

# DENİZ YOLU İLE YOLCU TAŞINMASINA DAİR KAİDELERİN ENTERNASYONAL HUKUKTA BİRLEŞTİRİLMESİ

(29 Nisan 1961 tarihli Brüksel Konvansiyonu)

Asistan Dr. Bayegân KENDER

## I. Mevzuun önemi.

Yolcu taşınması konusunda enternasyonal birliğe, Hava hukukunda oldukça eski bir tarihte varıldığı halde<sup>1</sup>, Deniz hukukunda bu iş biraz gecikmiştir. Deniz sahasında eşya taşınmasının daima ön plâna alınması buna sebep olmuştur.

Deniz Ticaretinde eşya taşınmanın daha önemli olduğu inkâr edilemez. Ancak bu konuda enternasyonal birliğe varıldıktan sonra yolcu taşımalarını da ele almanın zamanı gelmiştir.

Denizde yolcu taşınmasına dair Milli Hukuk kaidelerinin birleştirilmesine birçok sebeplerden ihtiyaç vardır.

Deniz taşımaları umumiyetle enternasyonal olup, bundan doğacak ihtilâflarda birçok Milli kanunlar çatışırlar. Yolcu taşınmasından doğacak mes'uliyet mevzuunda muhtelif millî mevzuat ve tatbikatlar değişik neticelere varmaktadır.

Diğer taraftan, bazı millî hukuklarda, yolcular gereği kadar himaye görmemişlerdir. Halbuki gerek insan hayatının önemi, gerekse yolcuların organize bir birlik teşkil etmemeleri sebebiyle tek başlarına kendilerini müdafaadan mahrum ve taşıyan karşısında çok zayıf bulunmaları hukuken korunmalarını zarurî kılar.

Şu halde, deniz yolu ile yolcu taşınmasında, hem değişik Milli Hukuk sistemlerinin telifi hem de yolculara gereken hukukî himayeyi sağlamak için bu konuda enternasyonal bir komisyon tanzimine ihtiyaç vardır.

[1] 1929 tarihli Varsova Konvansiyonu.

## II. Konvansiyonun hazırlanması.

### 1 — İlk çalışmalar

Deniz hukukunda yolcu taşıma konusunda birliğe varmak için oldukça eski bir tarihtenberi çalışılmaktadır<sup>2</sup>. Deniz hukukunun tevhidini için çalışan Comité Maritime International adlı teşekkülün muhtelif toplantılarında bu çalışmalar yapılmıştır.

İlk olarak, 1907 tarihli Venedik Konferansında bu husus üzerinde düşünülmüştür. Fakat eşya taşıma konusunda sür'atle birliğe varma ihtiyacı bu çalışmayı ikinci plâna atmıştır.

İkinci olarak, 1917 de Sir Norman Hill tarafından ve tamamen değişik bir şekilde mevzu ele alınmıştır. Buna göre, normal olarak bir yolcuya, taşıyanın kusurunu ispat etmesi yüklenemez. Şu halde mes'uliyete ticarî bir hal şekli bulmak gerekir. Taşıyanın mes'uliyeti yerine yolcular için mecburî bir sigorta ikame edilmelidir. Bu teklif Edimbourg ve Amsterdam Konferanslarında İngiliz armatörleri tarafından oldukça müsait karşılanmış, fakat diğer delegelerin itirazına uğramış ve bir sigorta ile karşılanırsa dahi armatörleri önceden mes'uliyetten muaf tutan böyle bir sistemin muvafık olamayacağı ileri sürülmüştür. Sonradan, teklifi yapan Hill dahi, bu mesele üzerinde uzun uzun durduktan sonra, Deniz Hukukunun hususiyetlerini yakından tanımayan Devletin, yolcu taşıyanlara sosyal menfaat adı ile şu veya bu şekilde çok ağır külfetler yükleyebileceğini kabul etmiştir. Bu mevzua birçok Deniz Hukuku konferanslarında avdet edilmiş fakat hiçbir netice alınmamıştır<sup>3</sup>.

Nihayet 1951 tarihli Napoli Konferansında, İtalyan delegasyonunun teşebbüsü ile şöyle bir neticeye varılmıştır<sup>4</sup>: C.M.I. nin Daimî Bürosu tarafından taşıyanın yolculara karşı mes'uliyetini tetkik etmek üzere enternasyonal bir komisyon teşkil edilecek<sup>5</sup>. Daimî Büro'nun 1953 Mayısında seçtiği enternasyonal komisyon, M.

[2] C.M.I. Conference de Madrid, 1955, s. 271.

[3] C.M.I. nin 1930 tarihli Anvers Konferansı (Revue de Droit Maritime Comparé, c. 22, 1930).

[4] C.M.I. Conference de Naples, 1955.

[5] Bu komisyon, Romada, Hususi Hukukun tevhidini için çalışan enternasyonal enstitünün, (UNIDROIT) Karayolları taşımasında, taşıyanın yolculara karşı mes'uliyetinin tanzimi konusundaki çalışmalarından istifade edecekti. Konferansın bu kararını öğrenen UNIDROIT, hemen bu hususta her türlü yardıma hazır olduğunu bildirmiştir (C.M.I. Conference de Naples, 1951, s. 215).

Offerhaus'un başkanlığında çalışmalara başladı. C.M.I. nin Fransız teşkilâtı tarafından hazırlanmış olan proje bu çalışmalara esas teşkil etti.

Enternasyonal Komisyon, çalışmalarını bilhassa 21, 23, 24 Eylül 1954 tarihli Brighton toplantısında ve ilk Fransız projesi üzerinde tâdiller yaparak tamamladı<sup>6</sup>. Böylece hazırlanmış olan proje metni, C.M.I. nin 1955 tarihli Madrid Konferansında tetkike arzedildi.

## 2 — 1955 Madrid Konferansı

Madrid Konferansında, gerek bütünü, gerek madde madde ele alınarak proje tetkik edildi, müzakereler yapıldı<sup>7</sup>.

Proje, müzakerelerin başlangıcında, hazırlanması için teşkil edilen enternasyonal komisyonun başkanı M. J. Offerhaus'un izahlarından da anlaşıldığı üzere daha çok, 1924 tarihli Konışmentoya müteallik Brüksel Konvansiyonundan ilham alınarak meydana getirilmişti. Fakat, yolcu mahiyeti itibariyle yükten farklı olduğundan bazı hükümler adı geçen konvansiyondan farklı bir şekilde vazedilmiş ve bunlar için de hava taşımalarındaki Varşova Konvansiyonu örnek ittihaz edilmişti.

Projede, şekil bakımından tamamiyle konışmentoya müteallik Konvansiyon sistemi hâkim olmuştur. Meselâ, ilk maddede birçok tarifler yer almıştır.

Konvansiyonun tatbik sahası, diğerinden farklı olarak başlangıçta m. 2 de tayin edilmiştir.

Mes'uliyetin tanziminde: taşıyanın mes'ul olabilmesi için, zarar doğuran hâdisenin taşıma ameliyeleri ile ilgili olması gereklidir. Bu ilgi ispat edilince taşıyan mutlak surette mes'ul olur (m. 3), kusurun ispatına ihtiyaç yoktur. Meğer ki 5. maddedeki hallerden birisinin mevcut olduğu ispat edilsin. 5. maddede, aynen konışmentoya müteallik Konvansiyonda olduğu gibi birçok mes'uliyetsizlik halleri sayılmıştır. Bu hallerde taşıyan veya adamlarının kusuru ispat edilirse mes'uliyet doğar.

Projede, bagaj için mes'uliyet de tanzim edilmiştir (m. 4). Burada bagajlar üç kategoriye ayrılıyor, taşıyana teslim edilen bagajlar için mutlak olarak mes'uliyet kabul edilmiş, taşıyana teslim edilmeyen, yolcunun yanında kalan bagajlara gelen zararlar için ise

[6] C.M.I. Conference de Madrid, 1955, s. 290 vd.

[7] C.M.I. Conference de Madrid, 1955, s. 551 vd.

taşıyanın kusurunun buna sebep olduğu tesbit edilirse taşıyan mes'ul kılınmıştır.

Zarara, yolcunun kusuru sebep olmuşsa mes'uliyet kalkar veya hafifler (m. 6).

Mahdut mes'uliyet 7. maddede tanzim edilmiştir. Son maddelerde dâva açma şekil ve şartları tanzim edilmiştir.

En kısa olarak böylece hülâsa edebildiğimiz proje üzerinde Konferans'da şiddetli münakaşalar yapıldı. Bunlardan bir kısmı metnin bütününe müteallikti<sup>8</sup>.

Amerikan delegasyonu, taşıyanın yolculara karşı mes'uliyetini tanzim eden konvansiyon projesini, milli mevzuatına aykırı gördüğü için asla tasvip etmedi ve böyle bir konvansiyona iltihak için Birleşik Devletler Kongresini ikna etmeğe matuf gayretlerin boşa gideceğine işaret etti. Filhakika Amerikan kanununa göre taşıyan, kendisi veya adamlarının her türlü kusurları neticesinde yolculara gelen zararlardan mes'uldür ve mukaveleye konacak herhangi bir mes'uliyetsizlik şartı hükümsüzdür. Delegasyon adına konuşan O. R. Houston, bilhassa projedeki mes'uliyetsizlik halleri üzerinde durmuş, yük taşımaya dair olan bu hallerin yolcu taşınmasına teşmiline asla cevaz verilemeyeceğini ileri sürmüştür.

İngiliz delegasyonu da projenin bütününe itiraz ederken, hem Amerikanın dusumunu ileri sürerek, bütün dünyada yolcu taşıma işinin mühim bir kısmını elinde tutması sebebiyle, onun kabul edemesinin Konvansiyonu nazari bir metin haline koyacağını, hem de kendi milli hukukuna aykırı olduğunu beyan etmiştir. İngiliz Hukukunda, yolcu taşıma mevzuunda tam bir mukavele serbestisi kabul edilmektedir. Konvansiyonun bu imkânı ortadan kaldıracığı söylenmiştir.

