

KARAR İNCELEMESİ

LAHEY KURALLARINA GÖRE TAŞIYANIN SINIRLI SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN BİR DEĞERLENDİRME

Ar. Gör. Özlem Gürses*

İngiliz temyiz mahkemesi (Court of Appeal) tarafından verilen ve kısaca "Kapitan Petko Voivoda"¹ olarak adlandırılan davaya konu olay şöyle gelişmiştir:

20 Ağustos 2000 tarihli charter sözleşmesi ile (Gencon form) gemi maliki gemisini charterere tahsis etmiş, charterer de 22 Ağustos 2000 tarihli taşıma sözleşmesi ile 34 tane yeni kazı makinesinin Kore'den İstanbul'a taşınması hususunda davacılarla anlaşmıştır. Yük, 1-3 Eylül 2000 tarihlerinde güverte altına yüklenmiş ve düzenlenen konişmentoya, yükün sadece güverte altında taşınabileceği kaydı konulmuştur. Gemi, 3 Eylülde Inchon limanından yola çıkmış ve 5 Eylül'de Çin'in Xingang limanına varmıştır. Konişmentoda yer alan, "yükün sadece güverte altında taşınacağı"na ilişkin kayda rağmen Xingang'da 26 tane kazı makinesi güverteye taşınmıştır. 10 Eylül'de buradan yola çıkan gemi, 12 Eylül'de kötü hava koşullarına maruz kalmış ve bunun sonucunda güvertede taşınan makinelerden sekiz tanesi, tespit edildikleri yerden bağının çözülmesi ile denize düşmüş, diğerleri de ıslanarak paslanmıştır. Yükle ilgililer, hem alt hem de asıl taşıyan aleyhine yük hasar ve ziyandan sorumlu oldukları gerekçesi ile dava açmıştır.

Davacılar vekili, yükün izinsiz güvertede taşınmasının sözleşmenin "ağır ihlali" (serious breach of contract) olduğunu ve bu-

* İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Araştırma Görevlisi

¹ Daewoo Heavy Industries Ltd. and Another v. Klipriver Shipping Ltd. and Another (the Kapitan Petko Voivoda), [2003] 2 Llyod's Rep. 1.

nun haksız sapma benzeri bir ihlâl olarak nitelendirilebileceğini, haksız sapmanın sonuçlarının Lahey Kuralları'nda (LK) hükme bağlandığını ve bu hükme göre taşıyanın sorumluluk sınırlamalarından yararlanamadığını, dolayısıyla bu davada da taşıyanın sorumluluk sınırlamalarından yararlanmaya hakkı olmadığını iddia etmiştir. Davalılar, yükün güverteye yüklendiğini davacılara ihbar etmediklerini ve bu konuda davacıların rızalarını almadıklarını kabul etmişler, bununla birlikte denize düşen sekiz makinenin ziyanının deniz tehlikeleri (perils of the sea, LK m.IV/2(c)), diğer ıslanma ve paslanma zararlarının da paketleme yetersizliğinden (insufficiency packing, LK m.IV/2(n)) ileri geldiğini, zira güverteye yüklenen makinelerin üzerlerinin yolculuk tehlikelerine uygun olmayan bir plastik örtü ile kapatıldığını ve bu itibarla sorumlu tutulamayacaklarını, sorumlu tutulabilecekleri bir sebep olsa dahi LK m.IV/5 hükmü gereğince sorumluluklarının sınırlı olduğunu iddia etmişlerdir.

Yerel mahkeme ve temyiz başvurusunu reddeden yüksek mahkeme, iddia ve savunmayı değerlendirirken şu esasları gözönünde tutmuştur: Tarafların yükün taşınması hususunda anlaşmaya vardıklarını gösterir 22 Ağustos 2000 tarihli fax mesajında, yükün sadece güverte altında taşınabileceğinin belirtilmesinin yanında ayrıca taşıma sözleşmesine ilişkin olarak Lahey Kuralları'nın Türkiye'de kabul edildiği şekli ile uygulanmasını öngören General Paramount klozu vardır ve bu kloz konişmentoda da yer almaktadır. Lahey Kuralları'na Kore taraf değildir ancak Türkiye taraftır. Mahkeme, LK'nın Türkiye açısından kabulü ve bu kabulün kapsamının taraflar arasında bir sorun olduğunu, bunu mahkemenin tartışmasına gerek olmadığı gibi, davanın esasına uygulanacak hukuk olan Lahey Kuralları'nın uluslararası bir antlaşma olması itibari ile başka hukuk sistemlerinde nasıl bir değerlendirme yapıldığına değinmeye de gerek görmeksizin Lahey Kuralları hükümlerinin antlaşma metninde yer aldığı şekli ile değerlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir. Mahkeme, LK m.5 hükmünde, bu antlaşma hükümlerinin charterpartilere uygulanmayacağı, ancak bir konişmento düzenlenmesi durumunda uygulanacağı hükmü ile değerlendirmeye başlamış ve LK'nın bu ihtilafa uygulanacağını belirttiikten sonra davacılar vekilinin, LK m.IV/2 hükmüne dayanarak yük hasar ve ziyandan sorumlu olmayacağına ilişkin iddialarına karşılık, taşıyanın yükü güverte altında taşımayı taahhüt ettiğini, eğer taahhüdüne uygun olarak yükü güverte altında

