

**DENİZ HUKUKUNUN TEVHİDİ HAKKINDA 10 MAYIS 1952  
TARİHLİ BRÜKSEL ANLAŞMALARI**

**Çatmalardan mütevellid ceza ve hukuk dâvalarında salâhiyet.  
İhtiyatî haciz.**

**Prof. Georges Ripert**

1905 de başlayıp 1926 danberi inkıtaa uğramış olan deniz hukukunun resmî bir şekilde tevhidî işi tekrar ele alınmış bulunuyor. Brüksele diplomatik konferansının 2 Mayısla 10 Mayıs 1952 arasında akdolunan dokuzuncu içtimanda 10 Mayıs 1952 tarihini taşıyan üç yeni mukavele imzalandı.

Bu milletlerarası mukavelelerin hazırlanma safhası çok iyi tertib olunmuşdur. Millî teşekküllerin çalışmalarından istifade eden Comité maritime international, projeleri tetkik edip metinleri tesbit eder; resmî bir anlaşmanın mümkün olduğuna kanaat getirince, Belçika hükûmetinden diplomatik bir konferans toplanmasını talep eder. Bu toplantılara «celse» demek âdet olmuşdur. Bu tâbirin burada kullanılması hukuken yanlışdır, zira Konferans daimî bir organ değildir. Fakat Konferansı toplamak şerefini Belçika'dan almayı hiç kimse düşünmiyeceğinden, daimîlik hukuken değilse de fiilen temin edilmiş bulunmaktadır.

1937 Paris Konferansında, Comité maritime international, çatmalardan mütevellid ceza ve hukuk dâvalarında salâhiyete mütedair iki proje tedkik etmişdi.

O tarihde, birinci mesele, ileride bahsedeceğimiz meşhur «Lotus» dâvasından dolayı, günün mevzuunu teşkil etmekteydi.

İkinci proje ise, çatma hakkındaki 1910 tarihli milletlerarası Mukaveleyi itmam edecekti. Paris'de, Me Léopold Dor'un raporu üzerine hazırlanan iki proje, 15 senedenberi sürüncemede kalmışdı. Bunların her ikisi de 1952 Diplomatik Konferansına arzolundular.

Bundan başka, Comité, 1949 da Amsterdam'da, 1951 de de Napoli'de gemilerin ihtiyatî haczi hakkında bir proje tesbit etmişdi. Bu projenin hazırlanması, çalışmalarında Me J. de Grandmaison'un Association française için yaptığı güzel bir etüdden çok faydalanan MM. Asser ve Miller'-

in bir raporlarında arzettikleri üzere, büyük müşkülâtla karşılaşmışdı. Skandinav birlikleri projeyi pek çok ihtirazî kayıdlarla kabul ettiklerinden, Napoli'de kat'î bir uzlaşmaya varılamadı. Buna rağmen proje, Diplomatik Konferansın hararetli münakaşalarına dayandı ve, bazı tâdilâtla, milletlerarası bir konvansyon haline getirildi.

Üç Anlaşma da Konferansta temsil olunan Devletler tarafından imzalandı<sup>1</sup>. Yalnız Amerika'nın, ihtiyatî haciz meselesine büyük alâka gösterdiği halde, Konferansa sâdece müşahid göndermesi teessüfü mucibdir.

Buna mukabil, evvelki Konferanslarda temsil olunmayan Devletler buna gelmişlerdi<sup>2</sup>.

Böylece, tam bir muvaffakiyet elde edildi. Bu muvaffakiyeti hem kullanılan usule, hem çalışmaların mükemmel idaresine ve hem de delegelerin ehliyetine medyûnuz<sup>3</sup>. Bu Anlaşmaların tahlili, başarılan işin ehemmiyetini tebarüz ettirecektir.

## I. — Çatma ve diğer deniz seyrüseferi hâdiselerinden mütevellid ceza dâvalarında salâhiyet hakkında anlaşma :

### 1. Anlaşmanın tarihçesi :

Bu birinci anlaşmanın menşeiini garib şartlar altında vukubulan bir çatma hâdisesi teşkil etmektedir. Messageries Maritimes şirketinin «Lotus» ismindeki yolcu gemisi, 2 Ağustos 1926 da, açık denizde, oldukça cahil gemiciler tarafından idare olunan «Bozkurt» isminde küçük bir yelkenliye çarpmışdı. İstanbula muvasalatında, Fransız gemisi tevkif olunarak Türk mahkemelerince muhakeme olunan nöbetçi kaptan hapse mahkûm

1) Dış İşleri Bakanlığında müstesar M. Ph. Monod'nun riyaset ettiği Fransız delegasyonu şu zevattan mütesekkildi: Institut âzâsı G. Ripert, Comité des Armateurs'ün umumî kâtibi J. Marchegay, Paris Barosu avukatlarından ve Association française du Droit maritime başkanı Fr. Sauvage, Paris Barosu avukatlarından J. de Grandmaison.

2) Konferansda yirmi altı Devlet temsil ediliyordu: Alman Federal Cumhuriyeti, Avusturya, Belçika, Brezilya, Danimarka, Finlandya, Fransa, Hollanda, İngiltere, İspanya, İsveç, İtalya, Japonya, Kolombiya, Lübnan, Mısır, Monako, Nikaragua, Norveç, Peru, Portekiz, Tayland, Vatikan, Venezuela, Yugoslavya, Yunanistan. Yedi Devlet müşahid göndermişlerdi: Amerika Birleşik Devletleri, Endonezya, İsviçre, Kanada, Küba, Türkiye, Üruguay.

3) Konferansa, eski vekillerden ve Comité maritime international başkanı M. Libar riyaset etti. Delegelerin çoğu Comité maritime international âzâsı idi ve bunlardan beşi 1926 Konferansında hazır bulunmuşlardı. Hariciye ve Bahriye Nezaretlerine mensub yüksek memurlarla Belçika Hükümeti nezdinde vazifeli diplomatlar da Konferansın toplanmasına yardım etmişlerdir.

edildi. Mağdurlar Türk tâbiyetinde oldukları takdirde, haricde işlenen suçlarda da fâilleri takib etmeğe müsaid olan Türk Ceza Kanununa göre (m. 6) bu mahkemeler salâhiyetli görülmüşdü.

Buna karşı, Fransa, La Haye Daimî Adâlet Divanına müracaat etti. Fakat bu Divan 7 Eylûl 1927 tarihli bir karar ile<sup>4</sup> dahilî kanunların salâhiyet hükümlerine uygun olarak yapılan bu gibi takibleri durdurmak için ileri sürülebilecek hiç bir beynelmilel prensip mevcut olmadığına hükmetti. Prensip yok idiyse de, her Devletin kendi bayrağını taşıyan gemilerin mürettebatı hakkında cezaî ve inzibatî kaza salâhiyeti bulunduğu dair bir deniz âdeti mevcut olduğu muhakkaktı. La Haye Divanında, ekalliyet hâkimlerinin de rey verme hakkı vardır: büyük denizci memleketler hâkimlerinin hepsi bu âdetin mevcudiyetine kani idiler. Buna rağmen, bir rey ekseriyetle Fransa aleyhine hüküm verildi.

Bu karar, deniz ticareti sendikaları âzâsı arasında hayli heyecan yarattı. Açık denizde vukubulan seyrüsefer hâdiseleri dolayısıyla kaptan ve diğer zabitanı her uğrama limanının kaza salâhiyetine tâbi kılan bu içtihat aleyhine Milletlerarası Çalışma Bürosuna itirazlarda bulunuldu. Madem ki bunları hiç bir beynelmilel kaide korumuyordu, bütün denizci memleketlerin menfaatine olarak bu kaideyi yaratmak zarurî idi. Yeni Brüksel Anlaşmasının mevzuu işte budur.

## 2. Bayrak Kanununun salâhiyeti :

Konvansyon, kaptanın, mürettebatın ve gemi hizmetindeki herhangi diğer bir kimsenin mes'uliyetini intaç eden her türlü çatma ve deniz seyrüseferi hâdiselerinde cezaî ve inzibatî salâhiyetin geminin bayrağını taşıdığı Devlete ait olduğu prensipini koymaktadır (m. 1). Bu kaide aynı zamanda hem bir ihtilâf kaidesi, hem de bir salâhiyet kaidesidir. Umumî bir şekilde kaleme alınışı, açık denizde vukubulan hâdisenin mahiyeti ve himaye gören eşhasın tayini hususunda münakaşayı bertaraf etmektedir<sup>5</sup>.

Konvansyonun tatbik edilebilmesi için hâdisenin bir deniz gemisini<sup>6</sup> alâkadar etmesi kâfidir.

4) Rev. Dor., 17, 53. J. Clunet, 1927, p. 1. 002. «Lotus» meselesi hakkında bk.: G. Ripert: «Droit maritime», 4 e éd., T. 1. n. 358 bis; Gidel: «Droit international de la mer», T. 1. p. 256; ve Canonne (Toulouse, 1929), Portail (Paris, 1928) ve Gaveau (Rennes, 1939) nun tezleri.

5) Kılavuzun vaziyeti Konferansda mevzuubahs edilmiş, fakat tanzimi lüzumsuz görülmüşdür. Çatmalara dair 1910 Anlaşmasına göre (m. 5) kılavuz, mecburi de olsa, gemi hizmetinde sayılmaktadır.

6) Fransızca metinde «navire de mer», İngilizce metinde «sea-going ship» denilmektedir.

