eden bir devletin hukukunun uygulanması gerektiği hallerde, LK veya bunları esas alan ulusal hukuktan hangisinin uygulanacağı sorunu, açık bir şekilde çözümlenmiş değildir. Böylece, hem taraf devletlerin iç hukukları ile LK arasında, hem de taraf devletler arasında iki değişik kanunlar ihtilafı sorunu ortaya çıkmıştır<sup>38</sup>.

LK’da uygulama alanına giren taşımaların uluslararası niteliğinin açıklıkla tespit edilmemesinden kaynaklanan söz konusu sakıncalar, Visby değişikliği ile giderilmeye çalışılmıştır. Bu amaçla 10. maddeye “*iki ayrı devlet limanları arasında eşya taşınmasına ilişkin...*” ifadesi eklenmiştir. Böylece, LK’nın iç taşımalara uygulanıp uygulanmayacağına ilişkin tereddüt, bu değişikliğe taraf olan devletler bakımından ortadan kalkmış görünmektedir.

<sup>32</sup> Böylece İngiltere’de bütün uygulama şartlarına sahip olsa dahi, İngiltere limanları arasında yapılan taşımalara Lahey Kurallarını uygulanmamaktadır (Erdoğan Göger, “Navlun Mukavelelerinde Kanunlar İhtilafı” *Adalet Dergisi*, Yıl:51, S.11-12, Kasım-Aralık 1960 (*Adalet Dergisi*), s.1039).

<sup>33</sup> Ralph De Wit, *Multimodal Transport: Carrier Liability And Documentation*, London, New York Hong Kong, Lloyd’s Of London Press Ltd, 1995, No.2.66, s.77; Göger, *Adalet Dergisi*, s.1039.

<sup>34</sup> Göger, *Adalet Dergisi*, s.1039.

<sup>35</sup> Karan, *Sempozyum*, s.239-240.

<sup>36</sup> Karan, *Sempozyum*, s.227.

<sup>37</sup> LK, 1937 tarihli ATK’ya alınırken İmza Protokolünde yer alan hükümden yararlanarak değiştirilmek suretiyle alınmıştır (bkz. M. Fehmi Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, İstanbul, Der Yayınları, 1991 (*Sorumsuzluk*) s.43-44; Şahin, a.g.e., s.5).

<sup>38</sup> Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s.17-18; Şahin, a.g.e., s.15-16.



#### 4- Konvansiyonlarda Öngörülen Bağlama Noktası Gerçekleşmelidir

LK'da konişmentonun taraf bir ülkede düzenlenmesi tek bağlama noktası olarak düzenlenmiştir. Visby değişikliği ile buna “*taşımanın bir akit devlet ülkesi limanından yapılması*” ve paramaunt klozu<sup>39</sup> eklenmiştir. LK'nın uygulanması için bu üç bağlama noktasından birinin gerçekleşmesi yeterlidir. Başka bir ifadeyle bu üç bağlama noktası birbirinin alternatifidir.

“*Taşımanın bir akit devlet ülkesi limanından yapılması*” şeklindeki bağlama noktasının gerekli olup olmadığı tereddüt oluşturabilir. Zira, “mallar teslim alınıp yükletildikten sonra, taşıyan veya acentesi ya da kaptan yükletenin talebi üzerine bir konişmento verecektir...” hükmü gereği (L,L/VK m.3§3), konişmento genellikle yükleme limanında düzenlenir. Bu sebeple sözü edilen bağlama noktasının “*konişmentonun akit bir ülkede düzenlenmesi*” şeklindeki bağlama noktasından farklı bir anlam taşımadığı fikri uyanabilir. Oysa taşıyanın veya acentesinin yükletenin konişmento düzenlenmesini talep etmemesine dayanarak veya böyle bir talep olmasına rağmen konişmento düzenlemeyerek, L/VK'nın uygulanmasını önlemelelerini engellemek için böyle bir hükme gerek vardır<sup>40</sup>.

Visby değişikliği ile LK'ya giren bir başka bağlama noktası, tarafların taşıma sözleşmesinde veya konişmentoda, aralarındaki taşıma sözleşmesine Konvansiyon hükümlerinin veya taşıma sözleşmelerini düzenlemek için Konvansiyon hükümlerini yürürlüğe koymuş olan herhangi bir devletin mevzuatının uygulanacağını (Paramount Klozu) kararlaştırmalarıdır (L/VK m.10§1-c). Taraf iradesi gereği Konvansiyon hükümlerinin uygulanması için bunun konişmento veya deniz taşıma sözleşmesini ispat eden diğer bir belgede yer alması gerekir.

### III- TÜRKİYE'NİN LAHEY KURALLARINA TARAF OLMA ŞEKLİ

Yukarıda da ifade edildiği gibi, Türkiye'nin 14.02.1955 tarih ve 6469 sayılı kanunla onaylaması sonucu LK, 04.06.1956 tarihi itibari ile Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir. Ayrıca Konvansiyon, TTK'nın hazırlandığı dönemde yürürlükte olan 1897 tarihli ATK'nın, LK'ya uygun hale getirilmesi ve bu Kuralların Almanya bakımından yürürlüğe konulması amacıyla, 1937 yılında yapılan reform sonucu oluşan metnin iktibas ve bazı küçük değişikliklerle TTK'ya da alınmıştır<sup>41</sup>. Böylece Türkiye, LK'nın yürürlüğe konulması şekliyle ilgili olarak imza protokolünde tanıyan seçimlik yetkilerin ikisini birden kullanmış görünmektedir. Bu sebeple aynı hukuki alanı düzenleyen iki farklı hukuki rejim arasındaki ilişkinin izahı noktasında, doktrin ve uygulamada fikir ayrılıkları ortaya çıkmıştır<sup>42</sup>.

<sup>39</sup> Paramount Klozu, denizyoluyla eşya taşıma sözleşmesinin taraflarının kendi aralarındaki sözleşmeden doğan ihtilaflar konusunda uygulanacak hukuku (LK, L/VK. HK veya herhangi bir ulusal hukuk) tayin etmelerini sağlayan kloz olarak tanımlanmaktadır (Paramount klozu hakkında daha geniş bilgi için bkz. Ülgener, **Batider**, s.104 vd. (Batider): Fahiman Tekil, “Paramount Clause”, **Sigorta Dünyası**, Yıl:11, S.129, Eylül 1970, s.4 ve 22).