Bunlardan sonra, hazırlık çalışmalarında kısmen bulunan Prof. Ripert, Konvansiyonun ehemmiyetini, hükümlerinin ihtiyaca cevap verdiğini, herhangi bir milli hukuka uymamasının, Konvansiyonu füzuli kılamiyacağını belirten uzun bir konuşma yapmıştır<sup>9</sup>. Bilâhare madde madde projenin tetkikine geçilmiştir<sup>10</sup>.

Bu kısımda ilk itiraz, mes'uliyetsizlik hallerini gösteren 5. maddenin 2 a) bendinde yapılmıştır. Bu bendin metni şöyle idi: Bir seyrüsefer hatası veya kaptan, gemi adamları, klavuz veya diğer

[8] C.M.I. Conference de Madrid, s. 538 vd.

[9] C.M.I. Conference de Madrid, s. 543 vd.

[10] C.M.I. Conference de Madrid, s. 548 vd.

müstahdemlerin geminin idaresine müteallik kusurları neticesi olan batma, çatma veya karaya oturma.

Norveç delegesi bu hükme şiddetle muhalefet ederek şu mülâhazaları ileri sürmüştür. Maddenin ifadesinden anlaşılan mânaya göre adı geçen kusurlar batma, çatma, karaya oturmada gayrı bir netice doğurmuşsa bundan mütevellit zararlardan mes'ul olunacaktır. Bu netice kabul edilemez.

Muafiyeti kusurun nev'ine göre koymalıdır, neticesine göre değil. Esasen kusur, maddede işaret edilen neticeleri doğursa dahi mes'uliyetin kabul edilmesi fikrindeyiz. Bu husus için, munzam protokola bir rezerv konmasını istiyoruz.

İsveç delegesi de bu görüşe aynen iltihak etmiştir.

İkinci itiraz, Hollanda delegesi tarafından, mürur zaman müddetinin 1 yıl oluşuna yapılmıştır. M. K. Fansma'ya göre eşya taşınmasında, dâvayı açacak yükü ilgiliye dikkatli bir iş adamı olarak bir yıllık süre kâfi gelir. Fakat yolculukta kocasını kaybeden acı içindeki bir kadın bu müddeti geçirebilir. Esasen eşya taşınmasına dair hükümleri yolcu taşınmasına teşmil asla tecviz edilemez. 5. maddenin bütünü de bu sebeple tasvip etmiyoruz. Proje sadece taşıyan lehine kaleme alınmıştır.

Nihayet Amerikan delegesi, A. W. Knauth, tamamen şahsı adına konuştuğunu belirterek, insan ve eşya taşınmasının müşterek hükümlere bağlanamayacağını şu misallerle izaha çalışmıştır: İnsan geminin içinde hareket eder, merdivene çıkar, iner, yürür, sigara içerek dolaşır veya yatar, hattâ bazan sigarası yanırken uyuyabilir. Halbuki eşyanın durumu malûmdur. Kendi kendine bir şey yapmasına imkân yoktur.

Bundan sonra 7. madde üzerinde görüşülmüş, mes'uliyetin hududuna dair ve Varşova Konvansiyonundan mülhem olan bu maddenin de nihai olarak Varşova Konvansiyonunun o esnada La Haye'de yapılan tadilatı neticesinde alacağı şekle göre kaleme alınması kabul edilmiştir.

12. madde tetkik edilirken, müruru zaman müddetine tekrar temas edilerek neden Varşova Konvansiyonu (2 yıl) değil de, Konşimentoya müteallik Brüksel Konvansiyonunun esas alındığı tenkid edilmiştir.

Buna cevaben hazırlık komisyonu başkanı Offerhaus, bu müddetin müruru zamana ait olup hakkı düşürmediğini, dâvacının kendi milli kanununa göre, müruru zamanı durduran veya kateden bir

muamelede bulunabileceğini, tarafların menfaatlerinin telifi için bu müddetin kabulünde zaruret olduğunu ileri sürmüştür.

Proje, madde madde görüşülürken üzerinde durulan belli başlı meseleler bunlardır.

Nihayet protokol projesinin müzakeresine geçilmiştir. Burada hemen söz alan İtalyan delegesi Sandiford, mühim bir hususa işaret etmiştir. İlk şeklinde 7. maddede, taşıyanın müstahdemlerinin mes'uliyetine müteallik kısım hiç bir sebep gösterilmeden kaldırılmıştır. Halbuki enternasyonal komisyon tarafından Nisan 1954 oturumunda, kusur yerine risk'i ikame eden modern görüşü aksettirmek üzere, mahdut mes'uliyetten kusurlu müstahdemlerin de istifade edebileceği hususunda bir metin teklif edilmişti<sup>11</sup>. Konferans sonunda, projenin en sonuna bu hususa dair bir munzam madde konulmuştur.

Son olarak Alman delegasyonunun teklifi ile protokola, mes'uliyet haddini teşkil eden meblâğın millî paralara çevrilmesine dair madde konmasına karar verildi.

Nihayet projenin tamamının Diplomatik konferans'a arzedilmesi hususu reye konu. Netice şöyle oldu: 9 delegasyon müsbet rey verdi. 2 delegasyon muhalefet etti. 4 delegasyon müstenkif kaldı<sup>12</sup>. Böylece proje 1957 Ekiminde Brükselde toplanan Diplomatik Konferans'a arzedildi.

C.M.I. nin Madrid Konferansı, proje metninde bir değişiklik yapmamış sadece yapılan tekliflere göre munzam bir protokol tanzim edilmiştir<sup>13</sup>.

[11] Bu metin şöyle idi: Bu konvansiyonda gösterilen bir zarardan eğer bir müstahdem mes'ul ise, bu şahıs taşıyanın dermeyan edebileceği istisna ve tahditlerden istifade edebilir. Taşıyan ve müstahdeminden elde edilebilecek tazminat yekûnu konvansiyonda zikredilen azamî haddi aşamaz. Bu hükme, ağır kusuru veya kastli olan bir müstahdem tarafından istinat edilmez. (C.M.I. Conference de Madrid, s. 560).

[12] C.M.I. Conference de Madrid, s. 562.

[13] Protokol projesi:

Yüksek âkit taraflar şu hakları açıkça mahfuz tutarlar:

- 1) Millî kanunlarına göre, Konvansiyonun 1/g maddesi mânasında enternasyonal taşıma olarak kabul edilmeyen taşımalara Konvansiyonu tatbik etmemek,
- 2) Enternasyonal bir taşımada, taşıyan ve yolcu aynı âkit devlet tebaasından ise Konvansiyonu tatbik etmemek.
- 3) Konvansiyonun 7. maddesinde yazılı miktarları, millî paralarına yuvarlak rakkam olarak çevirmek.

İtalyan Delegasyonunun teklif ettiği madde (Not 11) bu konferansta sadece

Burada işaret etmek gerekir ki, Madrid projesinin pek çok tenkidi mucip tarafları vardı. Bunu, Doktrinde, bir an evvel neticeye varabilmek için acele edildiği, böylece fikirlerin kâfi derecede olgunlaşmasına imkân verilmediği şeklinde izah edenler vardır<sup>13a</sup>.

Konferansın kararına rağmen, proje, bu mevzuda mevcut sistemlerden yeter derecede istifade etmemiştir. Nitekim biraz sonra görüleceği gibi 1957 Diplomatik Konferansı projeyi aynen tasvip etmemiştir.

### 3 — 1957 Brüksel Konferansı

Konferansın 5. toplantısında, başkan Albert Lilar'ın teklifi ile denizde yolcu taşınmasına dair Enternasyonal Konvansiyon projesinin tetkikine geçildi<sup>14</sup>.

Toplantıyı açan başkan, evvelâ prensipler üzerinde görüşülmesini istedi. Bunlar:

a) Bu mevzuun hallini mukavele serbestisine bırakmak mı, yoksa bir Konvansiyon içinde tanzim etmek mi uygundur?

b) Mes'uliyetin tahdidinde: yolculara karşı, biri, donatanın mes'uliyetinin tahdidine dair Konvansiyonda (global) diğeri, şimdi tetkik edilen Konvansiyonda, olmak üzere çift tahdit sistemi mi tesis edilmeli (per capita), yoksa sadece birincisi ile iktifa etmeli midir?

c) Mes'uliyetsizlik halleri nasıl tanzim edilmeli?

d) Bu Konvansiyonda aynı zamanda bagaj meselesini de tanzim etmeli mi yoksa bunu milli kanunlara mı bırakmalı?

İki müsbet rey almıştır.

İsviçre ve Norveç delegasyonlarının 5. madde için koydukları rezerv: İsveç ve Norveç delegasyonları prensip olarak Konvansiyon metnini tasvip etmekle beraber, 5, 2 a) madde hakkında bir rezerv koymayı arzu ederler.

Bize göre, bu hüküm, teklif edilen madde kadrosu içindeki daha az önemli hallere tercihan karşılanması gereken çok felâketli kazaları istisna içine sokuyor. Bu mes'uliyet meselesini, bir fiilin bizzat kendi mahiyetine göre değil de neticelerine göre tanzim etmek için sebep görmüyoruz.

Su halde, bize göre, eğer bu hüküm kaldırılmıyorsa, bu husus gözönünde tutulmalıdır.

[13a] Prodromidés, la responsabilité du transpoteur dans la transport international des passagers et de leurs bagages. D.M.F. 1957, s. 195 vd.

[14] Conference Diplomatique de Droit Maritime. Dixième Session Bruxelles, 1957, s. 136 vd. Daha evvelki içtimalarda, Deniz gemisi maliklerinin mes'uliyetlerinin tahdidine ve kaçak yolculara dair projeler tetkik edilmiştir.