Bu umumî prensip, kaptan ve diğer zabitanı himaye ettiği gibi donatanları da korumaktadır; zira Anlaşmanın 2 nci maddesi, gemilerin, sırf tahkikat için dahi olsa, bayrağını taşıdıkları makamlardan başka makamlar tarafından tevkif edilmesini veya yolundan alakonulmasını men'etmektedir. Çatmadan mütevellid bir alacak için geminin ihtiyatî haczi mümkün olup bunu, ihtiyatî haciz hakkındaki Anlaşma tanzim etmektedir; fakat böyle bir haciz daima kefalete rabten kaldırılabilir. Men'edilen şey, geminin, seyrüsefer hâdiselerinden dolayı, kazaî veya idarî bir âmme makamı tarafından tevkif edilmesidir.

Bir çok delegasyonun, ve bu meyanda İngiltere'nin talebi üzerine, bu umumî prensipe bazı tahdidler konuldu. Bazı memleketler kendi teb'alarının yabancı gemilerde hizmet etmelerine müsaade ettikleri gibi, bunlara, kaptanlık dahi yapmak imkânını veren ehliyetname ve tasdiknameler vermektedirler. Bir seyrüsefer hâdisesi, inzibatî bir ceza ve, meselâ, ehliyetnamenin geri alınmasını icab ettirebilir. Anlaşmanın 3 üncü maddesi, açık denizde çatma vukuu halinde, kendi teb'asının kusuru varsa, ehliyetname veya tasdikname veren Devlete bunları geri almak hakkını vermektedir. Bu hüküm kolayca kabul olundu. Verdiği belgelerin hariçde emniyet uyandırması bir Devletin kendi menfaati icabıdır. Bu itibarla, onları ellerinde bulunduranların, isterse yabancı gemide çalışsınlar ve hâdise açık denizde vukubulsun, hattı hareketlerini kontrol etmek Devletin hakkıdır.

### 3. *Limanlarda, iç sularında ve kara sularında vukubulan hâdiseler :*

Paris Konferansı büyük bir güçlkle karşılaşmışdı: hâdisenin vukubulduğu yerin tayini. Bu Konferansda görüşülen proje sâdece açık denizlerdeki çatmalara dairdi. Denizcilik âleminin nazarı dikkatini bunlar çekmişdi. Kara sularında cereyan eden hâdiselerde her Devlet kendi inzibatî salâhiyetini kullanmak iddiasındaydı. Fransada mevcut içtihadı göre, Fransız kara sularında vukubulan çatmalarda Fransız kanununun tatbik edileceği ve, çatma iki yabancı gemi arasında da vukubulsa, Fransız mahkemelerinin salâhiyetli olduğu kabul edilmektedir<sup>7</sup>.

Maamafih, tatbikatta, yabancı kaptanlar aleyhine cezaî ve inzibatî takibat yapıldığı pek nâdirdir ve, Paris Konferansında, deniz zabitanı meslekî teşekkülleri delegeleri bu gibi takibatın yapılabileceğinin kabul edilmesinden çekindiklerini belirtmişlerdir. Paris Konferansı, projenin 1 inci maddesinde kabul edilen umumî prensipin, tatbikatta, kusurlu geminin bayrağını taşıdığı Devletten başka bir Devletin kara sularında

7) G. Ripert: «Droit maritime», 3 e éd., T. 3, nos 2076 et 2104.

vukubulan çatmalarda takib edileceğini, fakat âkid Devletlerin de bundan dolayı ceza takibatında bulunmak hakkını kaybetmiyeceklerini beyan eden biraz garib bir metin kabul etmişdi.

Bu uzlaşma metni bir Diplomatik Konferansın tenkidlerine dayanamazdı. Filhakika, âkid Devletlerin anlaşıkları noktaları tesbit etmekle beraber, bunu müşahhas bir kaide haline koymuyordu; bir mükellefiyet yaratmaksızın tatbikata mâtuf bulunuyordu: Anlaşmanın metnine idhal olunmuşdu, halbuki ancak mukaddemede yer alabilirdi. Anlaşmayı aynen kanun haline getiren memleketler için bu yazılış tarzını kabul etmek mümkün değildi. Bu maddenin hazfedilmesini isteyen İngiliz delegasyonu bunda güçlük çekmedi.

Fakat müşkülât gene tamamen bertaraf edilememişdi. Nihayet umumî tasvibi kazanan bir tefrikle ortadan kaldırıldı. <sup>ve</sup>

Her türlü limanlarda ve iç sulara vukubulan çatma ve diğer deniz hâdiselerinde, hâdisenin cereyan ettiği Devletin takib hakkı 4 üncü maddenin 1 inci paragrafı ile kabul olundu. Fransızca metinde, denize ait âmme emlâkini tayin için mevzuatta kullanılan «ports et rades» tâbiri kullanılmışdır; ingilizce metinde «limits of ports» denilmektedir; her iki tâbirin de aynı mânada anlaşılması lâzımdır: müzakere zabıtları bunu göstermektedir.

4 üncü maddenin 2 nci paragrafı Yüksek Ākid Taraflara, Anlaşmaları imzalarken, kara sularında vukubulan çatma ve diğer hâdiselerde takib hakkını mahfuz tutmak imkânını vermektedir. Bir çok Devlet, ve bu meyanda Fransa, bu ihtirazî kaydı koymuşdur. Bu kayıdla Paris projesinde mevcut olan tefrik tekrar yapılmış oluyor. Fakat bizce, yeni kaleme alınış şekli eskisinden daha iyidir. Birinci maddedeki prensipe geniş bir tatbik sahası bırakıyor. Bir imkân bahşederek, itirazlara sebebiyet vermiş olan prensip ihtilâfını ortadan kaldırmış oluyor.

Filhakika, bir Devlet, yabancı gemiler tarafından kara sularında işlenen suçları ancak âmme menfaati mevzuubahs olduğu takdirde takib etmelidir. Gemilerin, hangi bayrağı taşırlarsa taşısınlar, kara sularından geçmeğe hakları vardır ve Devlete tanınan hâkimiyet sâdece kendisini koruması içindir. Bu itibarla, inzibatî salâhiyetine dokunmayan ve teb'asını alâkadar etmiyen vakıalarla meşgul olmamalıdır. Bir İngiliz gemisi ile bir Norveç gemisi arasında fransız kara sularında bir çatma olsa, fransız makamlarının yabancı kaptanın cezaî veya inzibatî mes'uliyetini tahkik ve takdir etmelerinde mâna yokdur. Çatma bir fransız gemisini alâkadar etse veya fransız sularında âmme tesisleri tahrib olursa, bu takdirde aksi hal şekli vârid olabilir.

Bu tâdilâtla çok sâde ve sarîh bir hale gelen 10 Mayıs 1952 Anlaşmasından, Daimî Adâlet Divanının salâhiyeti hakkında teklif olunan ve Konferansda temsil edilen bütün Devletler tarafından tasvib edilemeyen hüküm çıkarıldı. Bundan sonra Anlaşma ittifakla kabul olundu.

## II. — Çatmadan mütevellid hukuk dâvalarında salâhiyet hakkında anlaşma :

### 1. Anlaşmanın tarihçesi :

Comité maritime international, çatma hukukunun tevhidini ile iştiğal etmeye başlayınca, bu tevhidin ancak salâhiyet meselesinin milletlerarası bir şekilde tanzimi ile mümkün olabileceğini anladı. Hamburg ve Amsterdam Konferanslarında bir proje hazırlamağa çalışmıştı. Liverpool Konferansında, esasa müteallik hükümlerin kabulünü geciktirmemek için bu projeyi bir yana bıraktı. 1910 Brüksel Anlaşması, salâhiyet meselesine dokunmadan tevhid yoluna gitti. Bu, şayanı teessüfdür, zira bazı hallerde — meselâ müruru zamanın hesaplanmasında — kaidenin tatbikini «lex fori» ye bırakmaktadır.

Fransa'da, içtihat, Fransız menfaatlerine en uygun şekilde teessüs etmiştir. Birbirine çarpan gemilerden birisi Fransız gemisi ise veya alâkalılardan hiç biri Fransız olmamakla beraber çatma Fransız karasularında vukubulduysa, Fransız mahkemelerine salâhiyet tanınmaktadır. Haciz yeri mahkemesinin salâhiyeti kabul edilmemekte, fakat, fiiliyatta, bir Fransız teb'ası hâdise ile alâkalı olduğu takdirde, Code Civil'in 14 ve 15 inci maddeleri tatbik edilmek suretile «forum arresti» salâhiyetli kılınabilmektedir.

Bütün diğer memleketlerde de salâhiyet hakkındaki milletlerarası kaideler ile millî kaideler arasında aynı âhenksizlik mevcuttur. Bilhassa haciz yeri mahkemesine salâhiyet tanınan memleketlerde, bu kaide, millî gemiler gibi yabancı gemilere de tatbik edilmektedir.

Bu kadar farklı hal şekilleri karşısında, Comité maritime international, bu meselenin tedkikini yeniden ele almayı faydalı buldu. Cezaî salâhiyet meselesini halletmek zarureti bunu âmirdi. Aynı komisyon, Me L. Dor'un raporu üzerine, 1937 Paris Konferansına arzolunan iki projeyi hazırladı <sup>8</sup>.

1952 Diplomatik Konferansının çalışmalarına temel teşkil eden Paris projesi, oldukça mühim tâdilâttan sonra kabul olundu.

8) Marguerite Haÿler: Revue de Droit maritime comparé, 1937, s. 30.

## 2. Salâhiyetli mahkemelerin tayini :

Anlaşma, dâvacıya, tayin ettiği üç mahkemedен herhangi birine müracaat etmek hakkını vermektedir. Dâvacı aynı zamanda birden fazla mahkemeye müracaat edemez. Bir mahkemede dâva açıldıktan sonra intihabından pişman olursa, ancak ilk dâvadan feragat etmek şartile diğer bir mahkemeye gidebilir. Feragat, her halde, esasa müteallik bir karar verilmeden mümkündür; bundan sonra, karar nihaî olmasa dahi, mümkün olmaması icab eder. Sarih olarak ifade edilmemiş olmakla beraber, bu şartın zarurî olduğunu sanıyorum. Esasen, Fransız hukukuna göre, feragatin dâvalı tarafından da kabul edilmesi lâzımdır.