taşısa idi o zaman ileri sürdüğü gerekçelerle yük hasar ve ziyandan sorumsuz olduğunu iddia edebileceğini, buna karşılık olayda zararın deniz tehlikeleri ya da paketleme yetersizliğinden değil, yükün izinsiz güvertede taşınmasından kaynaklandığını ve tüm bu sebeplerle taşıyanın LK m.4/2 (c) ve m.4/2 (n) hükümlerine dayanamayacağını söylemiştir. Bunun yanında, taşıma sözleşmesinin ihlâlinin ağır ya da hafif olmasının ticari açıdan taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması ya da sorumluluk istisnası öngören hükümlerin uygulanmasında etkisi olup olmadığının doktrinde tartışıldığını, Amerikan mahkemelerinin bu soruya olumlu yanıt verdiklerini, bununla birlikte kendi hukuk sistemlerinde sözleşmenin esaslı ihlâlinin (fundamental breach of contract) sorumluluk sınırlamalarından yararlanmayı engelleyeceği kuralının artık eskidiğini ve uygulama alanı kalmadığını belirtmiş, bu konuda daha önce İngiltere mahkemelerinden verilen bazı kararlara da (ör. Taşıyanın elverişsizlikten kaynaklanan yük hasar veya ziyandan sorumluluğunda sorumluluk sınırlamalarından yararlanma hakkını kullanabileceğini söyleyen Happy Ranger, [2002]2 Lloyd's Rep. 357) atıf yaparak davalıların sorumluluk sınırlamalarından yararlanma hakkını kullanabilecekleri sonucuna varmıştır. Bu sonuca varırken yargıçlar, LK m.IV/5 hükmünde yer alan "her halde" (in any eveny) ifadesinin doğurduğu sonuçları önemle vurgulamıştır. Bu ifade karşısında, ihlâlin sonuçlarının ağırlığını tartışmaya lüzum kalmamakta ve izinsiz güvertede yük taşıma halinde, sözleşmenin diğer herhangi bir şekilde ihlâlinden farklı bir değerlendirme yapılması imkânı ortadan kalkmaktadır. Gerek yerel mahkeme ve gerekse üst mahkeme, güverte altında taşınması taahhüt edilmesine rağmen yüklerin güvertede taşınmasının sözleşmenin "ağır ihlâl"i olduğunu kabul etmekle beraber maddedeki "her halde" ifadesi karşısında taşıyanın sorumluluk sınırlamalarından yararlanmasını engelleyen bir durumun varlığının söz konusu olmadığını vurgulamıştır. Son olarak, davacının, taşıyanın sorumluluk sınırlamalarından yararlanması halinde Türk hukukunda bu sınırın koli veya parça başına 100.000 TL yani 5 pence olduğu, bunun taşıyanı tamamen sorumsuz tutmak anlamına geldiği iddiasına karşılık, taşıyanın meseleyi izah ederken abartılı bir üslup kullandığını, yük ile ilgilinin LK m.4/5 hükmünde belirtildiği gibi konişmentoya malın değerini yazarak ya da daha yüksek bir sınır tespit ederek bu durumun ortaya çıkmasını önleyebilme imkânına sahip olduğunu, bunu yapmasa dahi da-

vanın esasına uygulanacak hukuk olarak “eski” Lahey Kuralları yerine Lahey/Visby kurallarını seçebileceğini ve bu şekilde menfaatlerini daha iyi koruma altına alma imkânının yükü ilgilinin elinde olduğunu belirterek temyiz başvurusunu reddetmiştir².

İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

I. Kararda da belirtildiği gibi taşıma sözleşmesinin delili olarak kabul edilen 22 Ağustos 2000 tarihli fax mesajında ve konuşmada “Paramount klozu” yer almaktadır. Çarter sözleşmelerinde, tarafların kanun ve konvansiyonlardan birine etkinlik kazandırmak için aralarında anlaşarak sözleşmeye bu yönde koydukları şart “Paramount klozu” olarak adlandırılmaktadır³. Bu suretle taraflar açıkça veya yollama yaparak aralarındaki hukuki ilişkiye uygulanacak hukuku belirlemektedir. Kararda belirtildiği üzere tarafların çarter sözleşmesine ve konişmentoya dercettikleri Paramount klozu, Lahey Kuralları’nın Türkiye’de kabul edildiği şekli ile uygulanacağı yönündedir. Buna rağmen mahkeme, Lahey Kuralları’nın bir uluslararası antlaşma olduğu gerekçesi ile diğer ulusal hukuklarda Lahey Kuralları’nın ilgili maddelerinin nasıl uygulandığı araştırmasına gerek duymaksızın İngiliz hukukunda yapılan değerlendirmeleri göz önünde bulundurmuş, bununla birlikte Türk hukukunda yer alan sorumluluk sınırlama birimini uygulamıştır. Halbuki mahkemenin, Lahey Kuralları’nın Türkiye’de kabul edildiği şekli ile uygulanacağı kararlaştırıldığı için Türk hukukunda şartların nasıl değerlendirildiğini araştırması ve sözleşmeyi o kurallara göre yorumlaması gerekirdi⁴. Bununla beraber, Lahey Kuralları’nın uygulama alanı bulduğu bir durumda Paramount klozu yolu ile bir ulusal kanuna yapılmış yollama, an-

² Kararla ilgili özet bilgi ve ve kararda mahkemenin benimsediği esaslara ilişkin açıklamalar için bkz. “On Appeal: The Starsin and The Kapitan Petko Voiveda”, S&TL, Volume 4, Number 1, s.14-17.

³ Fehmi ÜLGNER, “Çarter Sözleşmeleri”, C.I, İstanbul:Der Yayınları, 1998, s.123; Tahir ÇAĞA / Rayegân KENDER, “Deniz Ticareti Hukuku II”, 7. Baskı, İstanbul:Beta Yayınları, 2004, s.72; Fahiman TEKİL, “Deniz Hukuku”, 6. Baskı, İstanbul: Alkım Yayınevi, 2001, s.263, Julian COOKE, Timothy YOUNG, Andrew TAYLOR, John D.KIMBALL, David MARTOWSKI, Leroy LAMBERT, “Voyage Charters”, Second Edition, LLP, 2001, s.897-898.

⁴ Lahey Kuralları’nın bazı devletlerce antlaşmanın onaylanması, bazı devletlerce iç hukuk düzenlemesi haline getirilerek yürürlüğe konması sebebi ile mahkemenin mümkün olduğu kadar diğer ülke hukuklarında LK ile ilgili olarak nasıl bir değerlendirme yapıldığını araştırması gerektiği yönünde bkz. COOKE ve diğerleri, s.898.

çak o ulusal kanunun Lahey Kuralları'nın emredici hükümlerine aykırı düşmeyen maddeleri için geçerlidir⁵. Karara esas alınan LK m. 4/2 ve m.4/5 hükümleri, TTK'nın 1063 ve 1114. maddelerine karşılık gelmektedir ki bu maddeler LK'nın emredici hükümleri ile çelişmemekte ve dolayısı ile Türk hukukunun olaya uygulanması için bir sebep bulunmamaktadır. Nitekim mahkemenin, bir uluslararası antlaşma olması sebebi ile diğer hukuk sistemlerinde yapılan yorumlara değinmeyi gereksiz görmesi, doktrinde de eleştirilmiş, uygulanacak kurallarda birlik sağlama amacı göz önünde bulundurulduğunda, mümkün olduğu kadar diğer uluslarda yapılan değerlendirmelerin de dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir⁶.

II. Lahey Kuralları m.4/2 hükmünün kaynak teşkil ettiği TTK m.1063'de denizciliğin tipik bazı zarar verici olaylarından taşıyanın sorumsuzluğu asıl olarak kabul edilmiş, bunun yanında yük- le ilgili şahıslara kusuru ispat yükümlülüğü yüklenmiştir. Madde- de sayılan tehlikeler, genel hayat tecrübelerine göre, tesadüfi, ya- ni donatan ve adamlarının veya yardımcı şahıslarının kusurlu ha- reketlerinden ileri gelmeyen zarar sebepleridir⁷.