Bundan sonra delegeler söz alarak mevzu üzerinde uzun uzun konuşmuşlardır. Bütün delegeler bu mevzuda bir Konvansiyon tanziminde müttefiktirler. Ancak Konvansiyonun koyacağı prensipler bakımından Konferansta ileri sürülen fikirler üç ana istikamete ayrılıyordu:

1) Madrid projesini aynen muhafaza ederek Konvansiyon haline getirmek. Bu fikir bilhassa, adı geçen projenin hazırlanmasında mühim rol oynayan Fransız delegasyonu tarafından ileri sürülmüştür. Fransızlar Varşova hükümlerinin benimsenmesi teklifine, hava ve deniz taşımaları arasındaki mahiyet farkına işaretle karşı koymuşlardır. Deniz taşımada, yolcu, diğer taşıma nevelerinde rastlanmayan imkânlara sahiptir. Geminin içinde yürür, merdiven iner, çıkar, bazı iskelelerde karaya çıkar vs. Bütün bunlara karşı, taşıyan için bazı mes'uliyet istisnaları tanımak elzendir. Bunun için de model olarak <sup>15</sup> Konışmentolu nakliyat hakkındaki Konvansiyon hükümleri alınmıştır. Bu fikre, tamamiyle yalnız Belçika delegasyonu iltihak etmiştir <sup>16</sup>.

2 — Konferansa iştirak eden delegelerin ekseriyetinin iştirak ettiği ikinci fikre göre: Madrid projesinin tâdili ile tamamen Varşova Konvansiyonu prensiplerinin iki taşıma nev'inin mahiyeti icabı kendine has hususiyetlerini gözününde tutmak şartıyla benimsenmesi.

Bu fikrin taraftarlarına göre <sup>17</sup> Varşova Konvansiyonu 25 yıldanberi muvaffakiyetle tatbik edilmektedir. Hava ve deniz taşımaları birçok bakımlardan çok benzer mahiyettedirler. Halbuki Madrid projesinin mülhem olduğu 1924 tarihli konışmentolara müteallik Konvansiyon eşya taşınmasına dairdir. Eşya ile insan taşınmasının aynı kaidelerle tanzimi uygun görülemez. Bilhassa istisnalar kabul edilemez.

3 — Konferans'a İngiliz delegasyonu yepyeni bir teklifle gelmiştir. Buna göre <sup>18</sup> taşıyanın her türlü kusurundan dolayı mes'ul olmasını temin etmek gerektir. Yolculara karşı, mes'uliyette istisna-

[15] C.M.I. Conference de Bruxelles, s. 149.

[16] C.M.I. Conference de Bruxelles, s. 155.

[17] İtalya (s. 139), Yugoslavya (s. 144), İsrail (s. 152), Polonya (s. 152-153), A.B.D. (s. 141-144).

[18] s. 145, Norveç, İsveç, Danimarka Delegasyonları İngiliz teklifi üzerinde düşünülmesini istemişlerdir (s. 160-161).



iarı kabul etmek doğru olamaz. Ancak, taşıyanın mes'ul olabilmesi için, dâvacı yolcu, taşıyanın veya adamlarının zarara sebep olan kusurunu — gemiye, denize ve yolculara elverişli hale koymadığını — ispat etmelidir. Son olarak bagaj meselesinin Konvansiyondan çıkarılmasını istiyordu.

Diğer taraftan, İngilizler, taşıyanın mes'uliyetinin yolcu başına muayyen bir miktarla tahdidine şiddetle muhalefet etmişlerdir. Umumi tahdit Konvansiyonu varken böyle çift tahdit lüzumsuzdur, diyorlar.

## İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ

Konferans'da:

### DEVLETLER HUKUKU ENSTİTÜSÜ

Netice olarak, Madrid projesi ile Konferans'da ileri sürülen teklifleri inceleyerek bu hususta nihai bir metin hazırlanması için bir komisyon teşkil edilmesine ve bu fikri başındanberi müdafaa eden Hollanda delegesi M. Asser'in de bu komisyonun başına getirilmesine ittifakla karar verildi<sup>19</sup>.

Evvelce, Brüksel Konferansında, diğer mevzular, gemi sahiplerinin mes'uliyetlerinin tahdidine ve kaçak yolculara dair Konvansiyonlar görüşülürken, seçilmiş olan komisyon çalışmalarını bitirerek taşıyanın yolculara karşı mes'uliyetini tanzim eden Konvansiyon projesinin nihai şeklini umumi heyete sundu. Yeni metin, Konferans'da ileri sürülen fikirleri, meczediyordu, ancak mes'uliyetin ne zaman doğacağı meselesinde İngiliz teklifi daha çok hâkim olmuştur.

Yeni proje üzerinde yapılan müzakerelerde evvelâ, İngiliz delegasyonunun teklifi ve ekseriyetin ona iltihakı ile şu hususta mutabık kalındı<sup>20</sup>. Komisyon tarafından yeniden kaleme alınan proje, Madrid projesinden pek çok bakımlardan hattâ prensipler üzerinde değişiklik arz ediyordu. Bu sebeple, delegeler, hükümetlerinin, Madrid projesine dair fikir ve tavsiyeleri ile konferansa geldiklerini, yeni metin hakkında onların mütalâalarını almadan Konvansiyonu imza edemeyeceklerini ileri sürerek, Konferans'da proje üzerinde görüşülmesini fakat imza işinin gelecek Diplomatik Konferans'a tâlik edilmesini kabul ettiler.

Projenin madde madde ele alınarak müzakeresinde, pek prensip ayrılıkları çıkmadı, pek çok maddeler bütün delegeler tarafından aynen kabul edildi. Yalnız İngiliz delegasyonu gene çift tahdit meselesi üzerinde durdu, bunun kaldırılmasını istedi. Fakat teklifi

[19] C.M.I. Conference de Bruxelles, s. 163-164.

[20] C.M.I. Conference de Bruxelles, s. 222-223.

reye konunca, delegelerin ekseriyeti bu teklifin aleyhinde bulundular, yani çift tahdidin muhafaza edilmesini kabul ettiler<sup>21</sup>.

Konferans'ın sonunda, hükümlerinin, Madrid projesi ile mukayeseli olarak izahı bir sonraki paragrafta yapılacak olan projenin tamamı nihai metin olarak kabul edildi.

### III. 29 Nisan 1961 tarihli Deniz yolu ile yolcu taşımaya dair bazı kaidelerin birleştirilmesi hakkında Brüksel Konvansiyonu.

Denizde yolcu taşıma mevzuunda hazırlanan proje, nihayet 17-29 Nisan 1961 de Brükselde toplanan Diplomatik Konferans'da Konvansiyon haline geldi. Böylece Deniz Hukukunun önemli meselelerinden birisi daha enternasyonal sahada tevhid edilmiş oldu. Bu Diplomatik Konferans'da esas olarak 1957 tarihli Brüksel Konferansında hazırlanmış olan projeye sadık kalındı. Konvansiyonun tasdiki, ona iltihakı, mer'iyete girmesi, revizyonu gibi hususlara müteallik usulî maddeler ilâve edilmişti. Ancak, İngiliz delegasyonu gene evvelki itirazlarına devam etti. Mes'uliyetin esasında kendi görüşüne oldukça yer verildiğinden burada sadece, mes'uliyetin miktarca tahdidine karşı koydu. Donatanın mes'uliyetinin tahdidine dair Konvansiyonun bu meseleyi hallettiğini ikinci bir tahdide mahâl olmadığını ileri sürdü. Sonra, konferans'da bu ikinci tahdit lehindeki temayülü görünce bu sefer miktarı az buldu. Nitekim, Konferans'da, İngilizleri biraz olsun tatmin etmek için mes'uliyet miktarını tespit eden 6. maddeye ilâve edilen 3. paragrafta: Milli kanunların kendi tebaalarından olan taşıyanlar için daha yüksek bir hududu tesbit edebilecekleri kabul edildi<sup>22</sup>. Konvansiyonun izahı, hükümlerin iyi aydınlatılması bakımından, bu neticeye varabilmek için önemli bir safha teşkil eden Madrid projesi ile mukayeseli olarak yapılacaktır.

#### 1 — Konvansiyonun tatbik sahası.

Konvansiyonun umumî tatbik sahasını ikinci maddesi tayin etmektedir. 1957 Brüksel Konferansındaki çalışmalarda bu madde üzerinde durulmuş ve Madrid Projesinin koyduğu esas oldukça değiştirilmiştir.

Madrid projesi, Konvansiyonun tatbik sahasını çok daraltmıştır.

[21] C.M.I. Conference de Bruxelles, s. 233-234.

[22] Claire Legendre, la Conférence Diplomatique de Bruxelles de 1961, D.M.F. 1961, Juillet, s. 390 vd.

Adı geçen projenin ikinci maddesine göre, Konvansiyonun tatbik edilebilmesi için şu üç şartın bir arada bulunması gerekiyordu:

1) Birinci maddenin g) bendindeki tarife uygun bir enternasyonal taşıma olacak. (Mukaveleye göre, hareket ve varma mahalleri iki ayrı devlette bulunan veya başka bir devlette ara liman olmak şartıyla aynı devlette bulunan taşıma).

2) Taşımanın hareket veya varma mahalli bir âkit devlet ülkesinde bulunacak.

3) Taşıyan gemi bir âkit devlet bayrağı taşıyacak.

İlk iki şart, karayollarında yolcu taşınması hakkındaki Konvansiyon projesinde aynen mevcuttur<sup>23</sup>. Varşova Konvansiyonundan biraz farklıdır<sup>24</sup>.