Münhasıren salâhiyetli addolunan mahkemeler şunlardır:

a) Dâvalının mütad meskeninin veya iş merkezlerinden birinin bulunduğu yer mahkemesi. - Bu, klâsik «forum rei» kaidesidir. Fransada, bu mahkeme, dâvalının ikametgâhı ile taayyün eder. İkametgâh tâbiri beynelmilel münasebetlerde yanlış anlaşılıyor; bilhassa şirketler mevzuu-bahs olduğu takdirde, ikametgâhın şirket merkezi olarak anlaşılması lâzımdır. Konvansyonda mütad mesken tâbiri tercih edildi.

Paris projesi, ikametgâh mahkemesinden başka tescil limanı mahkemesinin salâhiyetini de kabul ediyordu. Fakat bu noktada da anlaşmaya varmak güçdü, zira «tescil limanı» kelimelerinin mânâsı, ancak bu limanı bağlama limanı ile karıştırmayan Fransız mevzuatı için sarihdi<sup>9</sup>. Bu mahkemenin salâhiyetini kaldırmak daha muvafık bulundu.

Bunun yerine, donatanın bir işletme şubesinin bulunduğu yer mahkemesini ikame etmek teklif olundu. Bu kaide, Fransız jürisprüdansına yabancı değildir, fakat tatbiki sâdece bu şubelerin faaliyetinden doğan dâvalara hasredilmekte ve mevzuubahs şubenin başlıca şubelerden birisi olması aranmaktadır. Çatmadan mütevellid dâvaların, dâvacının arzusuna göre, donatanın bir acente veya bürosunun bulunduğu herhangi bir memleketin mahkemesinde açılabileceğini kabul etmek imkânsız görüldü. İş merkezi mefhumu ile uzlaştırıcı bir hal şekli bulunmuş oldu. Başlıca merkez, mütad meskene tekabül etmektedir, fakat ikinci derecede iş merkezleri olamaz. İngilizce metinde «bir iş yeri»<sup>10</sup> denilmektedir. İş merkezlerinden biri demek suretile, Anlaşma, donatanın işleri için oldukça ehemmiyetli bir iş merkezi kurduğu yer mahkemesine dâvacının müracaatını mümkün kılmaktadır.

9) Mevzuatımızda da bu tefrik mevcuttur (Bk. Dz. Tic. K. m. 1463 ve Türk gemilerinin tescili hakkında Nizamname, m. 6).

10) «a place of business».

b) Haciz yeri mahkemesi. - «Forum arresti» nin salâhiyeti hususunda prensip itibarile anlaşmaya varıldı, fakat iki güçlüğün halledilmesi icab ediyordu.

İlk olarak, haczedilen gemiye müteallik bir güçlük mevcuddu. 1937 projesinde sâdece çatma hâdisesile alâkalı olan dâvalı gemi mevzuubahs edilmişti. Halbuki ihtiyatî haciz hakkındaki proje, alacaklıya, çatmadan mütevellid zararlar için, alacağın doğduğu gün aynı donatanın sahib bulunduğu herhangi bir gemiyi takib etmek hakkını veriyordu. Haciz hakkındaki Anlaşma bunu kabul edince, o mahkemenin salâhiyetini de tanımak icab ediyordu. Bu sebeble, donatanın herhangi bir gemisinin haklı olarak haczinin, haciz yeri mahkemesinin salâhiyetini intaç edeceği kabul olundu.

İkinci güçlük, gemiyi hacizden kurtarmak için gösterilen kefalete dairdi. 1937 projesi, haciz, dâva açılmadan evvel kefalet mukabilinde kaldırılrsa da, haciz yeri mahkemesinin salâhiyetinin devam ettiğini kabul ediyordu. Bu netice âşikâr olduğundan, bu hüküm lüzumsuz addedildi. Buna mukabil, Konferans, müddeialehyin, haczi önlemek maksadile veya herhangi diğer bir sebeble kefalet göstermesi halini tedkik etti. Bazı delegasyonlar, kefalet hangi mahkemede gösterildiyse o mahkemenin salâhiyetinin tanınmasına tarafdardılar<sup>11</sup>. Bu, pek mâkul bir hal çaresi değildi, zira bu mahkeme çatma dâvasını görmeğe müsaid vaziyette olmayabilirdi. Kefalet göstermek suretile haczi önlemeğe müsaade etmek faydalıydı, fakat bundan dolayı, tatbikatta çok defa barınma limanı mahkemesi ile aynı olacak haciz yeri mahkemesinin salâhiyetinden vazgeçmek doğru olmazdı.

Konvansyon iyi bir hal çaresi buldu. Kefalet irae edilen yer mahkemesi, eğer dâvalı geminin haczi o limanda yapılabilecek idiyse, salâhi-

11) Temyiz Mahkemesinin bu yolda bir kararı mevcuttur:

Norveç bandıralı Uranya vapuru Köstence'de Yekta adında bir Türk vapurunu batırması ve vapur İstanbul boğazından geçerken İkinci Ticaret Mahkemesi tarafından ihtiyatî tedbir olarak tevkif edilmişti. Mahkeme, haksız fiilin Romanya'da, dâvalının ikametgâhının Norveçte bulunması dolayısıyla salâhiyetsizlik kararı verdi. Yargıtay, H. M. U. K. nun 16 ncı maddesine dayanarak İstanbul mahkemesinin salâhiyetini kabul etti (Tem. Tic. D., 17/6/1938). Bu karara göre: «... Dâvacıya ait vapurun batmasını intaç eden çatma hâdisesi Türk kara suları haricinde vâki olmuş ve müddeialehyler de Türkiye haricinde ikamet sahibi bulunmuş iseler de müddeialehy gemi Türk sularında iken ihtiyatî tedbir kararı ittihaz edilmiş ve bu kararın infaz ve tatbiki üzerine İstanbulda teminat verilmek suretile sefer etmesine müsaade edilmiş olmasına nazaran dâvanın İstanbul mahkemelerinde tetkiki icab eder».

(Mütercim)



yetlidir. Filhakika, bu takdirde kefalet, haczi önlemek için gösterilmiş oluyor.

c) Çatma yeri mahkemesi. - En yeni kanunlar, zarar vukuu halinde, zararın meydana geldiği yer mahkemesinin tazminat dâvasına bakmağa salâhiyetli olduğunu kabul etmektedirler. Fransa'da 14 Kasım 1897 kanunu ile çatma hususunda kabul olunan bu kaide (C. com. m. 407-7°), 26 Kasım 1923 tarihli kanunla umumîleştirildi (C. proc. c. m. 2). Fakat bu takdirde de suç mahallinin tesbiti icab etmektedir. Cezaî salâhiyet hususunda varılan kararın hukukî salâhiyet bakımından alınacak karara müessir olması tabiiydi. Bu karara göre, her türlü limanlarda ve iç sularda vuku bulan çatmalarda, çatma yeri mahkemesi salâhiyetlidir. Paris projesinin aksine olarak, kara sularında vuku bulan çatmalarda bu mahkemenin salâhiyeti kabul olunmamakda ve, bu hususda, cezaî salâhiyet mevzuunda olduğu gibi Yüksek Âkid Taraflara ihtirazî kayıt dermeyeran etmek imkânı da verilmemektedir.

Haciz yeri mahkemesinin salâhiyetini çatma yeri mahkemesininkine tercih etmek daha muvafıktır. Çatmadan sonra, kusurlu gemi, çatma yerine en yakın olan ve orada haczedilmesi mümkün olan bir limana sığındığı takdirde, iki salâhiyet kaidesi tetabuk etmektedir. Eğer gemi yoluna devam etmiş ve haczedilmemişse, dâvanın çatma yeri mahkemesinde görülmesinde dâvacının hiç bir menfaati yoktur.

### 3. Anlaşmanın istihdaf ettiği dâvalar :

a) Anlaşma, deniz gemileri arasında veya bir deniz gemisi ile bir nehir gemisi arasında vukubulan çatmalar için yapılmıştır (m. I - 1°). Fakat, çatma kelimesi burada geniş mânâda kullanılmıştır. 5 inci madde, Anlaşmayı, bir geminin çatma olmadan dahi diğer bir gemiye veya gemideki şahıslara ika ettiği zararların tazminine teşmil etmektedir.

b) Nakil mukavelesinden veya herhangi diğer bir mukaveleden doğan ihtilâflar Anlaşmanın derpiş ettiği salâhiyet kaidelerine tâbi değildirler (m. 7). Filhakika, bu takdirde, nakliyecinin yükleyiciler ile yolculara karşı mes'uliyeti mevzuubahs olmaktadır.

c) Aynı çatmadan doğan mütekabil dâvalar esas dâvaya bakan mahkemede ikame olunabilirler (m. 4 - 1°).

d) Dâvacılar birden ziyade ise, her biri, aynı çatmadan mütevellid ve aynı dâvalıya karşı olan dâvalarını, dâvacılardan birinin önce müracaat ettiği mahkemede açabilirler (m. 2). Meselâ, çatmada mağdur olanlardan biri gemiyi haczettirmiş ve haciz yeri mahkemesinde dâva

açmışsa, diğer mağdurlar da aynı mahkemeye başvurarak dâvalarını onunki ile birleştirebilirler. Bu hüküm, kararda birlik temin etmek bakımından faydalıdır.

e) Bir mesele kalıyor. O da, aynı çatma ile bir kaç gemi alâkalı olduğu zaman meydana çıkmaktadır. Meselâ, çatmaya mâruz kalan bir gemi üçüncü bir geminin üzerine doğru itilirse, veya başka bir geminin kusurundan dolayı vukuu muhakkak bir çatmayı önlemek isteyen bir gemi diğer bir gemiye bindirirse ne olacak? Skandinav delegasyonu, bu takdirde bir nevi kefalet dâvası mevzuubahs olacağını düşünerek bütün bu dâvaların müracaat olunan ilk mahkemede görülmesini teklif etmişti. Hakikatte burada kefalet dâvası değil, husumet tevcihi mevzuubahsdir. İlk müracaat olunan mahkemeye, kendi salâhiyet kaidelerini tatbik etmek suretile, aynı hâdiseden mütevellid bütün dâvalara bakmak hakkını veren bir tâdil teklifi üzerinde uzlaşıldı.

f) Buna mukabil, dâvacıya, ilk dâvayı kazandıktan sonra hükmü icra ettiremediği takdirde ikinci bir dâva ikame edebilmek hakkının tanınması hususundaki Skandinav teklifi üzerinde anlaşmaya varılamadı. Böyle bir dâva, ilk mahkemeden sâdır olan hükmün nüfuzu ve zaman aşımının hesaplanması bakımından pek mühim meseleler doğuruyordu. Başka bir mahkemede açılacak olan bu yeni dâva, birinci kararın tenfiz talebini bertaraf etmek bakımından faydalı olabilirdi. Konferans, mahkeme kararlarının haricde tenfizi meselesinin çatma problemini aştığına ve görüşme mevzuu olan Konvansyonda yeri olmadığına karar verdi.