<sup>40</sup> Şahin, **a.g.e.**, s.15.

<sup>41</sup> Atamer, **a.g.e.**, s.59; Yazıcıoğlu, **Deniz Hukuku 2002**, s.49; Atilla Aybay v.d., **a.g.e.**, s.628; Karan, **Sempozyum**, s.224; Gündüz Aybay v.d., **a.g.e.**, s.86-87.

<sup>42</sup> Bu tartışmaların kaynağı TTK'nın 1114. maddesine dayanmaktadır. Bu hükmün hazırlanması sırasında taşıyanın koli veya parça başına sorumluluğu, LK'ya uygun olarak 1500 TL ile sınırlanmıştır. Yüksek enf-

## 1- TTK İçinde Yürürlükte Olduğunu Savunan Görüşler

Bu görüşe göre LK hem ulusal, hem de uluslararası taşımacılık bakımından TTK'ya alındığı şekliyle uygulanmalıdır. Zira imza protokolünde LK'yı onaylama veya onları bir iç hukuk tasarrufu haline getirerek yürürlüğe koyma yetkisi verildiği için, ikinci seçeneği tercih eden devletler, LK'yı aynen değil ulusal hukuklarına yansıtıkları şekliyle uyguladılar<sup>43</sup>. Buna göre LK'nın Türkiye'de aynen uygulanıp uygulanmayacağı sorunu, 6469 sayılı Onaylama Kanunu ve o tarihte yürürlükte olan mevzuat uyarınca LK'ya kanun kuvveti verilip verilmediğine göre çözümlenmelidir. 6469 sayılı Onay Kanununda LK'ya Kanun kuvveti verildiğine ilişkin bir düzenleme yoktur. Ayrıca usulüne uygun olarak onaylanan antlaşmaların kanun niteliğinde olduğuna ilişkin hüküm, ne 1924 Anayasası'nda ne de o tarihte yürürlükte olan başka bir düzenlemede vardır. Dolayısıyla, "*Lahey Kurallarının onaylanmasının bir kanunla uygun bulunması bu antlaşmaya kanun kuvveti verilerek aynen iç hukuka alındığı anlamına gelmez*". Bu sebeple, "*Lahey Kurallarına kanun kuvveti verildiği, yani aynen Türk iç hukukuna aktarılmak suretiyle yürürlüğe konulduğu ya da konulmasının amaçlandığı sonucuna varılamamaktadır*". Buna karşılık, TTK'nın hazırlık çalışmaları ve Adliye Encümeni tarafından kabul edilen gerekçeler dikkate alındığında, LK'nın TTK içine alınarak yürürlüğe konulmak istendiği açıkça anlaşılmaktadır<sup>44</sup>.

Diğer bir görüşte ise, TTK yürürlüğe konulurken LK dikkate alındığından LK'nın doğrudan uygulanacağına ilişkin konişmento klozu bulunmadığı sürece, TTK'nın uygulanması gerektiği savunulmaktadır<sup>45</sup>.

## 2- Lahey Kurallarının Doğrudan Yürürlükte Olduğunu Savunan Görüşler

Ayrıntılarda farklar olmakla birlikte, bu görüşler esas itibarıyla Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası düzenlemelerin Anayasalarımızın ilgili (1924 m.26; 1961 m.65; 1980 m.90) maddeleri ile MÖHUK m.1/II hükümleri gereği, ulusal hukuk hükümlerine göre öncelikle uygulanmasının zorunlu olduğu temeline dayanmaktadır<sup>46, 47</sup>. Buna göre TTK ile LK aynı alanı düzenleyen iki ayrı hukuki rejim olduklarından dolayı, aynı hukuki ilişkiyi farklı şekillerde düzenlemeleri halinde "*hukuki rejimlerin yarışması*" söz konusudur. Bu durumda yarışmakta olan hukuki rejimler-

---

lasyonun sonucu bu miktar yetersiz kaldığı için 1983'te 100 bin TL'ye çıkarılmıştır. Ancak zamanla bu miktarında enflasyon karşısında erimesi sonucu LK'daki sorumluluk limitiyle bağdaşmayacak bir durum almıştır. Zira aynı husus, LK m.485'de 100 Sterlin olarak belirlenmiştir. Üstelik bu miktar Konvansiyonun 9. maddesiyle altın esasına bağlanmıştır (Karan, Sempozyum, s.229).

<sup>43</sup> Yazıcıoğlu, **Deniz Hukuku 1999**, s.46-47.

<sup>44</sup> Yazıcıoğlu, **Deniz Hukuku 1999**, s.50-51; Yazıcıoğlu, **Deniz Hukuku 2002**, s.53-54.

<sup>45</sup> Demirkıran, **XVII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar**, 9-10 Haziran 2000, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay., Tartışmalar Kısmı, s.269.

<sup>46</sup> Bu görüşü ilk savunan kişinin Gündüz Aybay olduğu belirtilmektedir (Atamer, **a.g.e.**, s.69).

<sup>47</sup> Aybay/Oral/Biçen, **a.g.e.**, s.20 vd.; Atamer, **a.g.e.**, s.89; Karan, **Sempozyum**, s.231 vd.. Sopacı da bu tartışmaya girmeksizin Türkiye'nin 1995 tarih ve 6469 sayılı Kanunla Brüksel Konvansiyonunu tasdik etmiş ve 04.01.1956 tarihi itibarıyla yürürlüğe koyduğunu ifade etmekle bu görüşe katılmıştır (Birgül Sopacı, "Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler", Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2001, s.88).

den birinin tercih edilmesi gerekir. Bu tercih için “*özel kanunların önceliği prensibi, sonraki kanunun önceliği prensibi ve milletlerarası sözleşmelerin önceliği prensibi*” olmak üzere üç temel prensip uygulanır. LK ile TTK arasındaki hüküm uyumsuzluğuna uluslararası sözleşmelerin önceliği prensibi uygulanmalı ve Türkiye, usulüne uygun olarak ayrılmadıkça, uygulama alanına giren uyumsuzluklarda LK öncelikle uygulanmalıdır<sup>48</sup>.