TTK m.1063 (LK m.4/2)'de yer alan sorumsuzluk hallerinden yararlanmak isteyen taşıyan, zararın özel tehlikelerden doğmuş olabileceğini gösteren vakıaları ispat etmelidir. Taşıyanın bu ispat yükümlülüğünü yerine getirmesi halinde zararın gerçekten söz konusu özel tehlikeden doğmuş olduğu yolunda aksi ispat edile- bilir karine doğmuş olacaktır (TTK m.1063/2)⁸. Yükle ilgili, kari- neyi çürütebilmek için;

a) Zararın ispat edilen özel tehlikelerden ileri gelmesinin mümkün bulunmadığını, veya

b) Zararın bildirilen tehlikeden değil, taşıyanın sorumlu oldu- ğu bir sebepten, mesela geminin elverişsiz olmasından ileri geldi- ğini, veya

c) Zarar bahsolunan tehlikeden ileri gelmiş olmakla beraber

5 TEKİL, s.263-264

6 Francesco BERLINGIERI, "Uniform Interpretation of International Conven- tions, The Kapitan Petko Voiveda" Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2004, 2 (May), s.153.

7 ÇAĞA/KENDER, s.160.

8 Ayrıca bkz. COOKE ve diğerleri, s.961,

aa) Tehlikenin meydana gelmesinde kusur (mesela taşıyanın şahsi teknik kusuru yahut kendisinin veya adamlarının ve gemi adamlarının ticari kusurları) bulunduğunu, veya

bb) Söz konusu özel tehlikenin yanında taşıyan veya adamlarının yahut gemi adamlarının kusurlarının da zararın doğmasına amil olduğunu, ispat etmesi gereklidir (TTK m.1063/3).

Karara konu olan olayda da mahkeme, taşıyanın yükü güverte altında taşımayı taahhüt etmesine karşılık bu taahhüdüne uymadığını, zararın deniz tehlikeleri ya da ambalaj yetersizliğinden değil, yükün güvertede taşınmasından kaynaklandığını ve bu sebeple taşıyanın muhtemel sorumsuzluk hallerinden yararlanamayacağını söylemiştir. Gerçekten de malın izinsiz güverteye yüklenmesi istif hatası yani ticari kusur teşkil eder. Güverteye izinsiz yüklenen yük zarar gördüğü zaman taşıyan, TTK m.1063/1.1 hükmüne dayanamayacaktır; zira burada zararın asıl sebebi deniz tehlikeleri değil, yükün onanmadan güverteye yüklenmiş olmasıdır⁹.

III. Taşıyanın muhtemel sorumsuzluk hallerinden yararlanamayacağı ve yükün hasar ve ziyandan sorumlu tutulacağı meselesinin hallinden sonra, taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılabilip sınırlandırılmayacağı meselesi tartışılmıştır. Davacılar vekili, sözleşmenin ihlâlinin ağırlığını vurgulamış ve bunun yanında Türk hukukuna göre sorumluluk sınırlamasının koli veya parça başına 5 pence ile sınırlı olduğu ve bunun pratikte taşıyanı tamamen sorumsuz tutmak anlamına geldiğini ileri sürmüştür. Gerek LK m.4/5 hükmü gerekse TTK m.1114'e göre, "*Yükleten yükün cins ve kıymetini yükleme başlamadan önce bildirmemiş ve bu beyanı konişmentoya yazılmamış olduğu takdirde taşıyan, her halde beher koli veya parça başına belirli bir tutarla sınırlı olarak sorumlu olacaktır.*" Burada belirtilen sınırlama, "her halde" ifadesi sebebi ile taşıyana karşı yük ile ilgili zararlar sebebi ile Ticaret Kanununa (deniz hukukuna) dayanılarak yapılan bütün talepler için uygulama alanı bulmaktadır¹⁰. Kusurun derecesine bakılmaksızın

⁹ ÇAĞA/KENDER, s.53.

¹⁰ Ergon ÇETİNGİL, "Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Belli Bir Tutarla Sorumluluğu", Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 1984, s.156; Rayegân KENDER, "Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu" Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984, s.87. TTK'nun 1114. maddesinin, haksız filler de dahil olmak üzere (akdi mesuliyeti düzenleyen hükümler olmasına rağmen) deniz hukukuna müstenit her türlü zarardan mesuliyete uygulanacağı yönünde bkz. M.Sami OKAY, "Deniz Ticaret Hukuku II", İstanbul, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, No:1683,1971, s.205,206.