#### 4. *Anlaşmanın tatbikat bakımından şümulü :*

Âkid Devletlerden birinin bayrağını taşıyan bir geminin çatmada alâkalı olduğu her halde bu Milletlerarası Anlaşma tatbik olunur. Aynı bayrağı taşıyan iki gemi arasında vukubulan ve aynı Devletin teb'ası bir müddei tarafından dâva açılmasını intaç eden çatmalar bu Anlaşmanın dışında kalmaktadır.

Bundan başka, evvelki anlaşmalardan iktibas olunan bir hüküm, işbu anlaşmanın âkid olmayan Devletler lehine tatbik edilmemesini mümkün kılmaktadır.

Nihayet, Alman Federal Cumhuriyeti delegasyonu, Rhin nehrinde vukubulan çatmalar için hususî hükümler derpiş etmiş olan 17 Ekim 1868 tarihli «Rhin nehri seyrüseferi hakkında Konvansyon» un tatbikini mahfuz tutmuştur.

### III. — GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİ HAKKINDA ANLAŞMA :

#### 1. Anlaşmanın tarihçesi :

10 Mayıs 1952 tarihli üçüncü anlaşmanın menşei diğer ikisinden daha yenidir. Bir kaç sene evvel, Association française du droit maritime, M. Georges Marais'nin raporu üzerine, gemilerin ihtiyatî haczi meselesile meşgul olmuşdu. Harbden sonra aynı meseleyi Comité maritime international ele aldı. Alacakların istifasında bazı güçlüklerle karşılaşılıyordu ve donatanlara kredi açan bankalar müşterilerinin ödeme kabiliyeti hususunda endişeye düşüyorlar ve alacaklarını teminat altına almak istiyorlardı. 1949 Amsterdam Konferansından sonra Comité maritime international'ın seçtiği Beynelmilel Komisyon, bir proje hazırlama vazifesini MM. Asser ve Miller'e tevdi etti. Bu proje, Komisyon'un Mayıs 1950 de Anvers'de yaptığı bir toplantıda müzakere ve islâh edildi. 1951 Napoli Konferansının müzakerelerine işte bu proje esas teşkil etmiştir<sup>12</sup>.

Napoli Konferansında tesbit olunan proje, Skandinav memleketleri tarafından sarîh ihtirazî kayıtlarla kabul olunmuşdu. Diplomatik Konferansda çetin müzakerelerin cereyanına intizar etmek lâzımdı. Amerika, kendisinden satın alınan ve fakat parası tamamen ödenmeyen gemileri haczettirebilme imkânını veren bu Konvansyona çok alâka gösterdiği halde Konferansda, sâdece, rey hakkı olmayan müşahidler vasıtasile temsil olunuyordu. Bununla beraber, bazı noktalarda tâdilâta uğrayan Napoli projesi bu imtihandan muzaffer olarak çıktı.

Bu anlaşma, Fransız tatbikatında yerleşen kaidelerden çok uzaklaşan bir ihtiyatî haciz hukuku yaratmaktadır. Fransada gemilerin ihtiyatî haczi hakkında hususî kanun yokdur. Bu hususda Usul Kanununun umumî hükümlerinden faydalanmak ve bu hacze Ticaret Kanununun icraî hacze müteallik 215 inci maddesini teşmil etmek icab ediyordu<sup>13</sup>. Maamafih, metin bulunmamakla beraber, mahkemelerin bu hususda yerleşmiş içtihadları mevcuddu. Bu Konvansyon ile bunlar, bir çok noktada, alt - üst edilmiş oluyor. Deniz hukukunun tevhidini ilerletmek arzusu ile Fransız delegasyonu projeyi kabul etti ve herkesce de kabul edilebilecek bir hale gelmesi için çok gayret sarfetti.

Bu anlaşmanın, kaleme alınış bakımından diğer ikisinden farklı olmasına şaşmamak lâzımdır. İlk metin İngilizce yazıldı ve hükümler

12) Bk. Claire Legendre: D. M. F., 1951, s. 575. - A. Giannini: «Rivista della navigazione», 1952, s. 155 ve 295.

13) Türkiyede de bu mevzuda ihususi hüküm bulunmayıp Usul ve İcra kanunlarının hükümleri câridir (Mütercim)

fransız hukuk tekniğinden çok başka bir hukukî teknik takip edilerek tesbit edildi. Hacı mümkün kılan alacakların, bir tek umumî formül içerisinde toplanabilecek iken, teker teker sıralanması bununla izah olunabilir.

Maamafih, beynelmilel bir Konvansyonda tâdadın metne verdiği teknik sarahat, tatbikatta tefsire meydan vermemek bakımından faydalıdır. Daima müstâcelen başvuru olan bir ihtiyatî tedbir mevzuubahs olunca neticede kat'iyet olması bilhassa şayanı arzudur.

## 2. *Deniz alacaklarının tayini :*

Anlaşma hükümlerine göre, ihtiyatî haciz, ancak 1 inci maddede a ilâ q harfleri altında zikrolunan alacaklardan birine müsteniden talebde bulunan alâkalılar tarafından yapılabilir. On yedi alacak zikredilmekte olup, burada alacak tâbiri umumî olarak talep mânâsına kullanılmıştır. Kabul olunan metinde «ilerideki sebeplerden doğan bir hak veya bir alacağın dermeyanı» denilmektedir<sup>14</sup>.

Tâdad yoluna gidilince, bunun uzun olması çaresizdi. Konvansyon, nâdir olmasına rağmen, deniz ödücünden doğan alacağı dahi zikretmektedir. Napoli projesine, kılavuzluk ücretleri ve uğrama limanı harçları da ilâve olundu. Fakat, Konferans, Hollanda delegasyonunun bir teklifini reddederek sigorta primleri ile müteakbil sigorta iştirâk hisseleri ve içtimaî kanunlar mucibince gemicilere ödenen tazminatlardan doğan âmme makamlarının alacaklarını Konvansyona dercetmedi. Bu muhtelif alacaklı sınıflarının donatanlardan alacaklarını ihtiyatî hacizden başka yollarla elde etmelerine imkân vardır.

1 inci madde okunduğu zaman, buradaki tâdadın pek iyi tertib edilmiş olduğu göze çarpmaktadır. Konferans bunun farkına varmadı değil. Tamamen düzeltmediyse de, talep olunan hakkın şahsî veya aynı olmasına göre bir tasnif yaparak Napoli metnini islâh etti. Şahsî alacaklar a ilâ n harfleri altında; münazaalı gemi mülkiyetine, müşterek mülkiyete ve donatma iştirâkine müteallik ihtilâflar o ilâ p harfleri altında; nihayet ipotek ve rehinler q harfi altında zikredilmiştir.

1 inci maddedeki diğer tarifler mâlûm tariflerdir. Metnin tatbikinde sarahat temini maksadile yapılmıştır. Burada, sâdece, geminin tevkifi için bir kazaî makamın iznine ihtiyaç gösteren haczin tarifine işaret edeceğim. 2 nci madde, Anlaşma hükümlerinin, Devletlerin ve Devlet veya liman makamlarının bir gemiyi dahilî kanunlara uygun olarak alakoymak haklarına dokunmadığını tasrih ederek 1 inci maddeyi itmam

14) İngilizce metinde «maritime claim» tâbiri kullanılmıştır.

etmektedir. Anlaşma, sâdece hususî hukuk ihtilâflarını istihdaf etmektedir. 4 üncü madde 1 inci maddedeki tarifi genişleterek, haczin mümkün olabilmesi için bir mahkemenin veya herhangi bir salâhiyetli kaza mercii'nin iznini aramaktadır.

### 3. *Haczi mümkün olan gemiler :*

1 inci maddede derpiş olunan deniz alacaklarından birini dermeyen eden kimse, prensip itibarile, ister bu alacağın taallûk ettiği gemiyi, ister alacağın doğduğu sırada donatana ait olan diğer bir gemiyi takib edebilir (m. 3). Bu hükmü şimdiki Fransız hukuku ile mukayese edersek, iki noktaya işaret etmemiz icab etmektedir:

a) Fransız hukukunda, yola hazır gemi, ve evleviyetle seferdeki gemi, ancak yapılacak veya yapılmakta olan yolculuk münasebetile doğan alacaklardan dolayı haczolunabilir<sup>15</sup>. Mahkemeler, ihtiyatî hacze icraî haciz için yazılmış olan 215 inci maddeyi tatbik etmektedirler<sup>16</sup>. Son zamanlarda, Temyiz Mahkemesi, bu maddenin Fransız gemilerine olduğu gibi, yabancı gemilere de tatbik edileceğine karar verdi (Cass. 7 Mayıs 1952). Seferdeki gemilerin haczedilmemesi deniz ticaretinin menfaati icabıdır. Donatanın bir borcunu ödememesi yüzünden geminin yolundan kalması doğru olmaz.