Bu durumda TTK'nın uygulama alanı ne olacaktır? Karan'a göre, LK'nın esasen taraf bir ülkede kurulan tüm taşıma sözleşmelerine uygulanması gerekir. Ancak Yargıtayın, Konvansiyonun uluslararası yeknesaklığı sağlama amacını dikkate alması ve ruhuna uygun yorumlaması gerekir. Dolayısıyla bu Kurallar en azından iki farklı devlet limanları arasındaki deniz taşıma sözleşmelerine doğrudan uygulanmalıdır. Bu halde, TTK'nın uygulama alanı ise Türk Kabotaj taşımalarıyla sınırlanmış olur<sup>49</sup>. Atamer'e göre ise MÖHUK m.24/II. hükmü gereği, TTK'nın ancak hukuk seçiminin yapılmaması, boşaltma limanının Türkiye'de olması, yabancılık unsuru taşınması ve LK'nın uygulama alanına girmemesi koşullarının birlikte bulunduğu denizyoluyla taşıma sözleşmelerine uygulanabilir<sup>50</sup>. Ayrıca, TTK'nın uygulandığı bütün hallerde taşıyanın sorumluluğunun üst limiti olan 100 bin liralık miktarın (TTK m.1114), Yargıtayın başka davalarda geliştirdiği içtihatlar olduğu gibi, mehaza uygun şekilde ve 100 altın sterlin olarak anlaşılması gerekir<sup>51</sup>. Aksi halde, 6469 sayılı Kanun ve TTK'nın Tatbikat Kanununun uygulanmasından Bakanlar Kurulu sorumlu olduğu için, bir tam yargı davasıyla, LK'nın Türkiye'de gereği gibi uygulanmamasından doğan zararların tazmini istenebilir<sup>52</sup>.

### 3- Uygulamadaki Durum

Yargıtay, konişmento klozu bulunmadığı sürece her uyumsuzlukta TTK'yı uygulamaktadır. Başka bir ifadeyle, LK'nın doğrudan uyguladığı herhangi bir karara rastlanmamaktadır<sup>53</sup>. Gebze Asliye 2. Hukuk Mahkemesinin Assan Demir ve Saç Sanayi A.Ş. ile “*Nefterudovoz 33*” Gemisi Donatani arasındaki davada verdiği kararın 22 Şubat 1999 tarihinde Yargıtayca onaylaması, LK'nın doğrudan uyguladığına

<sup>48</sup> Karan, *Sempozyum*, s.234-235. Benzer şekilde, Aybay/Oral/Biçen, *a.g.e.*, s.19 vd..

<sup>49</sup> Karan, *Sempozyum*, s.241-242. Aynı yönde, Aybay/Oral/Biçen, *a.g.e.*, s.21-22.

<sup>50</sup> Atamer, *a.g.e.*, s.89 vd..

<sup>51</sup> Atamer, *a.g.e.*, s.92-93. Ancak Yargıtayın söz konusu içtihatları mehaza uymayan çeviri yanlışlıklarını kapsamaktadır. TTK'da benimsenen sorumluluk sınırında ise çeviri yanlışlığı değil, benimsenen değerın enflasyon karşısında erimesi söz konusudur. Dolayısıyla yargı organlarının kanun koyucu gibi hareket ederek ve enflasyon karşısındaki erimleri dikkate alarak daha yüksek meblağlara karar vermesi mümkün değildir.

<sup>52</sup> Atamer, *a.g.e.*, s.83.

<sup>53</sup> Yazıcıoğlu, *Deniz Hukuku 2002*, s.49; Karan, *Sempozyum*, s.235. Nitekim, XVII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumunda Karan'nın adı geçen tebliği ile ilgili tartışmalarda söz alan Yargıtay 11. HD. eski üyesi İhsan Demirkıran da bazı Yargıtay kararlarında (Örneğin, 11.HD., 26.2.1982 tarih 785 sayılı ve 21.12.1985 tarih ve 13 sayılı Kararlar) taşımanın taraf bir ülke limanından Türkiye'ye yapıldığı açıkça anlaşılmasına rağmen, Yargıtayın LK'yı uygulamadığını ancak konişmento klozu olarak yazıldığı için 17.01.1980 tarih ve 121 sayılı ilamda uygulandığını tartışmalar sırasında ifade etmiştir (bkz XVII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu: *Bildiriler-Tartışmalar*, 9-10 Haziran 2000, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay., Tartışmalar Kısmı, s.269). Aynı yönde bkz. Aybay/Oral/Biçen, *a.g.e.*, s.42.

ilişkin zikredilen tek karar gibidir<sup>54</sup>. Ancak bu karar, aşağıda sözü edilen davada Kanada Federal Mahkemesine sunulmasına rağmen, mahkeme Assan davasında, tarafların LK'ya göre parça/koli başına sorumluluğunun 100 sterlin olması gerektiği yönündeki bilirkişi raporunu aynen kabul ettikleri ve zarar miktarında mutabık kaldıkları için, Gebze mahkemesinin, haklı olarak raporun doğruluğunu hiç tartışma gereği duymadan karar verdiği gerekçesiyle emsal teşkil etmeyeceği sonucuna varmıştır<sup>55</sup>.