ziya veya hasara ağır kusur neticesinde ve hatta kasten sebebiyet verilmiş olması halinde dahi taşıyan sorumluluk sınırlamalarından yararlanabilecektir¹¹. Bu halde TTK m.1061, 1062, 1019, 1028 gereğince m.1114 söz konusu olacak, gecikme zararları ise genel hükümlere tabî olduğu için bu sınırlamadan yararlanamayacaktır¹². Donatana karşı kendi gemisindeki yüklerle ilgililerin TTK m.947'ye müsteniden yaptıkları akdi veya akit dışı taleplerle çatma hükümlerine (TTK m.1217 vd) göre yaptıkları müracaatlarda TTK m.1114. uygulanacaktır¹³. Buna karşılık yanlış konişmento düzenlenmesinden doğan sorumluluk (TTK m.1064)¹⁴ ile Borçlar Hukukunun haksız fiil hükümlerine dayanan sorumluluk hallerinde TTK m.1114'ün uygulanması mümkün değildir¹⁵. TTK m.1114 ve LK m.4/5 hükmü yüklerle ilgili lehine olmak üzere emredici bir niteliğe sahiptir; yani söz konusu miktar artırılabilirdiği halde azaltılamaz.

Taşıyanın yükü izinsiz güverteye yüklemesi ticari kusur teşkil eder ve bu sebeple taşıyan TTK'nın 1061. maddesi uyarınca sorumlu olacaktır. TTK m.1114 (ve LK m.4/5) hükmü, maddede belirtilen şartların gerçekleşmesi ile izinsiz güverteye yükleme halinde de uygulama alanı bulacaktır. Mahkeme de "in any event" yani "her halde" sözcüğünden yola çıkarak bu ifade sebebi ile sözleşmenin ihlâlinin ya da taşıyanın kusurunun ağırlığı ile ilgili herhangi bir ayırım yapılmaksızın, yükleten yükün cins ve kıymetini yükleme başlamadan evvel bildirmemiş ve bu beyanı konişmento ya yazılmamış olduğu takdirde taşıyanın sorumluluk sınırlamalarından yararlanma hakkı olduğu yönünde karar vermiştir. Yukarıda da belirtildiği gibi, LK m.4/5 hükmüne karşılık gelen TTK m.1114 hükmünde "in any event" sözcüğüne karşılık olarak kullanılan "her halde" ifadesi Türk hukukunda da aynı şekilde yo-

¹¹ ÇAĞA/KENDER, s.165; ÇETİNGİL, s.139; COOKE ve diğerleri, s.998.

¹² Gecikme zararlarının da TTK'nun 1114. maddesindeki sınırlamaya tâbi olduğu görüşünde; Sami AKINCI, "Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri", İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınlarından No:1314, 1968, s.362.

¹³ ÇETİNGİL, s.157 ve dpn.48.

¹⁴ Bu hükmün dayandığı ana fikir: Taşıyan bir yükü teslim almakla nasıl bir sorumluluk rizikosu altına girdiğini bilmek zorundadır. Ona göre icap eden özeni gösterecek ve gerekli emniyet tedbirlerini alacaktır. Yanlış beyan bunlara mani olmaktadır (Kender, dn.10, s.87).

¹⁵ AKINCI, Borçlar Kanunu'na müsteniden yapılacak haksız fiil taleplerinde söz konusu tahdidin uygulanmayacağına, yanlış konişmentodan kaynaklanan taleplerde ise meselenin tartışmalı olduğuna değinmiştir. (s.362).

rumlanmaktadır¹⁶. Gerçekten de mahkemenin de hükmünde ayrıca değindiği gibi yükü ilgili bu hükmün muhtemel adaletsiz sonuçlarını engellemek için malın cins ve değerini konimentoya yazdırabileceği gibi, taraflar anlaşarak daha yüksek bir sınır belirleyebilirler (ki zira maddede ifade edilen sınır asgari miktarı tespit etmektedir); ya da uygulanacak hukuk olarak Lahey/Visby kuralları veya diğer bir uluslararası antlaşma hükümlerini seçebilirler.