Milletlerarası Anlaşma, bunun aksine olarak, «haczedilen gemi sefere hazır vaziyette dahi olsa» haczin mümkün olduğunu sarih olarak kabul etmektedir. Konferans, bu eski tâbiri kullanarak<sup>17</sup>, Fransa ve bazı memleketlerde el'an cârî olan an'anevî kaideyi bertaraf ettiğini açıkça ifade etmek istemiştir. Fransız delegasyonu, âdeta ittifakı toplayan bu fikir önünde boyun eğdi. Anlaşmanın haciz suiistimallerine sebebiyet verip vermiyeceği ileride görülecektir. Suiistimal, bilhassa, kolayca kefalet bulamıyacak olan küçük donatanlar için mevzuubahs olabilir. Her halde, hacizden dolayı navlun mukavelesinin icrası gecikdiği takdirde, donatanın kiracılara karşı mes'uliyeti meselesi ortaya çıkacaktır.

b) Haczedilen geminin muhakkak alacağın doğmasına sebep olan seferde işletilen gemi olması şart olmayıp, aynı donatanın başka bir gemisi de — müzakereler esnasında kolaylık için kabul olunan tâbir

15) Deniz Ticaret Kanunumuzun 1023 üncü maddesi aynı hükmü ihtiva etmektedir (Mütercim)

16) G. Ripert: «Droit maritime», 4 e éd., T. 1, n° 966.

17) Anlaşmanın Fransızca metninde «sefere hazır» mukabili olarak «prêt à faire voile» tâbiri kullanılmıştır. (Mütercim)

veçhile bir «sister - ship» de — olabilir<sup>18</sup>. Burada bir tek şart aranmakta: alacak doğduğu sırada dâvalının bu gemiye sahib bulunması. Bu şart, mamelekin vahdeti hususundaki Fransız telâkkisine uymamaktadır. Bir donatanın sonradan elde ettiği gemiler borçtan mes'ul olmadığından, donatanın alacağın doğduğu sırada sahib bulunduğu bütün gemilerin deniz alacaklarının ödenmesine tamamen hasredilmiş olduğu kabul olunmaktadır.

İddianın, dâvanın müstenidatı itibarile, bir geminin mülkiyetine veya müşterek mülkiyetine müteallik bulunduğu yahut bir ipotek veya bir rehin ile temin edilmiş olduğu hallerde bir «sister - ship» in haczine müsaade etmek mantıksız olurdu. Anlaşmada bu alacaklar için istisnâlar derpiş edilmiştir.

c) Nihayet, Anlaşma, idaresinin kiracıya terki suretile geminin kiraya verilmesini (charter by demise) mevzuubahs etmektedir. Kiracının alacaklısı, bu gemiye ait bir alacak iddiasında bulunarak kiralanan gemiyi haczettirebildiği gibi kiracının başka bir gemisini de haczettirebilir. Fakat gemisini kiralamış olan gemi mâlikine ait başka bir gemiyi haczettiremez.

Bu hüküm, mâlikden gayri bir kimsenin, gemiyi haczettirme hakkı veren bir deniz alacağının borçlusu bulunduğu her zaman kabili tatbikdir (m. 3 ve 4). Gemi mâlikinin kiracı ile birlikte borçlu olduğu hallerde bittabii tatbik olunamaz.

#### 4. *Usul ve kefalet :*

a) Anlaşma, hacizde takib edilecek usulü tanzim etmemektedir. Bir kazaî merciin müdahalesi zaruretini tasrih ettikten sonra (m. 4), haciz müsaadesinin alınması, hacizde takib edilecek usul ve haciz hâdiseleri hakkında tatbik edilecek kaideleri haczin yapıldığı Devletin kanununa bırakmaktadır.

b) Fakat beynelmilel bir şekilde tanzim edilmesi icab eden bir mesele vardı, o da kefalet meselesiydi. Çok defa hacizden maksad kefalet elde etmektir. Bazen masraflı olsa bile, ciddî bir donatanın kefalet temin etmekte zorluk çekmiyeceği içindir ki haciz bu kadar kolaylıkla kabul olunmuştur.

Anlaşmanın 5 inci maddesi, dâvalı tarafından kefil irae edilebildiği veya kâfi teminat gösterilebildiği takdirde haczin kaldırılması emrinin verilmesi prensipini koymaktadır. Hâkim, kefaletin mikdarını tayin

18) Bu tâbirin hakikî mânâsı bu değildir. Bir donanmanın aynı tipteki gemileri için kullanılmaktadır.

etmekte serbesttir. Anlaşma bunu sarıh olarak söylemekte ve dâvalının kefalet iraesile haczin fekkini talep etmesi, mes'uliyeti kabul ettiğine veya mahdud mes'uliyet kaidelerinden istifade etmekden feragat ettiğine delil teşkil etmediğini ilâve etmektedir.

c) İhtilâf, geminin mülkiyeti veya müşterek mülkiyetine dair ise, kefalet iraesile suretile haczin kaldırılması mümkün değildir. Bu takdirde haciz, bilistihkak haciz mahiyetindedir ve kefalet, müddei için, geminin yerini tutamaz. Anlaşmanın 5 inci maddesi, 1 inci maddenin o ve p harflerinde mevzuubahs olan iki hâli istisnâ etmektedir. Bununla beraber, kâfi teminat gösteren zilyedin gemiyi işletmesine müsaade etmek veya işletmeyi kendisi tanzim etmek salâhiyetini hâkime tanımaktadır. Hakikatte, bu, haczin fekkine mümasildir.

d) Sıra en büyük müşkülâta gelmektedir: haksız hacze tevessül eden dâvacının mes'uliyeti ve, kefalet iraesile halinde, kefalet masraflarını ihtiyar edene verilecek tazminat miktarı.

Napoli projesi, haciz yeri mahkemesine, hâcizi kefalet irae etmeğe icbar etmek salâhiyetini veriyordu. Bu, sâdece bir salâhiyetten ibaret olunca, tatbik edilecek usulün dâvanın ikame edildiği mahkemenin kanununa uygun olacağını kabul eden bir umumî hüküm karşısında bu hüküm lüzumsuz görünüyordu. İngiliz delegasyonu hazfedilmesini istedi. Skandinav delegasyonları ise, bilâkis, bu salâhiyeti bir mükellefiyet haline sokmak istiyorlardı. Haczi koyanın, ileride ödemesi iktiza edebilecek tazminata mukabil kefalet göstermesi halinde hacze müsaade edilmesi için ısrar ettiler. Fakat Konferansı ikna edemediler. Tâdil tekliflerinin büyük bir ekseriyetle reddedilmesi üzerine, kefalet istemek salâhiyetine müteallik hükmün lüzumsuzluğuna karar verilerek hazfedildi.

Haksız hacizlerden mütevellid tazminat meselesi Comité maritime international'ın pek çok müzakere ve münakaşalarına sebebiyet verdi, fakat müsbet bir şekilde halledilemedi. Bazı Devletlerde, tazminat olarak sâdece kefalet masrafları kabul olunmaktadır; diğer bazılarında ise, hâkim, duçar olunan zarara uygun olarak tazminata hükmetmektedir. Bu tezdâ karşısında, işi dâvaya bakan mahkemenin kanununa bırakılmadan başka çare yoktu. Anlaşmanın 6 ncı maddesile bu hal şekli kabul olundu.

##### 5. *Haczi yapan mahkemenin esas hakkında hüküm verme salâhiyeti:*

İhtiyatî haczin tatbikattaki tesiri ,taleb olunan alacak için bir teminat elde etmekden ibarettir. Fakat dâvacının elinde kabili icra bir sened yoksa, esas hakkında iddiada bulunması lâzımdır ve iddiasını haciz yeri mahkemesinde dermeyan edemediği takdirde yabancı memlekette

elde ettiği ilâmın tenfizini talep etmesi (exequatur) icab edecektir. Haciz yeri mahkemesine esas dâvaya bakmak salâhiyeti tanınacak olursa bu mahzur ortadan kalkmaktadır. Millî kanunları ile «forum arresti» nin salâhiyetini tanıyan memleketlerde bu müşkülât yoktur ve bu memleketlerin bu salâhiyetin beynelmilel bir şekilde tanınmasını istemeleri kolayca anlaşılır.

Fakat haciz yeri mahkemesinin salâhiyetini millî kanunla tanımak ile onu milletlerarası bir Anlaşma ile kabul etmek arasında fark vardır. Kendi memleketi mahkemelerine bu salâhiyeti tanıyan bir memleketin yabancı mahkemelere karşı aynı emniyeti göstermemesi mümkündür. Sırf, borçlunun gemisi bir ara limanında haczedildi ve orada kefalet gösterildi diye salâhiyetli addolunan ve fakat alacaklının talebinin mevcudiyet ve kıymetini tahkik etmek imkânını haiz olmayan bir mahkemenin dâvanın esası hakkında hüküm vermesi doğru mudur? «Forum arresti» nin salâhiyetine tarafdâr olanlar bu salâhiyetin beynelmilel bir surette tanınmasının arzedeceği tehlikeyi ve bir alacaklının borçlusunu uzak bir mahkemeye celbettirmesi ihtimalini her halde kâfi derecede nazarı itibara almamış olacaklar.