Türk Hukukunda yabancılık unsuru içeren taşıma sözleşmelerine LK'nın doğrudan mı yoksa TTK'ya alındığı şekliyle mi uygulanması gerektiği meselesi, yabancı mahkeme ve hakem kararlarına da konu olmuştur. Bunlardan *ilki*, Kanada Federal Mahkemesi tarafından verilen ve yukarıda sözü edilen karardır. Dava konusu olayda, Mısır Denizcilik Şirketine ait "*Ebn Al Waleed*" gemisiyle Türkiye'den Kanada'ya taşınan eşyada hasar meydana gelmişti. Kanada Federal Mahkemesi, LK "*...yüklemenin yapıldığı ülkede yasalastırılmış buldukları biçimde uygulanacaktır.*" şeklindeki konişmento hükmü gereği, LK'nın Türkiye'de nasıl uygulanması gerektiği meselesini, kararında tartışmak durumunda kalmıştır<sup>56</sup>. Mahkeme, Türkiye'nin 1955 tarihinde onay belgesini Belçika hükümetine vermesi sonucu LK'yı orijinal şekliyle kabul ettiğine, TTK içine almakla da yürürlükten kaldırmadığına, ancak yeniden adapte ettiğine karar vermiştir<sup>57</sup>. Yargıtayın uygulamalarını da kararına gerekçe yaparak<sup>58</sup>, TTK'nın uygulanması gerektiği sonucuna varmıştır<sup>59</sup>. Ancak Yargıtayın konişmentoya ekli belgelerden eşyanın değeri anlaşılabilirdiği takdirde, gerçek zararın tazmin edilmesi gerektiğine ilişkin içtihadını hukuka aykırı bulmuş ve bunun "*Türkiye'nin LK'yı nasıl yasalastırdığı değil, bizzat LK'nın doğru yorumlanması meselesi olduğu*" gerekçesiyle uygulamamıştır<sup>60</sup>. *İkincisi*; 15 Mayıs 2002 tarihinde Londra'da verilen bir hakem karardır. Hakem heyetine Kanada Federal Mahkemesinin kararının da sunulduğu ve konişmento klozunun aynı hükmü içermesine rağmen, aksi yönde sonuca varıldığı belirtilmektedir<sup>61</sup>.

#### 4- Eleştiri ve Görüşlerimiz

##### a) Eleştirilerimiz

Kanaatimizce, Türkiye'de LK'nın uygulanması gereken hallerde TTK'nın uygulanması gerektiğini savunan görüşler, Türkiye'nin 1955 tarihinde onay belgesini Belçika Hükümetine tevdi etmesine rağmen, LK'nın Türkiye bakımından yürürlüğe girmedeği veya yürürlüğe girmekle birlikte aynı kuralların TTK içine alınmasıyla

<sup>54</sup> Atamer, a.g.e., s.67.

<sup>55</sup> Bkz. Ebn Al Waleed Kararı, Paragraf 14.

<sup>56</sup> Bu Kararın gerekçesine ilişkin J. Hugessen tarafından yapılan İngilizce değerlendirme ve Yalçın Kavak tarafından Türkçe Çevirisi için bkz. *Deniz Hukuku Dergisi*, Yıl:4, S.3-4, Eylül-Aralık 1999, s.103-121.

<sup>57</sup> Bkz. Ebn Al Waleed Kararı, Paragraf 8.

<sup>58</sup> Bkz. Ebn Al Waleed Kararı, Paragraf 14.

<sup>59</sup> Karar Türk Doktrininde çeşitli yönlerde değerlendirilmiştir (bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Hukuku* 1999, s.56-60; Atamer, a.g.e., s.84-87).

<sup>60</sup> Bkz. Ebn Al Waleed Kararı, Paragraf 17.

<sup>61</sup> Atamer, aleyhine olan tarafın izin vermediği gerekçesiyle kararın metnini yayımlayamadığını ileri sürerek içeriği hakkında bilgi verilmiştir (bkz. Atamer, a.g.e., s. 87-90).

temeli imza protokolüne dayanan bir tercih değişikliği yapıldığı (önceki kanun sonraki kanun ilişkisi) ve bunun sonucunda LK'nın doğrudan uygulanma imkanı kalmadığı temeli üzerine oturtulmuştur. Bu anlayışa ilişkin eleştiri ve görüşlerimizi aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

1- 1924 Anayasasında ve o devirde yürürlükte olan mevzuatta usulüne uygun olarak yürürlüğe konulan uluslararası sözleşmelerin niteliği hakkında genel bir düzenleme olmaması ve 6469 sayılı kanunda bunun belirtilmemiş olması sebebiyle, Türkiye'nin 1955 tarihli işlemler silsilesiyle Konvansiyona kanun kuvveti vermek istemediği gerekçesi yerinde değildir. Kanaatimizce, burada kanunun susması söz konusudur. Sadece bundan yola çıkarak uluslararası sözleşmelerin kanun niteliğinde olmadığı veya başka bir ifadeyle normlar hiyerarşisinde daha aşağı bir mertebede olduğu savunulamaz. Burada sözü edilen susmanın eşitlik veya üstünlük olarak algılanmasına engel herhangi bir neden görünmemektedir. Nitekim, aynı kanunla onaylanan diğer üç Konvansiyon<sup>62</sup> ile o dönemde benzer işlemler silsilesiyle onaylanan diğer uluslararası düzenlemeler hakkında herhangi bir kuşku ileri sürülmemektedir.<sup>63</sup>

Kanaatimizce, 1955 yılında Türkiye'nin onay belgesini tevdi etmesi sonucu LK yürürlüğe girmemiş ise TTK içinde yürürlüğe konulduğuna ilişkin şu ana kadar herhangi bir tevdi belgesi verilmediği için LK'nın Türkiye bakımından uluslararası alanda halen yürürlükte olmadığı sonucuna varılması gerekir<sup>64</sup>. Bu açıdan Kanada Federal Mahkemesinin ileri sürdüğü yeniden adapte etme işleminin de 14. madde hükmüne bağlı olarak yapılması gerekir. Zira, imza protokolü veya Konvansiyonun diğer maddelerinde Konvansiyonu değiştirerek iç hukukuna adapte eden devletleri uluslararası antlaşmaların yürürlüğe konulması usulleri ile kendi yürürlük hükümlerinden muaf tutan herhangi bir hüküm bulunmamaktadır.

2- TTK'nın hazırlığı sırasında LK'nın dikkate alındığı gerekçesiyle, Türkiye'de LK'nın doğrudan uygulanamayacağı görüşü de yerinde değildir. Zira, TTK iç hukuk tasarrufu olduğu için ancak kendisinden önceki iç hukuk tasarruflarını yürürlükten kaldırabilir. Halbuki uluslararası tasarrufların yürürlüğe konulması ve kaldırılması daha farklı usul ve kurallara tabidir.

3- İmza protokolü her ne kadar LK'nın iç hukuk tasarrufu haline getirerek yürürlüğe konulmasına imkan veriyorsa da, bundan yola çıkarak Konvansiyonun uluslararası hukuk bakımından farklı usullerde yürürlüğe girebileceği ileri sürülemez. İmza Protokolündeki yürürlük şekilleri iç hukuk bakımından bir imkan tanımaktadır. Bu tercihi kullanan devletler, Konvansiyonun taraf olma ve yürürlük usulüne

<sup>62</sup> Bu Kanun ile onaylanan diğer Konvansiyonlar: "Gemi Sahiplerinin Mesuliyetlerinin Tahdidi", "Deniz Ticaret Vasıtalarının Rehini ve İmtiyazı", "Devlet Gemilerinin Muafiyetiyle İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki 1926 tarihli Milletlerarası Sözleşmesi" dir.