Son milliyet şartı ise, yolculara ait diğer taşıma nevilerini tanzim eden metinlerden hiç birisinde yoktur. Deniz Hukukunda eşya taşınmasını tanzim eden Konişmentolara müteallik Brüksel Konvansiyonuna göre de: Konişmentonun bir âkit devlet ülkesinde tanzim edilmiş olması Konvansiyonun tatbiki için kâfidir (m. 10).

Bu şart Doktrinde tenkit edilmiştir. Bir gemi iki devlet arasında yolcu taşıyorsa, bunlardan birisi âkitse normal olarak Konvansiyonun tabiki gerekir. Bu devletlerden eğer ikisi de âkitse bu husus çok daha kuvvetlidir<sup>25</sup>.

Madrid projesinde, tatbik sahası hakikaten daraltılmıştı. Halbuki, bir Konvansiyon tanziminin gayesi muayyen bir mevzuda Millî Hukuk sistemleri arasındaki farkların tevlid edeceği ihtilâfları önlemek için enternasyonal birliğe gitmektir. Bu gaye tam olarak, tatbik sahasının genişliği nisbetinde tahakkuk edebilir. Maddenin aksaklığı 1957 Brüksel Konferansında farkedilmiştir. Konferans'da ilk defa İtalyan delegasyonu, bu hususa işaretle maddenin teklif ettiği şekilde değiştirilmesini istemiştir<sup>26</sup>.

İkinci olarak Hollanda delegasyonu mevzu üzerinde uzun uzadıya durmuş ve tâdil zaruretini belirtmiştir<sup>27</sup>. Nihayet bütün

[23] Karayollarına dair proje, m. 1.

[24] m. 1, paragraf 2 ye göre hareket ve varma mahalleri iki âkit devlet ülkesinde veya başka bir devlette (âkit olsun olmasın) ara limanı bulunmak şartı ile aynı âkit devlette bulunmalıdır.

[25] Prodromidès, D.M.F. 1957, s. 200-201.

[26] C.M.I. Conference de Bruxelles, s. 139.

[27] C.M.I. Conference de Bruxelles, s. 161. Hollanda delegesi M. Hoekstra bu hususa Madrid Konferansında da temas etmişti (C.M.I. Conference de Madrid, s. 315).

delegeler, yukarda işaret edilen iki delegasyonun öncüsü oldukları teklife iltihak etmişlerdir.

Böylece tâdil görerek Konvansiyonda yer alan ve Konvansiyonun tatbik sahasını tayin eden ikinci maddeye göre, Konvansiyonun tatbik edilebilmesi için şu şartların mevcudiyeti aranmaktadır:

- 1) Enternasyonal bir taşıma olacak (m. 1, g) <sup>28</sup>,
- 2) Bu taşıma ya bir âkit devlet bayrağı taşıyan gemi ile yapılacak veya hareket veya varma mahalli mukaveleye göre bir âkit devlet ülkesinde bulunacak.

Görülüyor ki, tadilât neticesinde maddenin aldığı yeni şekle göre, eskisinden bir arada bulunması istenen iki şarttan, birinin mevcudiyeti yeter sayılmıştır. Böylece Konvansiyonun tatbik sahası oldukça genişlemiştir.

Burada üzerinde durulması gereken bazı hususlar mevcuttur.

Konvansiyonun tatbik edilebilmesi için evveleminde enternasyonal bir taşımanın mevcudiyeti aranmaktadır. Enternasyonal taşıma 1. maddenin g) bendinde tarif edilmektedir. Buna göre tarafların mukaveleye geçen beyanlarına göre hareket ve varma mahalleri iki ayrı devlet ülkesinde bulunan veya başka bir devlette ara limanı olmak şartı ile aynı devlet ülkesinde bulunan taşımadır. Maddede açıkça, varma yeri deniyor. Eğer gemi kaza veya fevkalâde bir hal sebebiyle önceden kararlaştırılan yere varamaz ve yolcular başka bir yerde gemiden indirilirlerse, vaziyet ne olacak? Burada üç ihtimal ortaya çıkabilir:

Evvelâ hem mukavelede gösterilen varma mahalli hem de yolcuların gemiden indirildikleri yer başka bir devlet ülkesinde olur. Burada enternasyonal bir taşımayı kabul etmek gerekir. Zira hem mukavele şartları hem de tatbikat enternasyonal bir taşımayı tahakkuk ettirmektedir.

İkinci ihtimal mukavelede tayin edilen varma mahalli başka bir devlet ülkesinde olmakla beraber yolcuların kaza veya fevkalâde hal sebebiyle oraya kadar götürülemyerek hareket mahallerinin bulunduğu devlet ülkesinde bir yerde gemiden indirilmeleridir.

Üçüncü ihtimal de bunun aksi yani mukavelede tayin edilen

[28] Madrid projesinde g) bendinde yer alan «enternasyonal taşıma» tanifi, kon metinde f) bendine alınmıştır. d) bendindeki «bagaaj» tanifi çıkarıldığından «üçerleri birer önceye geçmiştir.

varma yeri hareket yeri ile aynı devlet ülkesinde fakat yolcuların gemiden başka bir devlet ülkesinde indirilmesi halidir<sup>29</sup>.

Bir de şöyle olabilir: 2. maddeye göre, başka bir devlette ara limanı olmak şartıyla hareket ve varma mahallerinin aynı devlet ülkesinde olan taşıma da enternasyonal taşımadır. Bu halde, gemi gene fevkalâde bir hal sebebiyle yolcularını bu ara limanında boşaltır.

Bütün bu hallerde, taşıma'ya Konvansiyonun tatbik edilip edilemeyeceğini tayin etmek gerekir.

Bu meeslelere Madrid Konferansında bir nebze temas edilmiş ve şöyle izah edilmiştir<sup>30</sup>: Mukavelede, kaza veya fevkalâde bir hal sebebiyle, yolcuların önceden kararlaştırılan varma mahallinden başka bir yerde indirilebileceğinden bahsedilmemesine imkân yoktur. Böyle olunca da bu yer, mukavelede tayin edilen varma mahalli yerine geçecektir. Esasen bu mevzuda Varşova Konvansiyonundan örnek alınmıştır ve mezkûr Konvansiyon bu mevzuda ihtilâfa sebep olmamıştır.

Bu izah tarzı pek tatminkâr olamıyor. Yukarıda işaret edilen hallerden her birinde, Konvansiyonun tatbik edilip edilemeyeceği pekâlâ bir münakaşa mevzuu olabilir. Bu bakımdan Konvansiyon'un ifadesi noksandır.

Maddede: Mukavelede kararlaştırılan varma yeri, ifadesi yerine sadece — yolcuların gemiden indirildikleri yer — dense idi gene mükemmel bir hal tarzı olamazdı. Zira, taşımanın mahiyetini ve binnetice bundan çıkacak ihtilâfları dolayısı ile doğacak mes'uliyetin de önceden bilinmesinde büyük faydalar vardır. Ancak, taşımayı sırf kâğıt üzerindeki şartlara göre ve fiilen yapılmış olan taşımayı hiç hesaba katmadan tavsif etmek de doğru olamaz. Şu halde, maddenin ifadesini muhafaza etmekle beraber, taşımanın kaza veya fevkalâde hal sebebiyle varma mahallinden önce sona ermesi halinde, muhtelif ihtimalleri derpiş ederek Konvansiyonun tatbik sahasını tayin eden bir ilâvenin yapılması yerinde olurdu. Bunun yapılmamış olması bir eksikliklerdir.

Maddenin bugünkü şekline göre ve Konvansiyona mümkün olduğu kadar geniş tatbik sahası tayin etmek gayesinden hareket

[29] Bu hale tatbikatta az rastlanabilir. Varma limanı ile hareket limanı aynı devlet ülkesi içinde bulunan bu taşımanın içinde ancak, geminin uğramadan geçeceği başka bir devletin hâkimiyetine sahip bir saha bulunup da kaza sebebiyle bu sahadaki bir limana mecburen uğrayarak yolcularını bırakması halinde bu hal mevcut olur.

[30] C.M.I. Conference de Madrid, s. 316-317.

ederek yukarda derpiş edilen ihtimallerden her birinde enternasyonal bir Konvansiyon olup olmadığını tayine çalışırsak:

Birinci ihtimalin neticesini yukarda belirtmiştik. İkinci ihtimalde mukavelede enternasyonal bir taşıma tasrih edildiği halde fiilen yapılan taşıma enternasyonal değildir. Aynı devletin hudutları içinde kalmıştır. Burada Madrid Konferansındaki izah tarzı kabul edilirse, eğer mukavelede, yolcuların bir kaza veya fevkalâde hal vukuunda, varma limanından başka bir yerde indirileceği yazılı ise, bu yerin ismi yazılmamış olmakla beraber varma limanı yerine geçecek ve neticede ona göre tayin edilecek yani burada sefer enternasyonal olmayacaktır. Buna karşı, maddenin lâfzına bağlanarak, madem ki mukavelede tayin edilen varma limanı başka bir devlet ülkesindedir, fiilen oraya varılamasa dahi şart tahakkuk etmiştir ve sefer enternasyonal sayılmalıdır şeklinde itiraz edilebilir. Görülüyor ki kat'i bir neticeye varmak güçtür. Ancak, tatbik sahasını mümkün olduğu kadar genişletmek maksadıyla burada, mukavele hükümlerine önem vererek arızan kararlaştırılan yere kadar gidilememesi halinde dahi taşımanın esas vasfını muhafaza etmesini benimsemek isabetli olur.

Üçüncü ihtimale gelince, mukavelede enternasyonal değil, fakat tamamen millî bir sefer kararlaştırılmış olup da arızan bir başka devlet hâkimiyetine dahil bir limana çıkarılmışsa; Madrid Konferansındaki izahı kabul edersek burada enternasyonal bir sefer olduğu neticesine varılır. Bu netice pek isabetli olamaz. Zira, burada millî bir taşıma mukarrerdir, tamamen fiili bir zaruret taşımanın mahiyetini ve binnetice tarafların istediğinden başka bir hukukî rejim'in tatbikini gerektirememelidir.