Bu mühim mesele hakkındaki zıd telâkkiler ancak Napoli Konferansında yapılan bir teklif ile uzlaştırıldı. Bu teklife göre haciz yeri mahkemesine esas hakkında hüküm vermek salâhiyeti, ancak Devletin millî kanunu buna müsaide, ve, bundan başka, haciz yeri ile alacak arasında bir rabıta varsa, tahdidî olarak zikrolunan hallerde tanınacaktır. Anvers Komisyonu üç hal kabul etmişti:

- 1) Dâvacının haciz yerinin bulunduğu Devlette ikamet etmesi;
- 2) Alacağın bu Devlet ülkesinde doğması;
- 3) Alacağın haczin vukubulduğu sefer esnasında doğması.

Napoli Konferansı bu üç hale, haciz yeri mahkemesinin salâhiyetini daha az haklı gösteren üç hal daha ilâve etti: çatmadan doğan alacak, kurtarma - yardımdan doğan alacak ve haczedilen gemi üzerinde bir ipotek veya rehin ile temin edilmiş alacak.

Salâhiyetin bu şekilde genişletilmesi oldukça keyfidir. Fakat, bu kabul olunmasa idi, Fransa gibi «forum arresti» nin salâhiyetini kabul etmiyen Devletlerde ecnebi alacaklının borçlusunu takib etmesi imkânsız olacaktı, halbuki Fransız alacaklının ecnebi donatanı Code Civil'in 14 ve 15 inci maddelerinde derpiş olunan beynelmilel salâhiyet kaidelerine istinaden takib edebilmesi daima mümkün olacaktı.



Skandinav delegasyonları Napoli projesinin tâdili için Brüksel Konferansında çok ısrar ettiler ve haciz yeri mahkemesinin daima esas hakkında hüküm vermeğe salâhiyetli olmasını istediler. Fransız delegasyonu bu umumî kaidenin kabulüne şiddetle muarız bulundu ve deniz alacaklarına müteallik dâvaların sefer esnasında yapılan bir ihtiyatî haciz dolayısıyla ortaya çıkan bir yabancı mahkemede görülmesinin büyük mahzurlarını tebarüz ettirdi. «Forum arresti» nin salâhiyetinin tayini meselesini dahilî kanunlara bırakmanın gene daha doğru olacağını ileri sürdü. Konferansın bu kaide ile iktifa etmesinden korkan Skandinav delegasyonları tâdil tekliflerinden vazgeçmeyi tercih ettiler. Neticede, Napoli'de kabul olunan uzlaştırıcı hüküm ibka edildi.

Çatma mevzuunda, bu kaide, Çatma dâvalarında hukukî salâhiyet hakkındaki Konvansyonun tesbit ettiği kaide ile tetabuk etmektedir. Bir ipotek veya rehin ile temin edilmiş alacağa gelince, burada, esas hakkında hüküm verme salâhiyeti ancak mahcuz gemi üzerinde bir aynî teminat mevzuubahs ise mümkün olup, aynı dâvalının başka bir gemisi haczedilseyse kabul edilmemektedir.

#### 6. *Anlaşmanın tatbik sahası :*

Napoli Konferansının teklif ettiği kaideler Brüksel Konferansında münakaşasız kabul olundu. Anlaşmanın 9 uncu maddesi, onun, her âkid Devlet ülkesi dahilinde herhangi bir âkid Devletin bayrağını taşıyan gemilere kabili tatbik olduğunu beyan etmektedir. Fazla olarak, anlaşmanın dahilî kanunla aynı kuvvette olduğunu kabul ederek — ister 6 ncı maddede mevzuubahs olan deniz alacaklarından birisinden dolayı olsun, ister haczin yapıldığı âkid Devletin kanununa göre haczin mümkün olduğu herhangi bir alacakdan dolayı olsun — her âkid Devlet ülkesi dahilinde, âkid olmayan bir Devlete ait bir gemiyi haczetmek imkânını vermektedir. Fakat bu Anlaşma da, evvelkiler gibi, Devletlerin, âkid olmayan bir Devletin teb'ası hakkında Anlaşma hükümlerini tatbik etmemek hakkını mahfuz tutmaktadır. Bir geminin, bayrağını taşıdığı Devletin kaza sahası dahilinde, mûtad meskeni veya başlıca iş yeri gene bu Devlet dahilinde bulunan bir kimse tarafından haczi halinde, dahilî kanun tatbik edilir.

Anlaşma, Devlet gemilerinin muafiyeti hakkında mer'î olan kanunların tatbikini mahfuz tutmaktadır (m. 11). Bu meselenin 1926 tarihli bir milletlerarası anlaşma ile tanzim olunduğu malûmdur. Bu anlaşma, Parlamento tarafından kanunlaştırılmasına müsaade edildiği halde, bugüne kadar Fransa'da mer'iyete konmamıştır<sup>19</sup>.

Tercüme eden : *Bihterin Hotinli*

**Georges Ripert**

19) G. Ripert'in bu yazısı Temmuz 1952 tarihli «Le Droit maritime français» mecmuasında intişar etmiştir.

**ÇATMALARDAN VE DİĞER DENİZ SEYRÜSEFERİ  
HÂDİSELERİNDEN MÜTEVELLİD CEZA DÂVALA-  
RINDA SALÂHIYET HAKKINDA ANLAŞMA**

Brüksel, 10 Mayıs 1952

Yüksek Âkid Taraflar, çatmalarda ve diğer deniz seyrüseferi hâdiselerinde ceza salâhiyeti hakkında bazı yeknesak kaideler tesbit etmenin faydasını mülâhaza ederek bu maksadla bir mukavele akdetmeyi kararlaştırmışlar ve aşağıdaki hususlarda anlaşmışlardır :

Madde 1 — Bir deniz gemisi ile alâkalı olan ve kaptan veya gemi hizmetindeki herhangi bir kimsenin cezaî veya inzibatî mes'uliyetini intaç eden çatmalarda veya herhangi diğer deniz seyrüseferi hâdiselerinde takibat, münhasıran geminin çatma veya deniz seyrüseferi hâdisesi sırasında bayrağını taşıdığı Devletin kazaî veya idarî makamları tarafından yapılabilir.

Madde 2 — Evvelki maddede derpiş olunan halde, sırf tahkikat için dahi olsa, geminin bayrağını taşıdığı Devlet makamlarından başka makamlar geminin haczini veya tevkifini emredemezler.

Madde 3 — İşbu Anlaşmanın hiç bir hükmü, bir Devletin, çatma veya diğer deniz seyrüseferi hâdiselerinde, kendi verdiği ehliyetname ve tasdiknamelere müteallik her türlü tedbir almak veya kendi teb'asının başka bir Devletin bayrağını taşıyan gemilerde buldukları sırada işledikleri suçlardan dolayı takibat açmak hakkını kendi makamlarına tanımasına mâni değildir.

Madde 4 — İşbu Anlaşma, liman ve haliçler ile iç sularda vuku bulan çatma veya diğer seyrüsefer hâdiselerine tatbik olunmaz.

Bundan başka, Yüksek Âkid Taraflar, imza, tasdik beyannamelerinin tevdiî veya Anlaşmaya iltihakları sırasında, kendi kara sularında cereyan eden hâdiselerden dolayı takibat açmak hakkını mahfuz tutabilirler.

**Protokol hükümleri**

Madde 5 — Yüksek Âkid Taraflar, zuhur edecek ihtilâfları Beynel-milel Adâlet Dîvanına arz etmek hususunda anlaşmış olan tarafların mükellefiyetlerine halel gelmemek üzere, Devletler arasında işbu Anlaşma-

nın tefsir veya tatbikinden doğacak bilûmum ihtilâfları hakeme arzermeyi taahhüd ederler.

Madde 6 — İşbu Anlaşma, Dokuzuncu Deniz Hukuku Diplomatik Konferansında temsil olunan Devletlerin imzasına açıktır. İmza zabtı Belçika Harbiye Nezareti tarafından tanzim olunacaktır.

Madde 7 — İşbu Anlaşma tasdik olunacak ve tasdik beyannameleri Anlaşmayı imza eden ve ona iltihak eden Devletleri keyfiyette haberdar edecek olan Belçika Harbiye Nezaretine tevdi olunacaktır.

Madde 8 — a) İşbu Anlaşma onu tasdik eden ilk iki Devlet arasında ikinci tasdik beyannamesinin tevdiinden altı ay sonra mer'iyete girecektir.

b) Bu Anlaşma, ikinci tasdik beyannamesinin tevdiinden sonra Anlaşmayı tasdik eden her mumzi Devlet için tasdik beyannamesinin tevdiinden altı ay sonra mer'iyete girecektir.

Madde 9 — Dokuzuncu Deniz Hukuku Diplomatik Konferansında temsil edilmemiş olan herhangi bir Devlet işbu Anlaşmaya iltihak edebilir. İltihaklar, bütün mumzi Devletler ile iltihak eden Devletleri diplomatik yol ile haberdar edecek olan Belçika Hariciye Nezaretine tebliğ edilir. İltihak eden Devlet için, Anlaşma, 8 inci maddenin a) fıkrasında tesbit olunan mer'iyet tarihinden evvel olmamak üzere, Belçika Hariciye Nezaretine tebligattan altı ay sonra mer'iyete girer.

Madde 10 — Her Yüksek Âkid Taraf, işbu Anlaşmanın kendi hakkında mer'iyete girdiği tarihten itibaren üç senenin hitamında Anlaşmanın yeniden tetkikini icab ettiren bütün teklifler hakkında hüküm vermek üzere bir konferansın toplanmasını talep edebilir.

Bu salâhiyeti istimal etmek isteyen her Yüksek Âkid Taraf, Belçika Hükûmetini haberdar edecek, o da altı ay içinde bu konferansı toplıyacaktır.