IV. Kararda, sorumluluk miktarının hesaplanmasına ilişkin bir veri bulunmamakla birlikte, davacının iddiaları ve buna karşılık mahkemenin değindiği hususlar göz önünde bulundurulduğunda, TTK m.1114 hükmünde yer alan 100.000 TL'lik (eski Türk Lirası) sınırın uygulandığı anlaşılmaktadır. Deniz yolu ile yük taşımalarında, taraflar arasında çıkacak ihtilaflarda LK'nın Türkiye'de kabul edildiği şekli ile uygulanacağı kararlaştırılmışsa, (sınırın koli veya parça başına eski Türk Lirası birimi ile 100.000 TL, yeni Türk Lirası birimi ile 10 kuruş olması sebebi ile) sorumluluk sınırının hesaplanmasında esas alınacak birim hakkında doktrinde görüş ayrılığı bulunmaktadır. Bu konuda ileri sürülen görüşler, 1924 tarihli Lahey Kuralları'nı Türkiye'nin uygulama yükümlülüğünün antlaşma hükümlerinin TTK'ya alınması ile değil, antlaşmanın onaylanması ile doğduğu ve TTK'nın 1114. maddesinin Lahey Kuralları'na aykırı bir hüküm olduğu¹⁷, ya da iç taşıma dış taşıma ayrımı yapılmaksızın TTK hükümlerinin değil, doğrudan Lahey Kuralları hükümlerinin uygulanması gerektiği¹⁸, ya da 1924 Anayasası döneminde usulüne göre yürürlüğe konulan milletlerarası antlaşmaların kanun hükmünde olduğuna dair Anayasa'da herhangi bir hüküm olmadığı ve o dönemde antlaşmaya kanun hükmü veren ayrıca herhangi bir işlem yapılmadığı, antlaşma hükümlerinin TTK'ya alınması ile Lahey Kuralları'nın Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin iç hukuk düzenlemesi haline getirilerek Türkiye açısından yürürlük kazandığı¹⁹ gibi pek çok farklı değerlendirme yapılmıştır. Bu değerlendirmeler sonucunda benim-

¹⁶ Bkz. Yukarıda dn.10.

¹⁷ Kerim ATAMER, "Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi", Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 5, sayı 1-4, s.83.

¹⁸ Hakan KARAN, "Yargıtay'ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli Lahey Kaideleri'ni Uygulaması Gereği", XVII.Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara 2000, s.240.

¹⁹ Emine YAZICIOĞLU, "Lahey Kuralları ile Türk Ticaret Kanunu Arasında Uygulanacak Kurallar Sorunu", Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:4, sayı 3-4, s.51.

senen görüşe göre TTK'da yer alan 100.000 TL'lik sınırın mı yoksa LK'nda yer alan 100 Sterlin (altın değeri)nin mi uygulanacağı konusunda fark ortaya çıkmaktadır.

Lahey Kuralları'nın imza protokolünde devletlerin LK'na nasıl taraf olacakları belirtilerek bu konuda iki seçenek sunulmuştur. Buna göre devletler, "ya Lahey Kuralları'na kanun kuvveti vererek aynen ya da bu antlaşmada kabul edilen kuralları hukuk sistemlerine uyacak şekilde değiştirerek iç hukuklarına almak suretiyle²⁰ yürürlüğe koyabilecektir." Lahey Kuralları hükümlerinin uygulanması probleminin çözümü için Türkiye'nin imza protokolünde belirtilen bu gereklerden hangisini yerine getirdiğinin incelenmesi gerekir. Türkiye, 14.2.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun²¹ ile Lahey Kuralları'nı onaylamıştır. Lahey Kuralları'nın 14. maddesine göre antlaşma, antlaşmanın akdinden sonra antlaşmaya taraf olacak devletler için tasdik evrakının Belçika Hükümeti tarafından alınmasından altı ay sonra yürürlüğe girecektir. Türkiye açısından antlaşma 4.1.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ancak Türkiye, imza protokolünün aradığı, "antlaşmaya kanun hükmü verilmesi gereği"ni yerine getirmemiştir.

Almanya, 10.8.1937 tarihli Kanun²² ile antlaşma hükümlerini Alman Ticaret Kanunu'na almıştır. 1.07.1939 tarihinde Almanya, 1924 Lahey Kuralları'na katılma belgesini Belçika Hükümeti'ne tevdi etmiş ve 22.11.1939 tarihli Kanun²³ ile de Lahey Kuralları'nı tasdik etmiştir. Antlaşma hükümleri Almanya açısından 1.1.1940 tarihi itibari ile (LK m.14 gereği) bağlayıcı hale gelmiştir²⁴.

Türkiye ise antlaşmayı onayladıktan ve 4.1.1956 tarihinde antlaşma Türkiye açısından yürürlüğe girdikten sonra TTK tadil edilmiştir. 21.9.1956 tarihinde, TTK'ya, 1937 tarihli Kanunla değişik Alman Ticaret Kanunu'nun Lahey Kuralları'nı esas alan hükümleri alınmıştır. Böylece antlaşmanın temel prensipleri iç hukukumuza dahil edilmiştir.

²⁰ Lahey Kuralları, İngiliz hukuk sistemine göre hazırlanmıştı. Kara Avrupa'sı ülkelerinin antlaşma hükümlerini kendi sistemlerine uygun hale getirebilme olanağı tanınması için imza protokolünde devletlerin antlaşmayı iç hukuklarına uygun hale getirerek yürürlüğe koyabilecekleri hükme bağlanmıştı.