Son ihtimal de, bir ara limanı başka bir devlette bulunmak şartı ile hareket ve varma mahalleri aynı devlet ülkesinde bulunan bir taşıma gene arızan bu ara limanında sona ererse, burada enternasyonal bir taşıma olduğu kabul edilmelidir. Zira bu netice hem tarafların iradesine hem de fiilen taşımanın mahiyetine uygundur.

Konvansiyonun tatbik sahasını tayin eden 2. maddesine göre enternasyonal bir taşıma şartı tahakkuk ettikten sonra bu taşımanın hareket veya varma mahalli bir âkit devlet ülkesinde bulunmalıdır<sup>31</sup>.

Burada hareket limanı bir âkit devlet ülkesinde bulunan bütün

[31] Eğer, enternasyonal taşıma bir âkit devlet bayrağı taşıyan bir gemi ile yapılıyorsa başka şart aramadan Konvansiyonun tatbik sahasına girer.

taşımalara Konvansiyon tatbik edilecektir. Hareket limanı bir âkit devlet ülkesinde değilse, bu sefer mukavelede tasrih edilen varma mahalli bir âkit devlet ülkesinde bulunmalıdır. İşte bu şart bakımından da biraz evvel üzerinde durduğumuz mesele bahis konusu olabilir. Eğer taşıma kaza veya fevkalâde bir hal sebebiyle kararlaştırılan mahalden başka bir yerde sona ermişse vaziyet ne olacak?

Burada da üç ihtimal ortaya çıkabilir:

- 1) Hem mukavelede tayin edilen varma mahalli hem de zaruret icabı yolcuların gemiden indirildikleri yer bir âkit devlet ülkesidir.
- 2) Mukavelede tayin edilen varma mahalli bir âkit devlet ülkesidir, fakat yolcuların zaruret icabı gemiden indirildikleri yer âkit olmayan bir devlet ülkesidir.
- 3) İkinci ihtimalin aksi olabilir yani mukavelede tayin edilen varma mahalli âkit olmayan bir devlet ülkesinde olmakla beraber yolcuların gemiden indirildikleri yer bir âkit devlet ülkesindedir.

Birinci ihtimalde Konvansiyonun tatbik edileceğinde hiç şüphe yoktur. Zira, hem mukavele hem de fiili taşıma aranan şartı tahakkuk ettirmiştir. Diğer bir ifade ile, burada taşımanın mukavelede tayin edilen mahalde veya fiilen yolcuların indirildiği yerde sona ermesinin Konvansiyonun tatbik edilmesi bakımından önemi olamaz. Zira her ikisi de bir âkit devlet ülkesinde bulunmakta, binaenaleyh şart tahakkuk etmektedir.

İkinci ve üçüncü ihtimallerde mutlak bir neticeye varmak için maddenin metni pek tatminkâr değildir.

Yolcuların indirileceği mukavelede derpiş edilmişse bunu varma mahalli olarak kabul etmek doğru olur. Bu ihtimallerin Konvansiyonda derpiş edilerek neticeye bağlanmaları tavsiyeye şayandır.

Konvansiyonda, mukavelede, Konvansiyon hükümlerinin tatbik olunacağını belirtmesinin dair hiçbir sarahat mevcut değildir<sup>32</sup>.

İhtilâfları önlemek bakımından taşıma mukavelesine önceden ve şartları varsa, Konvansiyon rejimine tâbi olunacağını dercedilmesi mecburiyetini koymak çok faydalı olurdu. Bu şekilde, yukarıda işaret edilen ihtimallerde dahi, Konvansiyon hiç bir ihtilâfa mahal vermeden mukavelevî hukuk olarak tatbik sahası bulurdu. Bu husus

[32] Varşova Konvansiyonunun 1955 La Haye tadilatından sonraki metninde bu hususta mukaveleye kayıt koyma mecburiyeti kabul edilmiş ve bu kaydı koymayan taşıyan için ağır bir müeyyide vazedilmiş: taşıyan mes'uliyetini tahdit imkânını kaybedecektir (muaddel m. 3, parag. 1).

dahi doktrinde tenkid mevzuu olmuş ve bir eksiklik olarak telâkki olunmuştur<sup>33</sup>.

Bu mevzuda son olarak Konvansiyonda aktarmalı ve kombine taşımaların tanzim edilmediğine işaret edelim.

Aktarmalı taşıma yani bir tek taşıma mukavelesi ile aynı nevi taşıma şeklinde müteaddit taşıyanların birbirini takiben yolcu taşımalarından hiç bahsedilmemiştir. Burada, ikinci gemide bulunduğu anda hangi rejim tatbik edilecek? Bilhassa bu gemi âkit olmayan bir devlete aitse ve birinci gemi âkit bir devlete aitse<sup>34</sup>. Eğer birinci taşıyan, taşımanın bütününden mes'ulse vaziyet ne olur?

Kombine taşıma yani, bir tek taşıma mukavelesi ile çeşitli taşıma nevilerinde (deniz, hava, kara) icra olunan taşımaları ise Konvansiyon hiç tanzim etmemiş, bilâkis 1. maddesinde «taşıma» ifadesini tarif ederken dolayısıyla bu taşımayı tamamen tatbik sahası dışında bırakmıştır (m. 1, e).

Bu iki taşıma nev'inin Konvansiyonda gözetilmemiş olması önemli bir eksiklik teşkil eder. Varşova Konvansiyonunda, gerek aktarmalı, gerekse kombine taşımalar mufassalan tanzim edilmişlerdir (m. 30 ve 31)<sup>35</sup>.

## 2 — Hükümleri

### a) Taşıyan'ın mes'uliyeti

Madrid projesinde kabul edilen, taşıyan'ın ne zaman mes'ul olacağını tayin eden prensipler Brüksel Konferansında evvelce işaret ettiğimiz müzakereler<sup>36</sup> neticesinde teşekkül eden komisyon tarafından tamamen değiştirilmiştir.

Madrid projesine göre: taşıyan, 1. maddenin f) bendinde tarif edilen taşıma ameliyeleri ile ilgili olarak yolcunun ölümü veya diğer herhangi bir cismanî zarara uğramasından dolayı mes'uldür, meğer ki 5. maddedeki istisnalardan birisi olsun (m. 3) görülüyor ki, burada, taşıyanın mes'ul olması için yolcu sadece zarar ile taşıma ameliyesi arasındaki illiyet rabitasını isbat edecektir. Kusur aranmamaktadır. Buraya kadar isabetli bir hal tarzı kabul etmiş<sup>37</sup>

[33] Prodromidès, D.M.F. 1957, s. 204.

[34] Not 2.

[35] Karayollarında yolcu taşımasına dair proje (m. 2) ve demiryolları hakkındaki Konvansiyonda da (m. 2, b 1) bu taşıma nevlere tanzim edilmiştir.

[36] Bakınız, s. 719 vd.

[37] Varşova Konvansiyonundaki aynı esas (m. 17).



bulunan projenin çok şiddetli tenkitlere maruz kalarak muvaffak olmamasına, 5. maddesindeki istisna halleri sebep olmuştur. Bu istisnalar, 1924 tarihli ve Konişmentolara müteallik yani denizde eşya taşınmasını nizamlayan Brüksel Konvansiyonundaki mes'uliyetsizlik hallerinin — eşyanın kendisine hâs olanlarından maada — bir kopyesinden ibarettir<sup>38</sup>.

Projeyi hazırlayanlar, gerekçe olarak, deniz taşımaları, diğer taşıma nevelerinden ayrı hususiyetlere sahip oldukları için, taşınan yolcu dahi olsa gene hava taşıması yerine denizde eşya taşımasına dair kaidelerden örnek almanın ve buna ilâveten, deniz yolculuğunda yolcunun diğer taşıma nevelerinde görülmeyen bir hareket serbesti-

[38] Madrid projesi (m. 5):

1) Taşıyan ve gemi, yolculuktan evvel veya yolculuk başlarken geminin denize elverişli olması, gereği gibi donatılması, tayfalanması ve kumanyalanması için gereken ihtimamı gösterilmesine rağmen bertaraf edilemeyen elverişsizlikten mütevellit yolcunun ölümü her türlü cismanî zararları ve bagaj zararları için mes'ul olmaz. Zarar ve ziya'nın elverişsizlikten doğduğu her halde, makul ihtimamın gösterilmesine dair ispat külfeti taşıyan veya bu istisnadan istifade edecek olan diğer her şahsa terettüp eder.

2) Taşıyan ve gemi, aşağıda sayılan sebeplerle bir yolcunun ömesinden veya cismanî zararlara uğramasından ve bagajına gelecek zararlardan mes'ul olmaz:

a) Kaptan, gemi adamı, kılavuz ve gemi idaresinde çalışan diğer şahısların kusur veya seyrüsefer hataları sebep olsa dahi, batma, çatma ve karaya oturmadan,

b) Yangından,

c) Deniz veya seyrüsefere elverişli diğer suların tehlike ve kazalarından,

d) Arzî ve semavi âfetlerden (acte de Dieu),

e) Harpten,

f) Âmme düşmanlarının hareketlerinden,

g) Prens, yetkili makam veya halk tarafından yapılacak tevkif veya cebir veya adli makamların el koymasından,

h) Krantina tahdidatından,

i) Grev, Lokavt, karardan veya herhangi bir sebeple işlerin tamamen veya kısmen tatil edilmesinden,

j) Karışıklık veya isyan hareketlerinden,

k) Denizde can kurtarma veya buna teşebbüsten,

l) Makul bir ihtimama rağmen görülemeyen gizli ayıptan,

m) İntihar, sarhoşluk ve yolculuk sırasında yolcunun kaybolmasından,

n) Taşıyanın, acenta ve memurlarının fiil ve hatalarından meydana gelmeyen diğer bütün sebeplerden. Ancak bu halde ispat külfeti bu istisnadan faydalanan şahsa terettüp eder.