Madde 11 — Her Yüksek Âkid Taraf, bu Anlaşmayı, kendisi hakkında mer'iyete girdikten sonra her ân ihbar edebilir. Maamafih, bu ihbar, diplomatik yol ile diğer Âkid Tarafları haberdar edecek olan Belçika Hükûmeti tarafından ihbar tebligatının alındığı tarihten itibaren bir sene sonra hüküm ifade eder.

Madde 12 — a) Her Âkid Devlet, beynelmilel münasebetlerinden mes'ul olduğu ülkelere veya bu ülkelerden bazılarına işbu Anlaşmanın şâmil olacağını tasdik veya iltihak sırasında veya muahhar herhangi bir

ânda Belçika Hükûmetine yazılı olarak tebliğ edebilir. Anlaşma, bu tebligatı yapan Yüksek Âkid Taraf hakkındaki mer'iyet tarihinden evvel olmamak üzere, tebligatın Belçika Hariciye Nezaretine yapıldığı tarihten itibaren altı ay sonra bu ülkelere kabili tatbik olur.

b) Bu maddenin a) paragrafına müsteniden bir beyanda bulunan her Yüksek Âkid Taraf, Anlaşmanın mevzuubahs ülkeye artık şâmil olmayacağını her ân Belçika Hariciye Nezaretine ihbar edebilir. Bu ihbar, 11 inci maddede derpiş olunan müddetin hitamında hüküm ifade eder.

c) Belçika Hariciye Nezareti, işbu maddeye istinâden kendisine yapılacak herhangi tebligattan Anlaşmayı imza veya ona iltihak eden bütün Devletleri diplomatik yol ile haberdar eder.

10 Mayıs 1952 tarihinde Brüksel'de Fransızca ve İngilizce dillerinde bir nüsha olarak tanzim edilmiş olan bu Anlaşmanın iki metni de asıldır.

**Mümzî Devletler :** Almanya, Belçika, Brezilya, Danimarka, Fransa, İngiltere, İspanya, İtalya, Monako, Nikaragua, Yugoslavya, Yunanistan.

### ÇATMADAN MÜTEVELLİD HUKUK DÂVALARINDA SALÂHIYETE MÜTEALLİK BAZI KAİDELERİN TEVHİDİ HAKKINDA MİLLETLERARASI ANLAŞMA

Brüksel, 10 Mayıs 1952

Yüksek Âkid Taraflar,

Çatmalardan mütevellid dâvalarda hukukî salâhiyet hakkında bazı yeknesak kaideler tesbit etmenin faydasını mülâhaza ederek bu maksadla bir mukavele akdetmeyi kararlaştırmışlar ve aşağıdaki hususlarda anlaşmışlardır :

Birinci madde — (1) Deniz gemileri arasında veya deniz gemileri ile iç sularda sefer yapan vapurlar arasında vukubulan bir çatmadan mütevellid dâva ancak aşağıdaki mahkemelerde ikame olunabilir :

a) dâvalının mûtad meskeni veya iş merkezlerinden birinin bulunduğu yer mahkemesi;

b) dâvalının hâdisede alâkalı gemisine veya — başka bir gemisinin hazine cevaz olduğu hallerde — dâvalıya ait başka bir gemiye haciz

konulan yahut, haczin yapılabileceği ve dâvalının kefalet veya başka bir teminat gösterdiği yer mahkemesi;

c) çatmanın liman ve haliçlerde veya iç sularda vukubulduğu hallerde, çatma yeri mahkemesi.

(2) Dâvacı, evvelki paragrafta zikrolunan mahkemelerden herhangi birine müracaat etmekte muhtardır.

(3) Dâvacı, önce ikame ettiği dâvadan feragat etmedikçe başka bir mahkemede aynı dâvalıya karşı aynı vakıalara müstenid yeni bir dâva açamaz.

Madde 2 — Birinci madde hükümleri, tarafların çatmadan mütevellid bir dâvayı müştereken seçtikleri bir mahkemede ikame etmek veya hakeme arz etmek hususundaki haklarına hâlel getirmez.

Madde 3 — (1) Aynı çatmadan mütevellid mütekabil dâvalar, birinci maddeye göre esas dâvaya bakmağa salâhiyetli mahkemede görülebilir.

(2) Dâvacılar birden fazla olduğu takdirde, her biri, aynı çatma dolayısıyla aynı dâvalıya karşı evvelden açılmış olan dâvanın görüldüğü mahkemeye müracaat edebilir.

(3) Birden fazla geminin alâkalı olduğu çatmalarda, birinci madde hükümlerinin tatbiki suretile dâvaya bakan mahkemenin, millî kanununun salâhiyet kaideleri mucibince aynı hâdiseden dolayı açılan bütün dâvalara bakmağa kendisini salâhiyetli görmesine işbu Anlaşma hükümleri mâni değildir.

Madde 4 — İşbu Anlaşma hükümleri, ister bir manevranın yapılması veya yapılmamasından, ister nizamlara riayetsizlik yüzünden olsun, bir geminin başka bir gemiye yahut gemideki eşyaya veya insanlara çatma olmadan da ika ettiği zararların tazmini için açılan dâvalara şâmindir.

Madde 5 — İşbu Anlaşmanın hiç bir hükmü, harb gemilerini veya Devlete ait yahut Devlet hizmetindeki gemileri alâkadar eden çatmalar hakkında Âkid Devletlerde mer'î olan hukuk kaidelerini tâdil etmemektedir.

Madde 6 — İşbu Anlaşma, nakil mukavelesinden veya herhangi diğer bir mukaveleden mütevellid dâvalar hususunda hüküm ifade etmez.

Madde 7 — İşbu Anlaşma, 17 Ekim 1868 tarihli Rhin nehri seyrüseferi hakkındaki muaddel anlaşma hükümlerinin istihdaf ettiği çatmalara tatbik olunmayacaktır.

Madde 8 — Alâkalı gemilerin hepsi Yüksek Âkid Taraflardan olan Devletlere ait olduğu takdirde, işbu Anlaşmanın hükümleri bütün ilgililer hakkında câridir.

Bununla beraber :

(1) Mevzuubahs hükümlerin âkid olmıyan bir Devlete mensub ilgililer hakkında tatbiki her bir âkid Devlet tarafından mütekabiliyet şartına tâlik olunabilir;

(2) İlgililerin hepsi dâvaya bakan mahkemenin mensub olduğu Devletin teb'ası olduğu takdirde, Anlaşma değil dahilî kanun câridir.

Madde 9 ilâ 15 — Protokol hükümleri.

**Mümzî Devletler :** Alman Federal Cumhuriyeti, Belçika, Brezilya, Danimarka, Fransa, İngiltere, İtalya, İspanya, Monako, Nikaragua, Yugoslavya, Yunanistan.

## DENİZ GEMİLERİNİN İHTİYATİ HACZİNE DAİR BAZI KAİDELERİN TEVHİDİ HAKKINDA ANLAŞMA

Brüksel, 10 Mayıs 1952

Yüksek Âkid Taraflar,

Deniz gemilerinin ihtiyatî haczi hakkında müştereken bazı yeknesak kaideler tesbit etmenin faydasını mülâhaza ederek bu maksadla bir mukavele akdetmeyi kararlaştırmışlar ve aşağıdaki hususlarda anlaşmışlardır :

Birinci madde — İleride zikrolunan tâbirler, işbu Anlaşmada, aşağıda izah olunan mânâlarda kullanılmışdır :

(1) «Deniz alacağı», aşağıdaki sebeplerin birinden doğan bir hak veya bir alacağın dermeyanı demektir :

a) bir geminin çatma veya diğer bir suretle sebebiyet verdiği zararlar;

- b) bir geminin veya bir geminin işletilmesinin sebep olduğu can kaybı yahut cismanî zararlar;
- c) kurtarma ve yardım;
- d) bir geminin çarter - parti ile veya diğer bir şekilde işletilmesi veya kiralanmasına dair mukaveleler;
- e) malların çarter - parti, konşimento veya başka bir suretle nakline müteallik akidler;
- f) bir gemi ile nakledilen malların ve bagajların zâyi olması veya zarar görmesi;
- g) büyük avarya;
- h) deniz ödüncü;
- i) römorkaj;
- j) kılavuzluk;
- k) bir geminin işletilmesi veya bakımı için nerede olursa olsun satın alınan emtia veya malzeme;
- l) bir geminin inşası, tamiri, donatılması veya liman harçları;
- m) kaptan, zabitan veya gemi adamlarının ücretleri;
- n) kaptan ile yükleyici, kiracı veya acenteler tarafından gemi veya sahibi hesabına yapılan tediyat;
- o) münâzaalı gemi mülkiyeti;
- p) bir geminin müşterek mülkiyeti veya zilyedliği, veya işletilmesine, veya donatma iştirâkinin kazancına müteallik iddialar;
- q) her türlü gemi ipoteği ve rehni.

(2) «Haciz», bir geminin kazaî merciin iznile bir deniz alacağının temini maksadile tevkifi demek olup, bir geminin bir senedin icrası için haczedilmesini içine almaz.

(3) «Şahıs», her türlü hakikî veya hükmi şahısları, şahıs veya sermaye şirketleri olduğu gibi Devletleri, idareleri ve âmme müesseselerini içine alır.

(4) «Dâvacı», kendi lehine bir deniz alacağının mevcut olduğunu iddia eden şahısdır.

Madde 2 — Âkid Devletlerden birinin bayrağını taşıyan bir gemi bir âkid Devletin iktidar sahası dahilinde ancak bir deniz alacağından dolayı haczedilebilir, fakat işbu Anlaşmanın hiç bir hükmü, dahilî kanun veya nizamnamelerin Devletlere, âmme makamlarına veya liman makamlarına bir gemiyi haczetmek, tevkif etmek veya yolundan alakoymak hususunda bahsettikleri hak ve salâhiyetleri tevsi veya tahdid edecek şekilde tefsir olunamaz.