<sup>63</sup> Tahir Çağa. "Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler". **Batider**, C.IX. 1977. S. 2. s.290-291 ve dn.7; Atamer, **a.g.e.**, s.71.

<sup>64</sup> Bu sonuca varıldığı takdirde, TTK hükümlerinin ancak MÖHUK gereği ve yabancılık unsuru taşıyan hukuki ilişkilerde Türk Hukukunun yetkili hukuk olduğu hallerle sınırlı olarak uluslararası alanda uygulanması mümkün olacaktır.

ilişkin hükümlerinden muaf tutulmamıştır. Nitekim TTK'nın me hazını teşkil eden ATK'da 1937 yılında yapılan değişikliğe ilişkin onay belgesi, 1 Temmuz 1939 tarihinde Belçika Hükümetine verilmiş ve bu belgede Almanya'nın LK'yı İmza Protokolünün 2. fıkrasına uygun olarak iç hukuka adapte etmek suretiyle kabul ettiği açıkça belirtilmiştir<sup>65</sup>. Ayrıca bu son fikir kabul edildiği takdirde Türkiye LK'yı yeniden doğrudan yürürlüğe koymak isterse, TTK'nın ilgili hükümlerini yürürlükten kaldırması yeterli olacak mıdır sorusu akla gelecektir.

4- LK'nın TTK içine alınarak yürürlüğe konulduğuna ilişkin Türkiye tarafından uluslararası topluma yapılmış herhangi bir irade açıklaması yoktur. Konvansiyonun iç hukuka adapte edilerek yürürlüğe konulabilmesi, onu iç hukuk tasarrufu haline getirmedeği gibi, iç hukuk tasarruflarının yürürlük şekillerine tabi olmasını da gerektirmez. Böyle bir irade açıklamasının Konvansiyonun yürürlük maddelerine ve uluslararası düzenlemelerin yürürlük usulüne uygun olması gerekir. TTK'daki düzenlemelerin yürürlüğü, 6469 sayılı Kanun uyarınca yapılan işlemlerle de ilişkilendirilemez. Zira, 1955 tarihinde TTK henüz hazırlık çalışmaları devam etmekte ve Mecliste dahi kabul edilmemişti. Ayrıca tevdi belgesinin verilmesinden altı ay sonra yani, 14. madde gereği LK'nın yürürlüğe girdiği tarihte (04.01.1956) TTK yürürlüğe girmemişti. Şayet böyle bir ilişkilendirme düşünüldüğü takdirde Türkiye'nin "*akit devlet*" statüsünü kazandığı 04.01.1956 tarihi ile TTK'nın yürürlüğe girdiği 01.01.1957 tarihi arasındaki dönemde –yaklaşık bir yıl- LK'nın Türkiye'deki yürürlük durumunun da tartışılması gerekir. Görüldüğü gibi meselenin sadece imza Protokolünde yer alan yürürlük şekli tercihinin bildirilmesi veya değiştirilmesi olarak görülmemesi gerekir.

İkinci görüşe sonuç bakımından katılmakla birlikte gerekçelerinin yeterli olmadığını düşünmekteyiz. Gerçekten bu görüş, uluslararası antlaşmaların iç hukuk düzenlemelerine göre öncelikle uygulanması gerektiği ilkesinden hareket etmektedir. Oysa LK'yı iç hukukuna alarak taraf olan devletler de uluslararası düzenlemeyi uygulamaktadır. Zira imza protokolü devletlere bu hakkı tanımaktadır. Burada önemli olan, Kanada Federal Mahkemesinin isabetle belirttiği gibi, Türkiye'nin LK'yı nasıl kanunlaştırdığıdır.

### b) Görüşümüz

1- Kanaatimizce, LK uluslararası düzenleme olduğuna göre, Türkiye'de veya herhangi bir ülkede yürürlük durumu tespit edilirken, öncelikle ilgili devletin taraf olma hususunda uluslararası topluma yaptığı irade açıklamasının temel alınması gerekir. Türkiye, LK'yı yürürlüğe koyma iradesini, 6469 sayılı Kanun gereğince onay belgesini 1955 yılında depoziter devlet olan Belçika Hükümetine tevdi etmekle uluslararası topluluğa duyurmuştur. Bu işlemler silsilesi hem o dönemde yerleşmiş iç hukuk uygulamalarımıza ve uluslararası hukuka; hem de Konvansiyonun 14. maddesine uygundur. Buna göre, LK 14. maddesinde yer alan "*...altı ay sonra mevzii mer'iyete girecektir*" hükmü gereği, 04.01.1956 tarihi itibarıyla, imza protoko-

<sup>65</sup> Belgenin Türkçe tercümesi için bkz. Atamer, a.g.e., s.75.

lündeki ilk seçeneğe uygun olarak, ulusal veya uluslararası nitelik ayırımına tabi olmaksızın uygulama alanına (LK m.10) giren bütün deniz taşıma sözleşmelerine doğrudan uygulanmak üzere, Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir.

2- LK'nın TTK içinde yürürlüğe konulması ne anlama gelir? Bunun için öncelikle LK'yı iç hukuka adapte ederek yürürlüğe koyma yetkisinin uluslararası hukuk bakımından niteliğinin belirlenmesi gerekir. Herhangi bir ülkenin LK'yı iç hukukuna adapte ederek yürürlüğe koyması imza protokolüyle verilen bir "*çekince hakkının*" kullanılması niteliğindedir<sup>66</sup>. Zira uluslararası taşıma ilişkilerini düzenleyen Konvansiyonların gayesi, düzenledikleri alanda uluslararası yeknesaklığı sağlamaktır. Bu sebeple bunların hiç birinde taraf devletlere çekince koyma yetkisi verilmemiştir<sup>67</sup>. Fransız ve İtalyan heyetleri LK'nın uluslararası yeknesaklığı sağlama amacıyla hazırlandığını ve mevcut haliyle çekinceye elverişli olmayacağını, daha hazırlık çalışmaları sırasında fark ettikleri için olsa gerek, söz konusu imza protokolünün oluşturulmasını istemişlerdir. Böylece LK tek bir çekincenin konulmasına müsait hale gelmiştir<sup>68</sup>.