Bununla beraber taşıyan,

a) bendinde eğer şahsî bir kusuru varsa, b) bendinden m) bendine kadar eğer kendisinin veya adamlarının bir kusuru zarara sebep olmuşsa mes'ul olmadığını ileri süremez.

sine sahip olması, — geminin içinde yürümesi, merdiven inip çıkması, hattâ bir ara limanında karaya çıkması — sebebiye taşıyanın mes'uliyetini böyle istisnalarla hafifletmenin uygun olduğunu ileri sürmüşlerdir <sup>39</sup>.

İnsan hayatının değeri gözönünde tutulursa, bu istisnalardan pek çoğu çok haksız neticelere varabileceğinden kabul edilemez. İnsan hayatının değeri bir eşya ile kıyas edilemez. Meselâ, istisnalardan birisi, gemi adamlarının kusuru ile dahi vukua gelmiş olsa batma, çatma ve karaya oturma'dır. Bunlar denizde en çok zayiata sebep olan kazalardır. Yani umumiyetle bu kazalarda yolcular zarar görürler ve bunlar da umumiyetle gemi adamlarının seyrüsefere müteallik kusuru ile olur, taşıyanın şahsî kusuru pek bahis konusu olmaz. Şu halde, bu istisna, denizde yolcuların zarara uğramaları hallerinin mühim bir kısmında mes'uliyeti ortadan kaldıracığından asla kabul edilmez. Asıl bu hallerde yolcuların himaye edilmesi gerekir <sup>40</sup>.

Eşya taşımada, teknik kusur dediğimiz, gemi adamlarının geminin bakım ve sevki idaresine dair kusurlarından taşıyanın mes'ul olmaması bambaşka ve insan taşımada mahiyetine yabancı sebeplere dayanır ve bu kusurun bazı neticelerinin dahi insan taşımada tatbiki gayri âdil olur <sup>41</sup>.

Gene başka bir istisnaya göre, taşıyan geminin her türlü elverişliliğini, yolculuk başlayıncaya kadar kontrol ve temin ile mükelleftir. Şu halde yolculuk sırasında meydana gelen ve görülebilen bir elverişsizlikten doğacak zararlar yolcunun üzerinde kalacaktır. Bu da insan taşımada için uygun bir hal tarzı olamaz.

Diğer istisnalar içinde borçtan kurtulmayı mucip haller vardır, ve maddenin metninde görüldüğü gibi bu hallerde taşıyana veya adamlarına kabili isnat bir kusur varsa taşıyan istisnadan faydalanamaz. Fakat gene de bu istisnaların yolcu taşıma mevzuunda kabulü muvafık görülmez. Zira, malûmdur ki zikredilen kusurun ispatı, istisnaya istinad eden taşıyana karşı, zarar gören yolcu tarafından ispat edilecektir. Halbuki kanaatimce, her halû-kârda, taşıyanı mes'ul kılmak için yolcuya taşıyanın kusurunu ispat külfetini tahmil etmemelidir. Deniz nakliyatının teknik hususiyetlerine yabancı, belki hayatında ilk defa deniz yolculuğu yapan yolcu bu ispat bakımından

[39] C.M.I. Conference de Bruxelles, s. 150-151.

[40] Prodromidés, D.M.F. 1957, s. 263.

[41] Nitekim Varşova Konvansiyonunda da bu nevi kusurdan mes'uliyetsizlik sadece bagaj ve yük taşımada için (m. 20/2).

çok zayıf durumdadır. Yük sahipleri gibi bu işe vâkîf ve organize edilmiş vaziyette değillerdir. Taşıyan kusursuzluğunu ispat ederek mukavelevi mes'uliyetten kendini kurtarmalıdır.

Evvelki bahislerde görüldüğü üzere bu istisnalara, hazırlık çalışmalarının yapıldığı Konferanslarda kat'i surette karşı konulmuş ve tasvip edilmemiştir<sup>42</sup>.

Neticede, 1957 Brüksel Konferansında, teşkil edilen bir Komisyonun hazırladığı nihai metinde taşıyanın ne zaman mes'ul olacağı meselesi yukarıda görüldenden tamamen başka prensiplere bağlandı. Bu son şeklin isabetli olup olmadığı münakaşasına girmeden evvel ne olduğunu görelim.

Konvansiyonun 4. maddesine göre:

Taşıyan gerek kendi kusuru veya ihmali ile gerek adamlarının vazifelerini ifa ederken işledikleri kusur ve ihmalleri ile yolculara gelen zararlardan mes'uldür. Maddenin metninde: Bir yolcunun ölümü veya cismanî zarara uğramasından meydana gelen her türlü zarar... denmektedir (Maddi ve manevi zarar olabilir). Şu halde, mutlaka ölüm veya yaralanma hali olacaktır. Halbuki Varşova Konvansiyonunda gecikmeden doğan zararlardan da taşıyanın mes'ul olacağı ifade edilmiştir (m. 19).

Bizim Konvansiyon gecikme ve bundan doğacak zararı hiç mevzu bahis etmemiştir. Gecikmeden doğan zararlar Milli Hukuka tâbi olacaktır.

Bu eksikliğin menşei: İlk projenin 1924 tarihli Konişmentoya müteallik Konvansiyondan fazlaca mülhem olarak hazırlanması ve böylece mezkûr Konvansiyonda derpiş edilmeyen gecikme meselesinin burada da unutulmasıdır (Prodromidès, D.M.F. 1957, s. 204). Konferanslarda bu hususa pek temas edilmemiştir.

Bu kusurun ispatı zarar gören şahsa aittir. Maddenin ikinci fıkrasında ise bazı hallerde, bu kusurun mevcudiyeti karine olarak kabul edilmiştir. Bu haller şunlardır: Batma, çatma, karaya oturma, infilâk ve yangın. Bu karine aksi ispat edilinceye kadar devam eder.

Görülüyor ki esas mes'uliyet prensibini koyan birinci fıkra Madrid projesinden tamamen farklıdır. Bu fıkranın kaleme alınmasında, evvelce görülen Brüksel Konferansındaki münakaşalardan<sup>43</sup>

[42] Bu hallerin umumî hükümlerdeki mücbir sebep mefhumuna benzediğini heri sürerek itiraz etmeyen fikir için bakınız: Claire Legendre, D.M.F. 1956, s. 16.

[43] Bakınız, s. 719 vd.

İngiliz noktai nazarının hâkim rol oynadığı aşikâr olarak görülüyor. İngilizler, kendi milli hukuklarından fedakârlık yapmak istemiyorlardı.

Dünya deniz taşımasının mühim bir kısmını ellerinde tutmuş olmaları kendi fikirlerini hâkim kılmağa sebep olmuştur.

Ancak hemen ilâve etmek gerekir ki, yeni metinde görüldüğü gibi, Komisyon 4. maddenin 2. fıkrasında bazı kaideler kabul ederek bu sistemi biraz yumuşatmıştır. Kusurun mevcudiyeti karine olarak kabul edilen haller, tehlikeli ve zayiata en çok sebep olan deniz kazalarıdır. Bu hallerde taşıyan mes'uliyetten kurtulabilmek için hâdisede kendisine veya adamlarına atfı kabil bir kusurun mevcut olmadığını isbat edecektir.

Konvansiyon'un mes'uliyeti tanzim eden bu 4. maddesini, 3. maddesi tamamlamaktadır. 3. madde taşıyana bir vecibe tahmil ediyor. Şöyle ki: taşıyan ve adamları, gerek yolculuğun başlangıcında gemiyi denize elverişli hale getirme, gereği gibi donatma, tayfalama ve kumanyalamak için gerekse bütün yolculuk boyunca gemiyi bu halde muhafaza etmek için icap eden ihtimamı göstereceklerdir. Bu madde, Madrid projesindeki nazaran daha elverişlidir. Projede bu ihtimam gene denizde eşya taşıma hükümlerinden mülhem olarak sadece yolculuğun başlangıcında aranıyordu. Halbuki, bütün yolculuk boyunca geminin bu halde muhafazasını temine çalışmak yolcu taşıma mevzuunda bir ihtiyaçtır. Zira yolda, meydana gelen ve görülüp bertaraf edilmesi mümkün bir noksanlık, bir elverişsizlik, sebebiyle insan hayatını tehlikeye koymak tecviz edilemez. Görülüyor ki her hususta insan ile eşya taşınmasının farklı tanzimine zaruret vardır.

Taşıyan ve adamları, 3. madde ile kendilerine terettüp eden vecibeyi yerine getirmezlerse kusurlu addilecekler ve mes'ul olacaklardır. Bu hususun ispatının kime düşeceği de 4. maddedeki esaslara göre taayyün edecektir. Yani normal olarak yolcu, taşıyanın kusurunu ispata mecbur olduğu zaman, bu ihtimamın sarfedilmediğini ispat edecektir. Karine teşkil eden hallerde ise, taşıyan kendisinin ve adamlarının gereken ihtimamı gösterdiğini ispatla kusursuzluğunu ortaya koyacaktır.

Görülüyor ki, Konvansiyonun, taşıyanın mes'ul olması için kabul ettiği sistem bakımından Madrid projesi tamamen değiştirilmiştir. Projede kusur aranmadığı halde, Konvansiyon mutazarrır tarafından kusurun ispatını aramaktadır.

Projede mes'uliyete istisna olarak kabul edilen bazı haller Konvansiyonda, taşıyanın kusuruna karine olarak kabul edilmiştir. Böylece bu bakımdan proje hükümleri âdeta tam tersine çevrilmiştir.