Madde 3 — (1) Bu maddenin 4 üncü paragrafı ile 10 uncu madde hükümlerine hâlel gelmemek şartile, her müddei, ister alacağın müteallik olduğu gemiyi, ister deniz alacağının doğduğu sırada bu gemi mâlikinin sahib bulunduğu diğer bir gemiyi, sefere hazır vaziyette de olsalar, haczedebilir; fakat iddianın taallûk ettiği gemiden başka hiç bir gemi birinci maddenin o), p) veya q) fıkralarında derpiş olunan alacaklar için haczedilemez.

(2) Bütün mülkiyet payları aynı şahsa veya şahıslara ait olan gemiler aynı mâlikin sayılırlar.

(3) Bir gemi, âkid Devletlerden birinin veya bir kaçının mahkemelerinde, aynı alacakdan dolayı aynı müddei tarafından bir defadan fazla haczedilemez ve aynı alacak için bir defadan fazla kefalet veya teminat gösterilemez; eğer bir gemi işbu mahkemelerden birinde haczedilip de haczi fekkettirmek veya önlemek için bir kefâlet veya teminat gösterilseyse, bu gemi veya aynı mâlikin herhangi diğer bir gemisi üzerine müddei tarafından aynı alacak için sonradan konulacak haciz, mahkeme veya mevzuubahs Devletin salâhiyetli bir kaza makamı tarafından kaldırılır ve gemi serbest bırakılır, meğer ki müddei, sonraki hacizden evvel teminat veya kefaletin kat'î olarak kaldırıldığını veya sonraki haczi muhafaza etmek için başka muhik bir sebep mevcud olduğunu mahkeme veya diğer salâhiyetli bir kaza mercii önünde isbat etmiş olsun.

(4) Bir geminin idaresinin terki suretile kiralanması halinde, bu gemiye müteallik bir borçdan kiracı yalnız başına mes'ul olduğu takdirde, müddei, işbu Anlaşma hükümlerine riayet ederek, bu gemiyi veya kiracının diğer bir gemisini haczedebilir, fakat bu deniz alacağından dolayı mâlike ait diğer bir gemi haczedilemez.

Evvelki fıkra, mâlikden başka bir şahsın bir deniz alacağından mes'ul olduğu bütün hallerde tatbik olunur.

Madde 4 — Gemi haczi, ancak ülkesinde haciz yapılan âkid Devletin bir mahkemesinin veya herhangi diğer bir salâhiyetli kaza merciinin izni ile yapılabilir.

Madde 5 — Kâfi mikdarda kefâlet veya teminat gösterildiği takdirde, geminin haczi nüfuz sahası dahilinde yapılan mahkeme veya kaza makamı, yukarıdaki birinci maddenin o) ve p) harfleri altında zikrolunan deniz alacaklarından dolayı konulan hacizler müstesnâ, haczin fekkine karar verebilir; bu takdirde hâkim, geminin, kâfi teminat gösteren zilyed tarafından veya, haczin devamı müddetince, mahkeme tarafından idaresine karar verebilir.



Kefâlet veya teminatın miktarı hususunda taraflar anlaşamadıkları takdirde, bunun mahiyet ve miktarını tayin etmek mahkemeye veya salâhiyetli kaza merciine aittir.

Böyle bir teminat mukabilinde haczin fekkini talep etmek, ne mes'uliyeti kabul etmek, ne de gemi mâlikinin mes'uliyetinin kanunen tahdidi imtiyazından feragat etmek şeklinde tefsir olunamaz.

Madde 6 — Geminin haczinin sebebiyet verdiği zararlardan veya haczi kaldırtmak veya önlemek için gösterilen kefâlet veya teminat harçlarından dolayı müddeiye teveccüh edecek mes'uliyete müteallik dâvalar, ülkesi dahilinde haciz yapılan veya yapılması istenilen Devletin kanununa tâbidir.

Bir geminin haczine, 4 üncü maddede mevzuubahs olan izne ve bir haczin tevliid edeceği bütün diğer usul hâdiselerine müteallik muhakeme usulü kaideleri, ülkesi dahilinde haciz yapılan veya yapılması istenilen Devletin kanununa tâbidir.

Madde 7 — (1) Eğer haczin yapıldığı Devletin kanununa göre salâhiyetli iseler, yahut da aşağıda zikrolunan hallerden biri mevcut ise, haczin yapıldığı Devletin mahkemeleri dâvanın esası hakkında da karar vermeğe salâhiyetlidirler :

- a) müddeinin mütad meskeni veya başlıca iş yeri haczin yapıldığı Devlet dahilinde bulunuyorsa;
- b) deniz alacağının kendisi haczin yapıldığı yerin tâbi olduğu âkid Devlet dahilinde doğdu ise;
- c) alacak, haczin yapıldığı sefere müteallik ise;
- d) alacak, bir çatmadan veya çatmaya müteallik bazı kaidelerin tevhide hakkında 23 eylül 1910 da Brüksel'de imzalanan milletlerarası anlaşmanın istihdaf ettiği hâdiselerden neş'et ediyorsa;
- e) alacak, bir yardım veya kurtarmadan doğdu ise;
- f) alacak, gemi ipoteği veya gemi üzerindeki bir rehinle temin edilmiş ise.

(2) Eğer kaza sahası dahilinde gemi haczedilmiş olan mahkemenin esas hakkında hüküm vermeğe salâhiyeti yoksa, 5 inci maddeye uygun olarak haczin fekki için gösterilecek kefâlet veya teminatın, esasa bakmağa salâhiyetli mahkemenin ileride verebileceği bütün mahkûmiyet kararlarının icrasını temin etmesi icab eder ve haciz yeri mahkemesi veya oradaki diğer bir kaza makamı müddeinin salâhiyetli mahkemede dâva açması için lâzım gelen mühleti tayin eder.

(3) İki taraf, haczi yapan mahkemedен başka bir mahkemeye veya hakeme müracaat hususunda anlaşılarsa, mahkeme, müddeinin esas hakkında dâva açması için bir mühlet tayin edebilir.

(4) Yukarıdaki iki fıkrada derpiş olunan hallerde, eğer dâva tayin olunan müddet zarfında açılmazsa, müddeialehy haczin fekkini veya gösterilen kefâletin kaldırılmasını isteyebilir.

(5) Bu madde Rhin nehri seyrüseferi hakkındaki 17 ekim 1868 tarihli muaddel anlaşma hükümlerinin istihdaf ettiği hallere tatbik olunmayacaktır.

Madde 8 — (1) İşbu anlaşma hükümleri her âkid Devlet ülkesinde âkid Devletlerden birinin bayrağını taşıyan her gemiye kabili tatbikdir.

(2) Âkid olmayan bir Devletin bayrağını taşıyan bir gemi, âkid Devletlerden birinin ülkesinde, birinci maddede zikredilen alacakların birinden veya bu Devletin kanununa göre haciz vazedilmesini mümkün kılan herhangi diğer bir alacakdan dolayı haczedilebilir.

(3) Maamafih, her âkid Devlet, âkid olmıyan bir Devleti veya haciz sırasında mûtad meskeni veya başlıca iş yeri âkid Devletlerden birinin ülkesinde bulunmıyan bir şahsı işbu anlaşmanın temin ettiği menfaatlerin kısmen veya tamamen haricinde bırakabilir.

(4) İşbu anlaşmanın hiç bir hükmü, bir geminin, bayrağını taşıdığı Devlet dahilinde, mûtad meskeni veya başlıca iş yeri burada bulunan bir kimse tarafından haczi hususunda âkid Devletlerin dahilî kanununu tâdil veya ona tesir etmez.

(5) Alacaklı yerine kaim olan, alacağın devri veya diğer bir suretle bir deniz alacağı hakkında iddiada bulunan her üçüncü şahsın, işbu anlaşmanın tatbiki için, mûtad meskeninin veya başlıca iş yerinin asli alacaklı ile aynı olduğu farzolunur.

Madde 9 — Bu Anlaşmanın hiç bir hükmü, dâvaya bakan mahkemenin tatbik edeceği kanuna göre mevcut olmıyan bir dâva hakkı yaratacak şekilde tefsir olunamaz.

İşbu Anlaşma, müddeilere, dâvaya bakan mahkemenin tatbik edeceği kanunun veya Deniz imtiyazları ve ipotekleri hakkındaki milletlerarası anlaşmanın kabili tatbik olduğu hallerde bu anlaşmanın bahsettiği takib hakkından başka bir takib hakkı vermez.

Madde 10 — Yüksek Âkid Taraflar, imza, tasdiknamelerin tevdi veya anlaşmaya iltihakları sırasında :

a) birinci maddenin o) ve p) fıkralarında mevzuubahs olan deniz alacaklarından dolayı yapılan bir gemi haczine işbu Anlaşma hükümlerini değil, fakat kendi kanunlarını tatbik etmek hakkını;

b) âkid Devletlerin ülkelerinde, birinci maddenin 9 uncu paragrafında derpiş olunan alacaklardan dolayı haciz yapıldığı takdirde, 3 üncü maddenin birinci paragrafının hükümlerini tatbik etmemek hakkını mahfuz tutabilirler.

Madde 11 — Yüksek Âkid Taraflar, zuhur edecek ihtilâfları Beynelmîlel Adâlet Divanına arz etmek hususunda anlaşmış olan tarafların mükellefiyetlerine hâlel gelmemek üzere, Devletler arasında işbu Anlaşmanın tefsir veya tatbikinden doğacak bilûmum ihtilâfları hakeme arzetmeyi taahhüd ederler.

Madde 12 — Protokol hükümleri.

**Mümzî Devletler :** Alman Federal Cumhuriyeti, Belçika, Brezilya, Fransa, İngiltere, İspanya, İtalya, Monako, Nikaragua, Yugoslavya, Yunanistan.

---