Çekinceler ancak usulüne uygun olarak ileri sürüldüğü takdirde ilgili devletçe ileri sürülebilir. Bunlardan *ilki* ilgili devletin, uluslararası düzenlemeyi çekince ile kabul ettiğini imza, onaylama veya katılma aşamasında ileri sürmesidir (AHS m.19)<sup>69</sup>. Başka bir ifadeyle çekince, en geç ilgili devletin çekince konusu düzenlemeyle bağlanma aşamasında ileri sürülmelidir. Dolayısıyla Türkiye, LK'yı imza protokolündeki ikinci seçeneğe uygun olarak, TTK içinde ve değiştirerek yürürlüğe koymak istiyorsa, tıpkı Almanya'nın yaptığı gibi, bunu diğer yürürlük koşulları yanında ayrıca ve usulüne uygun olarak uluslararası topluma açıklamalıdır. Sonuç olarak, halihazır duruma göre, LK'nın Türkiye'de doğrudan uygulanması gerektiği kabul edilmelidir.

<sup>66</sup> "*Çekince (ihtirazi kayıt; reservation; réserve), andlaşmaya taraf olan bir devletin o andlaşma yapılırken bazı hükümlerinin etkisini kendisi bakımından değiştirmeye veya ortadan kaldırmaya yönelik tek taraflı bildirimidir.*" (Melda Sur. **Uluslararası Hukukun Esasları**, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi Yay., 2000, s.56).

<sup>67</sup> Çekinceler, ilgili uluslararası düzenlemeye daha çok devletin taraf olmasını sağlama bakımından faydalıdır. Ancak uluslararası düzenlemelerin bütünlüğünü ve yeknesaklığını bozması bakımından sakıncalıdır (bkz. Sur, **a.g.e.**, s.56). Nitekim, yukarıdan beri yapılan açıklamalardan imza protokolünde tanınan söz konusu çekince hakkının, LK üzerinde her iki etkiyi de üst seviyede gösterdiği anlaşılmaktadır.

<sup>68</sup> Atamer, teklifi sunanların açıklamalarından İmza Protokolünün hazırlanmasındaki asıl gayesinin, LK'nın, m.10'a göre uygulama alanı dışında kalan taşıma sözleşmelerine de uygulanmasını sağlamak için ulusal hukukta düzenleme yapılması olduğunun anlaşıldığı ileri sürmektedir (bkz. Atamer, **a.g.e.**, s.81-82). Ancak bunun yerinde olduğunu düşünmüyoruz. Zira konvansiyona imza koyan devleti belirli bir süre içinde taraf olmaya zorlayan veya buna bir müeyyide öngören herhangi bir kural yoktur. Hazırlık çalışmaları sırasında imza koyan temsilcinin devleti, imza protokolü olmasa da iç hukuk düzenlemelerini yaptıktan sonra LK'ya taraf olabilirdi. Nitekim HK, 78 devletin temsilcilerinin oy birliğiyle kabul edilmesine rağmen sadece yürürlüğü 14 yıl sonra gerçekleşebilmiş ve halen uluslararası alanda fazla rağbet görmüş değildir.

<sup>69</sup> 1969 Tarihli Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesinin tam metni ve bu Konvansiyon hakkında genel bilgiler için bkz. Aslan Gündüz, **Milletlerarası Hukuk: Temel Belgeler Örnek Kararlar**, Geliştirilmiş 3. Baskı İstanbul Beta Yay. No. 481, 1998, s.181 vd.

3- TTK içindeki hükümlerin yürürlüğü ise ancak iç hukuk bakımından söz konusu olabilir<sup>70</sup>. Buna göre söz konusu hükümler, ancak bağlama kurallarına göre Türk Hukukunun yetkili hukuk olduğu, yabancılık unsuru bulunan ve LK kapsamına girmeyen taşıma sözleşmelerine uygulanabilir. Burada haklı olarak LK'nın ulusal ve uluslararası taşıma ayırımı yapmadığı ileri sürülebilirse de uygulamada birçok ülkenin LK'nın uygulama alanını değişik şekillerde sınırladığı gerçeğini de<sup>71</sup> göz ardı etmemek gerekir<sup>72</sup>. Ayrıca bu anlayışın Konvansiyonun uluslararası yeknesaklığı sağlama amacına hizmet ettiğinden dolayı, ruhuna uygun olduğu da savunulabilir<sup>73</sup>. Buna göre LK, 04.01.1956 tarihinden 01.01.1957 tarihi arasındaki dönemde uygulama alanına giren bütün taşıma sözleşmelerine doğrudan uygulanmak üzere yürürlükte iken, 01.01.1957 tarihinden itibaren Türk Limanları arasındaki taşımalar bakımından yürürlük alanı kısıtlanmıştır.

#### IV- SONUÇLAR

Çalışmamız sırasında vardığımız sonuçları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür.

LK'nın "*bir akit devlet ülkesinde düzenlenen her konişmentoya*" uygulanması gerektiği yönündeki hükümden (LK m.10) taraf bir ülkede düzenlenen konişmentoya bağlı olarak yapılan taşımalara hangi koşullar altında LK'nın uygulanacağını anlamak kolay değildir. *Öncelikle*, konişmento henüz düzenlenmemiş olmasına rağmen, düzenlenme ihtimali olan hallerde LK'nın uygulanıp uygulanmayacağı tartışmalıdır. Kanaatimizce, Konvansiyonun 3§3 ve 6. maddeleri birlikte ele alınarak, Konvansiyonun yeknesaklık sağlama amacı doğrultusunda geniş yorumlanması yerinde olur. Buna göre, konişmento isteme konusunda yükletene belirli bir zaman dilimiyle sınırlı olayın, tek taraflı bir talep hakkı tanınmıştır. Bu sebeple yükletenin talep hakkı devam ettiği sürece, taşıma sözleşmesine LK uygulanmalıdır (LK m.3§3). Ayrıca, LK m.6'da ise "*...ne düzenlenmiş ne de düzenlenecek konişmentonun (...no bill of lading has been or shall be issued...)*" bulunması gerektiğinden söz edilmektedir. Buradan taşıyanın, 6. maddede düzenlenen muafiyet kayıtlarından yararlanabilmesi için konişmento düzenlenmeyeceğini ispat etmesi gerektiği anlaşılmaktadır. *İkinci olarak* LK, ulusal veya uluslararası olup olmadığına bakılmaksızın bütün konişmentolu taşıma sözleşmelerine uygulanmak üzere hazır-