Taşıyanın mes'uliyetine dair Konvansiyon sistemi muhakkak ki, projeye nazaran daha ileri ve elverişli olmuş ve bazı hukuk çevrelerinde de tasvip edilmiştir<sup>44</sup>. Ancak, gerek umumî hükümlere göre, gerekse yolcu taşıma işinin hususi mahiyeti icabı mükemmel ve tam arzu edilen bir sistem olmaktan çok uzaktır.

Yolcu taşıma işi bir mukavele ile yapılmaktadır. Binaenaleyh bu taşımadan doğacak mes'uliyet mukavelevî bir mes'uliyettir.

Bu mukaveleden doğan borç münasebetinde, Kara Avrupası Hukuk sistemlerinde, alacaklı, haksız fiillere nazaran daha müsait bir hukukî vaziyete mâliktir. Borçlu kendisine hiç bir kusurun isnat edilemeyeceğini ispat edemedikçe alacaklı tazminat talep edebilir<sup>45</sup>. Şu halde, akitten doğan bir borç münasebetinde alacaklının, aktin tam ifa edilmemesinde borçlunun kusuru olduğunu ispat etmesini istemek alıştığımız sisteme aykırı geliyor. Bütün dünyayı bir tek hukuk sistemine bağlamanın ne kadar isabetsiz olduğu aşikârdır. Kaldı ki, deniz yolculuğu yapan bir yolcu için bu kusurun ispatı çok güçtür. Yolcu, denizin tehlike ve hususiyetlerini, taşıyanın ne gibi tedbirler alması gerektiğini, ne zaman kusurlu olacağını bilemez. Bu sebeplerle ve insan hayatına gereği kadar değer vermek amacı ile Konvansiyonun hal tarzı muvafık görülemez. Bu mevzuda hava taşıması, için Varşova Konvansiyonunun mes'uliyet sisteminin aynen alınması çok isabetli olurdu<sup>46</sup>. Brüksel Konferansında da bu hususu bazı delegeler teklif etmişlerdir. Esasen bu sistem 25 seneyi geçen bir zamandanberi enternasyonal hukukta tatbik edilmektedir.

Deniz taşıması Hava taşımasına pek çok bakımlardan benzetilmektedir.

[44] G. Ripert, La Conference Diplomatique de Bruxelles de 1957, D.M.F. 1957, s. 718.

[45] Von Tuhr, Borçlar Hukukunun Umumi Kısmı, C. II, İst. 1953, s. 626 (terc. Cevat Edege).

[46] Varşova Konvansiyonuna göre.

Yolcunun ölümü, yaralanması veya herhangi bir cismanî zarara uğraması halinde, bu zarara sebebiyet veren kaza hava gemisinde veya iniş ve çıkış esnasında vukua geldiği takdirde nakliyecî zarardan mes'uldür (m. 17).

Nakliyecî kendisinin ve adamlarının zarara mani olmak için icap eden bütün tedbirleri aldıklarını veya bu tedbirleri almalarına imkân bulunmadığını isbat ederse mes'uliyetten kurtulur (m. 20).

Bu mevzuda son olarak işaret edilmesi gereken bir husus vardır. Madrid projesinde sadece yolculara değil, yolcuların bagajlarına da gelen zararlardan taşıyanın mes'uliyeti tanzim ediliyordu (m. 4). 1957 Brüksel Konferansında başta İngiltereninki olmak üzere delegeler, bagaj meselesinin Konvansiyondan çıkarılmasını teklif ettiler. Umumiyetle değeri az olan ve yolcunun yanında taşıdığı bagajlara gelen zararların enternasyonal bir Konvansiyonda tanzim edilmesinin lüzumsuzluğunu ileri sürdüler. Bunun üzerine hazırlanan nihai metinden, bagaj meselesi tamamen çıkarılmıştır.

Projenin bu mevzudaki tādilinin pek isabetli olmadığı kanaatindeyim. Zira, bagaj taşınması yolcu taşınmasının bir mütemmim cüz'ü sayılabilir. Bu sebeple yolcu taşınmasını tanzim eden hükümlerin içinde bir maddenin de bagaj mevzuuna tahsisi doğacak ihtilâfları hal bakımından hem çok faydalı hem de Hava Hukuku ile <sup>47</sup> ahenk temin edilmiş olurdu <sup>48</sup>.

#### b) Taşıyanın mes'uliyetinin tahdidı

Konvansiyona göre taşıyanın mes'uliyeti normal olarak mahduttur. Ancak, ne zaman mes'uliyetini tahdit edebilme hakkını kaybedeceği tasrih edilmiştir. Bu mevzua tahsis edilmiş bulunan 7. madde, 1957 Brüksel Konferansında, mefhum değişmemekle beraber ifade tarzı bakımından, Varşova Konvansiyonunun bu mevzua müteallik ve 1955 La Haye tadilatında değişen 25. maddesine tamamen uydurulmuştur <sup>49</sup>.

Muaddel 7. maddeye göre zararın, taşıyanın sırf zarar vermek niyeti ile veya zararın doğmasının muhtemel olduğunu bilerek tedbirsizce yapacağı bir hareket veya ihmalin neticesi olduğu ispat edilirse, taşıyan mahdut mes'uliyetten istifade hakkını kaybeder.

#### 4 — Taşıyanın mes'uliyetinin hududu

Konvansiyon projesinin ilk hazırlık çalışmalarının yapılmış olduğu Brighton Konferansında taşıyanın mes'uliyetinin ölen veya cismanî zarara uğrayan her yolcu için muayyen bir miktarla tahdit edileceği kabul edilmiştir <sup>50</sup>.

[47] Varşova Konferansında bagaj meselesi tanzim edilmiştir.

[48] Taşıyanın bagajlar için mes'uliyetinin tanzimine dair ayrı bir Konvansiyon tanzimi için C.M.I. nin son toplantısında (15-21 Nisan 1962 Atina) bazı çalışmalar yapılmış fakat bu proje metni hazırlanmamıştır. D.M.F. Temmuz 1962, s. 395.

[49] 1957 Brüksel Konferansı Bül. (C.M.I. Conference de Bruxelles, s. 204).

[50] C.M.I. Conference de Madrid, s. 309.

Bu miktarın tayininde ise Varşova Konvansiyonunun esaslarının benimseneceği Madrid Konferansında kararlaştırıldı<sup>51</sup>. Bu karara uygun olarak Konferans sonunda mutabık kalınan metinde, Varşova Konvansiyonunun ilk şeklinde olduğu gibi taşıyanın mes'uliyetinin zarara uğrayan şahıs başına 125.000 Frank olduğu ve Varşova Konvansiyonun o sıralarda La Haye'de yapılmakta olan tadilatının neticesine de uyulacağı kabul edildi<sup>52</sup>.

1957 Brüksel Konferansında, mes'uliyeti tahdit edecek miktarın, Varşova Konvansiyonunun La Haye tadilatı neticesi aldığı şekle uygun olarak, zarar gören şahıs başına 250.000 Frank'a çıkarılması istendi. Bunu az ve çok bulanlar oldu. İngilizler baştanberi olduğu gibi burada da, donatanın mes'uliyetinin tahdidine dair umumî Konvansiyon var iken<sup>53</sup> zarar gören yolcu başına mes'uliyetin muayyen bir meblâğla tahdidini hiç cazip bulmamışlar ve bu çift tahdide itiraz etmişler ve ikinci tahdit için kabul edilen miktarı az bulmuşlardır<sup>54</sup>. İsrail ve Yunan delegasyonları 250.000 Frank'ı fazla bulmuşlar ve Yunanistan delegesi Spiliopoulos bu miktarın tekrar 125.000'e indirilmesini istemiştir<sup>55</sup>.

Neticede, Fransız delegasyonunun teklifi ile, mes'uliyet tahdidini tanzim eden 6. madde tamamen umumî heyetin reyine arzedilmiş ve ekseriyetle kabul dılmıştır<sup>56</sup>.

Şu halde, Konvansiyonun 6. maddesine göre: taşıyan'ın mes'uliyeti ölen veya yaralanan her yolcu için 250.000 Franklık bir meblâğ ile tahdit edilmiştir. Burada zikredilen Frank 900 milyem ayarında 65,5 miligram altını ifade eder. Eğer tazminat irat şeklinde tesbit edilmişse, bu iradın esas sermayesi bu hududu aşamaz. Bununla beraber, âkit taraflardan her birinin milli mevzuatı kendi teb'asından olan taşıyanlar için daha yüksek bir mes'uliyet hududu tesbit edebilir<sup>57</sup>.

Konvansiyonda tesbit edilen miktar, her memleketin parasına,

[51] C.M.I. Conference de Madrid, s. 322.

[52] C.M.I. Conference de Madrid, s. 326-327.

[53] 1924 tarihli gemi sahiplerinin mes'uliyetlerinin tahdidine dair bazı kaidelerin birleştirilmesi hakkında Brüksel Konvansiyonu. Bu Konvansiyon 10 Ekim 1957 tarihinde tamamen tādil edilerek mevzu yeniden tanzim edilmiştir.

[54] C.M.I. Conference de Bruxelles, s. 147.

[55] C.M.I. Conference de Bruxelles, s. 230-231.

[56] C.M.I. Conference de Bruxelles, s. 234.

[57] Bu fıkra, miktarı az bulan Anglosaksonları memnun etmek için ilâve edilmiştir.

bu paranın ödeme tarihindeki kıymetine göre çevrilecektir. Bu çevirme yuvarlak rakam olarak yapılabilir.

Gene 6. maddeye göre, yolcu dahi, taşıyanla yapacağı hususi bir mukavele ile mes'uliyeti daha yüksek bir hudut tesbit edebilir. Tazminat dâvası sırasında yapılan mahkeme masrafları, bu mes'uliyet hududuna tâbi değildir.