²¹ RG. 22.2.1955, sy. 8936

²² RGB. I 891.

²³ RGBI. II 1049.

²⁴ Karan, bu hususla ilgili olarak Almanya'nın sözleşmeyi hiçbir zaman onaylamadığını belirterek bir yanılğıya düşmektedir. (s.224).

1956 yılında TTK hükümlerinde yapılan tadilden önce, 14.2.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun ile Lahey Kuralları'nın onaylanması ile antlaşmaya kanun hükmü verilmiş midir sorusuna cevap verebilmek için o dönemde yürürlükte olan Anayasa hükümlerine göre bir değerlendirme yapmak gerekmektedir. Antlaşmaların akdi yetkisini düzenleyen hükümlerin niteliği ile, bunların iç hukukla uygulanmasını yöneltten ilkeler arasında sıkı bir bağlantı vardır²⁵. Bir antlaşma hükümlerinin kendiliğinden uygulanabilir olup olmadığının belirlenebilmesi için antlaşmanın yürürlüğe girdiği dönemde yürürlükte olan Anayasal düzene göre değerlendirme yapılması gerekir. İyice yerleşmiş bir hukukun genel prensibi uyarınca, her olayın vuku bulduğu anda geçerli olan hukuk kuralları altında değerlendirilmesi gerekir; aksi öngörülmuş olmadıkça hukuk kuralları önceye etkili olarak hüküm doğurmaz²⁶. Lahey Kuralları'na 1924 Anayasası döneminde taraf olduğumuz için o dönemdeki Anayasal düzenlemeler ışığında değerlendirme yapılmalıdır²⁷. 1924 Anayasası'nda, 1961 Anayasası'nın 65. ve 1982 Anayasası'nın 90. maddesinde olduğu gibi, "Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası anlaşmalar kanun hükmündedir" şeklinde bir hüküm yer almamaktadır. Bu sebeple de 1924 Anayasası yürürlükte iken onaylanan Lahey Kuralları'na sadece antlaşmanın onaylanması ile kanun hükmü verildiğini söylemek mümkün değildir²⁸. Bundan ayrı bir tasarrufi işlemle antlaşmaya kanun hükmü verilmesi gerekli idi. İmza protokolü gereği antlaşma ancak bu şekilde uygulanabilecektir. Fakat antlaşmaya kanun kuvveti vermek yerine Alman Ticaret Kanunu'ndan 1956 yılında TTK'ya alınan hükümlerle Lahey Kuralları iç hukuk düzenlemesi haline getirilmiştir. Böylelikle imza protokolünde belirtilen gereklerden ikincisi yerine getirilmiş olmakla, TTK'ya alınan hükümler uygulanarak Lahey Kuralları hükümleri de uygulanmış olacaktır²⁹.

25 Sevin TOLUNER, "Milletlerarası Hukuk ile İç Hukuk Arasındaki İlişkiler", İstanbul, 1973, s.407.

26 Sevin TOLUNER, "6 Mart 1995 Tarihli Ortaklık Konseyi Kararı - Milletlerarası Hukuk Açısından Bir Değerlendirme", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C.LV,sy.1-2, s.12.

27 1924 Anayasası'nın antlaşmaların akdi ile ilgili getirdiği düzen hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.TOLUNER, (dn. 25), s.315 vd.

28 YAZICIOĞLU, s.50.

29 Buna karşılık bir diğer görüşe göre ise Lahey Kuralları onaylanmakla aynı zamanda antlaşmaya kanun hükmü verilmiştir. Bkz. KARAN, s.232. KA-

Almanya açısından kendi hukuk sistemine uygun hale getirilerek iç hukuk düzenlemesi haline gelen Lahey Kuralları, Türkiye açısından da 21.9.1956 tarihinde iç hukuk düzenlemesi haline gelmiştir³⁰. Bu sebeple de Lahey Kuralları'nın antlaşma metninin mi yoksa TTK hükümlerinin mi uygulanması gerektiği hususu sorun teşkil etmeyecektir. Türkiye açısından Lahey Kuralları'nın antlaşma metni değil, bu antlaşma hükümlerinin iç hukuk kurallı haline getirilmiş şekli olan TTK'nın ilgili hükümleri uygulanacaktır³¹.

V. İngiliz Temyiz Mahkemesi (ve yerel mahkeme) Lahey Kuralları'nın Türkiye açısından nasıl uygulanacağına ilişkin herhangi bir tartışmaya yer vermemiş, taraflar da buna hiç değinmemiştir ve neticede mahkeme doğrudan TTK'nda yer alan (eski) 100.000 TL'lik sınırın uygulanacağı yönünde karar vermiştir. Burada koli ve parça kelimeleri ile neyin kastedildiğine de kısaca değinmekte yarar vardır³².