<sup>70</sup> Bu noktada TTK'nın hazırlık çalışmaları sırasındaki aksi yöndeki komisyon raporları akla gelebilir. Ancak bir kanunun yorumunda hazırlığı sırasındaki görüşlerden yararlanılmakla birlikte, bunun için öncelikle ilgili hukuki metnin yürürlüğe girmesi gerekir. Oysa, Kanun koyucu TTK'nın uluslararası alanda yürürlüğünü sağlayacak hiçbir usulü işlemde bulunmamıştır. Bu da kanun koyucunun kanunu hazırlayanların bu yöndeki fikirlerini paylaşmadığını göstermektedir.

<sup>71</sup> Bu konuda bkz.yuk. II, 3.

<sup>72</sup> Uluslararası konvansiyonların uygulanması bakımından başka ülkeleri ilgilendirmeyen bu durum uluslararası toplum tarafından hoşgörü ile karşılanmaktadır. Örneğin, İskandinav ülkeleri kendi aralarındaki taşımalara LK'yi uygulamamaktadırlar. Yine bunun gibi, eski Sosyalist Blok Ülkeleri demiryolu taşımalarını düzenleyen COTIF ve eklerine taraf olmalarına rağmen, kendi aralarındaki demiryolu taşımalarını düzenlemek amacıyla farklı Konvansiyonları (SMGS- SMPS) kabul etmişler ve uygulamışlardır (bkz. Sabih Arkan, **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay. No.206, 1987, s.11-12).

<sup>73</sup> Karan, **Sempozyum**, s.241.



lanmıştır. Ancak ulus devletlerin genellikle uygulama alanını çeşitli bakımlardan daraltarak LK'yı uyguladıklarını göz ardı etmemek gerekir.

LK ile aynı derecede geçerli olmak üzere oluşturulan imza protokolüne göre, LK doğrudan kanun kuvveti verilerek veya içeriğindeki kurallar iç hukuka adapte edilerek yürürlüğe konulabilecektir. Türkiye, imza protokolünde tanınan söz konusu seçimlik yetkilerin ikisini birden kullanmıştır. Bu sebeple, aynı hukuki alanı düzenleyen iki farklı hukuki rejim arasındaki ilişkinin izahı tartışmalıdır. Kanaatimizce bu mesele Türkiye'nin LK'yı kanunlaştırma şeklinin tespiti ile çözümlenmelidir. 6469 sayılı Kanun gereğince onay belgesinin tevdi edilmesi sonucu LK, 14. maddesi uygun olarak 04.01.1956 tarihinde doğrudan uygulanmak üzere, Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir.

Aynı kuralların daha sonra TTK içine alınmasının hukuki anlamı ve sonuçları ise imza protokolünde verilen LK'yı iç hukuka adapte ederek yürürlüğe koyma yetkisinin uluslararası hukuk bakımından niteliğinin belirlenmesiyle tespit edilebilir. Kanaatimize göre herhangi bir ülkenin LK'yı iç hukukuna adapte ederek yürürlüğe koyması, imza protokolüyle kendisine verilen "*çekince hakkının*" kullanılması niteliğindedir.

Çekinceler, ancak usulüne uygun olarak ileri sürüldüğü takdirde ilgili devletçe kullanılabilir. Çekincelerden yararlanmanın ilk şartı, ilgili devletin uluslararası düzenlemeyi imza, onaylama ve katılma aşamasında çekinceyi ileri sürmesidir (AHS m.19). Başka bir ifadeyle çekince en geç çekince konusu düzenlemeyle bağlanma aşamasında ileri sürülmelidir. Şu ana kadar Türkiye, LK'yı TTK içinde ve değiştirerek yürürlüğe koyduğuna ilişkin ne çekince ileri sürmüş ne de onay belgesi tevdi etmiştir. İç hukuk usullerine uygun tasarruflarla uluslararası hukuk tasarruflarını kaldırmak veya değiştirmek mümkün değildir. Bu sebeple, Türkiye LK'yı TTK içinde yürürlüğe koymak istiyorsa, tıpkı Almanya'nın yaptığı gibi, bunu ayrıca ve usulüne uygun olarak uluslararası topluma açıklamalıdır. TTK içindeki LK hükümlerinin yürürlüğü ise ancak iç hukuk bakımından söz konusu olabilir.

## KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AHS	: Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi
ATK	: Alman Ticaret Kanunu
BMK	: 1980 Tarihli, Eşyanın Multimodal Olarak (Değişik Yolla) Uluslararası Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu.
bkz .	: Bakınız
CMR:.	Convention On The Contract for The International Carriage Of Goods By Road
CIM (COTIF/CIM)	: Appendice B á la Convention relative aux transport internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 Règles unifomes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM).
CIV(COTIF/CIM)	: Appendice A á la Convention relative aux transport internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 Règles unifomes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV).
COTIF	: Convention relative aux transport internationaux ferroviaires.
HD.	: Hukuk Dairesi
HK	: Hamburg Kuralları
M-99	: Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımlar İçin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında 1999 Tarihli Montreal Konvansiyonu
LK	: Lahey Kuralları
L,L/VK	: Lahey ve Lahey/Visby Kuralları
SMGS	:Soglasheine a mezhdunarodnom zhheleznodorozhnomgruzovom soobshchenii
SMPS	: Soglasheine a mezhdunarodnom passashirskom soobshchenii
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
VK	:Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by air
v.d.	: Ve diğerleri
vd.	: Ve devamı
yuk.	: Yukarıda