Koli ibaresiyle yükün sandık, çuval, paket veya ambalaj gibi herhangi bir şekilde muhafaza içine alınmış olması hali ifade edilmektedir³³. TTK m.1114 hükmünde geçen "parça" kelimesi LK'nda yer alan "ünite" sözcüğü için kullanılmıştır. Parça ibaresinin boşluk dolduran bir kavram olduğu, yük için bir kap içinde ve yeterli muhafaza altında bulunmadığı zaman kullanıldığı, koli varken parçadan söz edilmediği belirtilmiş; bu itibarla sadece dökme yükleri de-

RAN, tebliğinde, Lahey Kuralları her ne kadar 1924 Anayasası yürürlükte iken taraf olunan bir milletlerarası antlaşma olsa da onay işlemi ile kazandığı hukuki mahiyetin değerlendirilmesinde 1961 ve 1982 Anayasaları'nın da göz önünde bulundurulması gerektiğini savunmaktadır. Aynı görüşte ATAMER, s.94. Biz bu görüşe katılma imkânı bulamıyoruz. Çünkü bir hukuk kuralının yürürlüğe girişi ve uygulanışını değerlendirirken söz konusu kuralın kabul edildiği dönemdeki kanuni düzenlemeye göre bir belirleme yapılması gerekir.

30 Aynı yönde OKAY, s.210,214. OKAY, Lahey Kuralları'nın TTK'ya alınışı ile iktibas edildiğini belirtmiştir.

31 YAZICIOĞLU, s.52.

32 LK m.4/5'te yer alan "package or unit" kıstaslarının ortaya çıkışına ilişkin olarak LK'nın tarihsel gelişimi ve hazırlık çalışmaları ile ilgili bilgi için bkz. Gündüz AYBAY/Kerim ATAMER, "Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu", Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar, Ankara, 14-15 Nisan 1989, ss.225-275.

33 Rayegân KENDER / Ergon ÇETİNGİL, "Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler", Genişletilmiş 7.Baskı, İstanbul: Beta Yayınları 2003, s.132, ÇAĞA/KENDER, s.168; TEKİL, s.538-539.

ğil muhafaza içine alınmadıkları takdirde, otomobil, otobüs kamyon makine gibi her nevi malı da kapsadığı ifade edilmiştir³⁴. Yalnız makine, otobüs, otomobil, traktör, kamyon gibi yüklerin herhangi bir muhafaza içine alınmadan açıkta taşınması ile ilgili olarak Türk doktrininde ileri sürülen bir görüşe göre bu halde ortaya çıkan adalete aykırı durumu önlemek için TTK m.1114 hükmü dar yorumlanmalı, bu gibi yükler parça-ünite olarak kabul edilmemelidir. Böylece koli veya ünite dışında ve onlardan farklı olarak belirli tutar ile sorumluluğun geçerli olmadığı diğer bir yük grubundan söz edilmektedir³⁵. Buna karşılık bir diğer görüşe göre, LK ile kabul edilen sistemin gereği bütün eşyanın durumuna göre koli veya ünite parça sayılmalıdır³⁶. Ünite (parça) koli dışındaki bütün yükleri kapsayacak genişlikte boşluk dolduran bir kavram olarak görülür. Bu itibarla bunlar dışında üçüncü bir grup mevcut değildir. Bu gibi yükler için ortaya çıkabilecek adaletsiz sonuçların önlenmesi isteniyorsa yükleten yükleme başlamadan önce eşyanın cins ve kıymetini bildirip bunların konişmentoya yazılmasını temin etmelidir³⁷.

SONUÇ

Netice itibari ile yerel mahkeme ve üst mahkemenin, uluslararası bir antlaşma hükümlerinin esasa uygulanacak hukuk olması gerekçesi ile Paramount klozunda yer alan "Lahey Kuralları'nın Türkiye'de kabul edildiği şekli ile uygulanacağı" ibaresini gözardı ederek diğer hukuk sistemlerinde yapılan değerlendirmelere değinmeye gerek görmemesine katılmıyoruz. Ancak ilgili maddeler değerlendirilirken yapılan yorumların, Türk hukukunda yapılan yorumlarla örtüştüğünü de belirtmeliyiz.

³⁴ KENDER/ ÇETİNGİL, s.132-133; ÇAĞA/KENDER, s.169-170, TEKİL, s.562.

³⁵ OKAY, s.208-209; AKINCI, s.361.

³⁶ ÇETİNGİL, s.156.

³⁷ ÇETİNGİL, s.156.