## KAYNAKÇA

- Arkan, Sabih: **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987 (Demiryolu).
- Arkan, Sabih: **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1982 (Kara Taşıma).
- Arkan, Sabih: “Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Sorumluluğu”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar**, 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul, Sigorta Hukuku Türk Derneği AIDA Türk Grubu, Ankara, 1985, s.42-99 (Sempozyum).
- Atabek, Reşat: **Eşya Taşıma Hukuku: Deniz Hukuku Hariç**, İstanbul, Sulhi Garan Matbaası, 1960.
- Atamer, Kerim: “Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sorumluluğu”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI, Bildiriler-Tartışmalar**, Ankara, 14-15 Nisan 1989, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, s.225-286.
- Atamer, Kerim: “Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sorumluluğu”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI, Bildiriler-Tartışmalar**, Ankara, 14-15 Nisan 1989, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, s.225-286.
- Aybay, Atilla v. d.: **Deniz Hukuku**, Editör: Gündüz Aybay, İstanbul, Aybay Yay., 1998.
- Aybay, Gündüz v.d.: **Gemilerde Yük İleri ve İşlemleri**, C.I, İstanbul, 1996.
- Aybay, Gündüz/Oral,
- Nilüfer/ Biçen, Esra: **Türk Hukukunda Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğu Üstüne**, İstanbul, Aybay Yay., 2000.
- Belbez, Hikmet: Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorumu, **AÜHFD**, 1946, C.3, S.2-4, s.387-402.
- Çağa, Tahir:“Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı :Gelişmeler”, **Batider**, C.IX, 1977, S.2, s.289-324.
- Çağa, Tahir / Kender,
- Reyegân: **Deniz Ticaret Hukuku: Navlun Sözleşmesi**, C.II, 7. Baskı, İstanbul, Beta, 2004.
- Gençtürk, Muharrem: “Uluslararası Konvansiyonlara Göre Taşıyıcının Eşya Taşımalarında Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, **İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Doktora Tezi, 2005.

- Göger, Erdoğan: "Navlun Mukavelelerinde Kanunlar İhtilafı" **Adalet Dergisi**, Yıl:51, S.11-12, Kasım-Aralık 1960, s.1029-1043 (Adalet Dergisi).
- Gündüz, Aslan: **Milletlerarası Hukuk: Temel Belgeler Örnek Kararlar**, Geliştirilmiş 3. Baskı İstanbul Beta, 1998.
- Kaner, İnci: **Hava Taşıma Hukuku: Hususi Kısım**, Gözden Geçirilmiş 2. Bası, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2004.
- Karan, Hakan: "Yargıtay'ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar**, XVII, 9-10 Haziran 2000, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, s.219-270 (Sempozyum).
- Karan, Hakan: "Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki", **Batider**, C.XX, S.4, Yıl:2000, s.153-165 (Batider).
- Kender, Reyagân/ Çetingil, Ergon: **Deniz Ticaret Hukuku: Temel Bilgiler (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte)** Genişletilmiş 7. Baskı, İstanbul, Beta, 2003.
- Kubilay, Huriye/Akıntürk, Esen: "Elektronik Konişmento", **Prof. Dr. Hayri Domanıç'e 80. Yaş Günü Armağanı**, C.I, İstanbul, Beta, 2001, s.332-354.
- Ridley, Jasper: "**The Law of The Carriage of Goods by Land, Sea and Air**", London, Shaw Sons Ltd., Geoffrey Whitehead tarafından hazırlanan 5. Baskı, 1978.
- Sopacı, Birgül: "Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler", Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, **Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, 2001.
- Sur, Melda: **Uluslararası Hukukun Esasları**, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi Yay., 2000.
- Şahin, Yüksel: "Deniz Taşımacılığında La Haye, La Haye/Visby Kuralları İle Hamburg Kurallarının Karşılaştırılması", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, **İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü**, 1999.
- Tekil, Fahiman: "Hamburg Kuralları ve Türk Deniz Taşıma Hukuku", **Hukuk Araştırmaları**, C.10, S.1-3, 1996, s.407-423 (Hukuk Araştırmaları).
- Tekil, Fahiman: **Deniz Hukuku II: Uluslararası Konvansiyonlar**, İstanbul, Tekil Müşavirlik ve Yayıncılık, 1987 (Uluslararası Konvansiyonlar).
- Tekil, Fahiman "Paramount Clause", **Sigorta Dünyası**, Yıl:11, S.129, Eylül 1970, s.2 ve 22.
- Ülgen, Hüseyin: **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yay., 1988.
- Ülgener, M. Fehmi: "Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri", **Batider**, C.XVIII, S.1-2, Haziran-Aralık 1995, s.93-136 (Batider).

- Ülgener, M. Fehmi: **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, İstanbul, Der Yayınları, 1991 (Sorumsuzluk).
- Wit, De Ralph : **Multimodal Transport: Carrier Liability And Documentation**, London, New York Hong Kong, Lloyd's of London Press Ltd, 1995.
- Yazıcıoğlu, Emine: **Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak**, İstanbul, Beta, 2000 (Hamburg Kuralları).
- Yazıcıoğlu, Emine: "Lahey Kuralları ile Türk Ticaret Kanunu Arasında Uygulanacak Kurallar Sorunu", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl:4, S.3-4, Eylül-Aralık 1999 (Deniz Hukuku 1999), s.39-60.
- Yazıcıoğlu, Emine: "Uluslararası Deniz Taşımalarında Uygulanacak Kural Sorunu", **Deniz Hukuku Dergisi, Gündüz Aybay'ın Anısına**, Yıl:5, S.1-4, Ocak-Aralık 2002, (Deniz Hukuku 2002) s.46-56.
- Yeşilova, Ecehan: **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Sorumluluğu: CMR Madde 3, 34 vd.**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2004.
- Zeyneloğlu, Ahmet: **Taşıma Hukuku: Kara Deniz, Hava Taşımacılığı ve Taşıma Sigortası, İlgili Mevzuat, Uluslararası Anlaşmalar, Yargıtay Kararları, Genişletilmiş İkinci Baskı**, Ankara, Yetkin Yayınları, 1993.
- Longman-Metro Büyük Sözlük: İngilizce-Türkçe-Türkçe**, Türkçe'ye uyarlayan: Güngör Oktay, Metro Kitap Yayın Pazarlama A.Ş., İlk yayın tarihi 1993.