Bu maddede görülen tahditler, aynı hâdiseden doğan bir zarar için Konvansiyonun yetki verdiği muhtelif şahıslar tarafından açılacak dâvaların heyeti umumiyesine şâmindir.

c) Taşıyanın adamları da mahdut mes'uliyetten istifade edebilirler mi?

Konvansiyonu meydana getiren proje metinlerinde, taşıyanın adamlarının kusurundan dolayı mes'ul olacağı hakkında bir prensip açıkça ifade edilmemiştir. Ancak, diğer maddelerin metni, bize bu hususun mühim farzedildiğini göstermektedir. Meselâ, 4. maddenin 1. bendinde, taşıyan zarar doğuran hâdisenin kendisi veya adamlarının kusuruna istinat etmesi halinde zararlardan mes'ul olacaktır.

Taşıyanın mahdut mes'uliyeti sebebiyle zararının tamamını elde edemeyeceği düşüncesiyle veya başka herhangi bir sebeple bu yolcunun, kusurlu gemi adamı aleyhine dâva açması her zaman mümkündür. Böyle olunca gemi adamı gayri mahdut surette mes'ul olacaktır. Bu haksız durumun ortadan kaldırılması için Komisyonun hazırlık çalışmalarında mevzu üzerinde durulmuş fakat netice biraz geç alınmıştır.

Bu hususta ilk defa, Brighton toplantısında Prodromidès, bu hususa temas etmiş fakat kendisine, Konvansiyonun sadece taşıma mukavelesinin gözönünde tuttuğu ve mukaveleye sadece taşıyanın akdettiği ve bu sebeple taşıyanın adamlarının mevzu dışında kaldığı cevabı verilmiştir<sup>58</sup>. Bu neticeden acı acı şikâyet eden Hukukçu sözlerine şunları ilâve ediyor<sup>59</sup>: «Bu husus sadece hukukî bir mahzur olarak da kalmaz, fiiliyatta, taşıyan, adamlarını böyle ağır bir mes'uliyet altında bırakmak istemeyecek ve kendi üzerine alacak, böylece kendi lehine konmuş tahdit ve muafiyetlerden istifade imkânını dolayısıyla kaybetmeyecek midir? Bu sebeple, taşıyanın adamlarının da Konvansiyonun taşıyan için koyduğu imkânlardan aynen faydalanmasını kabul etmek bizce zaruridir.»

[58] C.M.I. Conference de Madrid, 1955, s. 291.

[59] Prodromidès, D.M.F. 1957, s. 275.



Madrid Konferansında, bu hususa İtalyan delegesi Sandiford temas ederek bu hususta bir madde metni de teklif etmiştir<sup>60</sup>. Fakat teklif pek müsbet karşılanmadı ve Konvansiyon metnine ilâve edilmeyerek, sadece metnin sonuna munzam madde şeklinde yazılmıştır<sup>61</sup>.

1957 Brüksel Konferansında, projeyi yeniden tanzimle vazifelenendirilen Komisyon, taşıyanın müstahdemlerinin de, mahdut mes'uliyet sisteminden faydalanması mevzuunda yukarıda görülen İtalyan teklifini Hollanda delegasyonunun yaptığı ufak bir tadilâtle tamamlayarak bir madde halinde Konvansiyon metnine ithal etti ve bu madde Konferans'da umumî heyet tarafından aynen kabul edildi<sup>62</sup>.

Konvansiyonun 12. maddesine göre:

Bu Konvansiyonda bahis konusu edilen zararlardan dolayı taşıyanın kusurlu müstahdemi aleyhine tazminat dâvası açılmışsa, bu şahıs, tamamen vazifesinin icrası içinde hareket ettiğini ispat etmek şartı ile, taşıyana tanınan mes'uliyet hadleri ve muvafiyetlerinden istifade edebilir. Burada Hollanda delegasyonunun ilâvesi: «... müstahdemin tamamen vazifesinin icrası içinde hareket ettiğinin ispatı» kısmıdır ki<sup>63</sup> bu çok yerinde bir ilâvedir. Böylece müstahdemin sadece bir hizmet kusurunun varlığı aranmıştır. Kusurun bu vasfı haiz olduğu mahdut mes'uliyetten faydalanacak müstahdem tarafından ispat edilmelidir.

Maddenin ikinci fıkrasına göre, taşıyanın müstahdemi dahi dâva edildiğinde, taşıyandan ve müstahdemlerinden elde edilebilecek tazminat miktarının yekûnu, Konvansiyonda tayin edilen mes'uliyet hududunu aşamaz. Bu hükmün gayesi, zarar gören her şahsın her halde, muayyen bir hududa kadar tazminat almasını temindir.

Nihayet, maddenin son fıkrasında, taşıyan için mahdut mes'uliyetten istifade hakkının kaybolduğu hali aynen müstahdem için de kabul edilmiştir. Buna göre: zararın, eğer, müstahdemin zarar verme niyetiyle veya zararın doğmasının muhtemel olduğunu bilerek tedbirsizce yaptığı bir fiil neticesi olduğu ispat edilirse, müstahdem 1. fıkradaki hükümden istifade edemez. Burada da taşıyan hakkında

[60] Bakınız, s. 718.

[61] C.M.I. Conference de Madrid, s. 626.

[62] C.M.I. Conference de Bruxelles, s. 205 ve 241.

Bu madde Varşova Konvansiyonuna 1955 La Haye tadilâtında ilâve edilen 25-A maddesinin bir kopyesidir. Bu hususa Konferans'da işaret edilmemiştir. m. 25-A için bakınız: Revue générale de l'air 1956, s. 8.

[63] Eski metin için bakınız s. 13, not. 13.

olduğu gibi neticesini isteyerek veya o neticeyi doğuracağını bilerek buna razı olmak suretiyle yapılan bir fiil yani umumi hükümlerdeki kast ve buna muadil kusur aranmış oluyor <sup>64</sup>.

d) Taşıyanın mes'uliyetinin hafiflemesi veya büsbütün ortadan kalkması

Konvansiyonun 5. maddesine göre taşıyan eğer, zarara yolcunun kendi kusur veya ihmali ile sebep olduğunu veya iştirak ettiğini ispat ederse, mahkeme, kendi kanununa uygun olarak taşıyanın mes'uliyetini kaldırabilir veya hafifletebilir. Bu hüküm projenin ilk şeklindenberi mevcut olup üzerinde hiçbir münakaşa yapılmamış, itirazsız kabul edilmiştir <sup>65</sup>.

Aynı hüküm Varşova Konvansiyonunda da vardır <sup>66</sup>.

e) Mes'uliyet dâvası

Bir yolcu taşıma mukavelesinden çeşitli dâvalar doğabilir. Konvansiyon hükümleri bunlardan ancak, Konvansiyondaki şartlar dairesinde açılan dâvalara tatbik olunur (m. 10) <sup>67</sup>.

Konvansiyon, taşıyanın hangi zararlar için mes'ul olacağını tayin etmiştir. Meselâ, gecikme zararları için açılan dâvaya Konvansiyon değil, salâhiyetli milli kanun tatbik edilir. Zira bu nevi zararlar Konvansiyonda derpiş edilmemiştir <sup>68</sup>.

Diğer taraftan Konvansiyon aşağıda görüleceği gibi dâva açma hakkına sahip olan şahısları tespit etmiştir. Bunlardan başka bir şahsın açacağı dâvaya da Konvansiyon hükümleri tatbik edilemeyecektir.

aa) Talep ve dâva hakkına sahip olanlar

Konvansiyon sisteminde, dâva açmak hakkına sahip şahısların tayin edilerek bunun lex fori'ye bırakılmaması arzu edilmiştir. İlk projeyi hazırlayan Enternasyonal Komisyonun Brighton toplantısının tetkikine arzettiği raporda dâvacı olacakların şahsen tayini yoluna gidilmiştir <sup>69</sup>.

[64] Bakınız, s. 731.

[65] C.M.I. Conference de Madrid, s. 553, C.M.I. Conference de Bruxelles, s. 229.

[66] m. 21.

[67] m. 10 ile pek güzel ifade edilememekle beraber anlatılmak istenen budur. Hazırık çalışmalarında bu husus belirtilmiştir. C.M.I. Conference de Bruxelles, s. 204-205.

[68] Bak. s. 731.

[69] C.M.I. Conference de Madrid, s. 287.

Brighton toplantısındaki müzakereler neticesinde mevzuu hal eden madde <sup>70</sup> şu şekilde kaleme alınmıştı: «Yolcunun ölümü halinde, dâva ancak eş, usul, fûrû (tabii veya evlâd edinme yolu ile meşru olarak) veya ölümü anında fiilen bakımı ölen yolcuya ait herhangi bir şahıs tarafından açılabilir.» Burada müteveffanın bakmakla mükellef olduğu şahısların tayini hâkimin takdirine bırakılmıştı. Fakat Konferansta bunun için dâvacı olacak şahsın milli hukukuna müracaat edilmesi teklif edilmiştir <sup>71</sup>.

Madrid Konferansında, bu madde aynen kabul edilmiştir <sup>72</sup>.

Brüksel Konferansında, Hollanda delegasyonundan gelen bir teklifle tâdil edilerek <sup>73</sup> bugünkü şeklini alan madde üzerinde umumî heyette bazı münakaşalar yapılmış fakat neticede aynen kabul edilmiştir <sup>74</sup>.

Konvansiyon'un bu mevzua müteallik 10. maddesine göre (2. ve 3. fıkrası):

Yolcunun cismanî zararlara maruz kalması halinde, mes'uliyet dâvası ancak bizzat yolcu tarafından veya ona vekâleten açılabilir.

Yolcunun ölümü halinde ise, dâva dâvaya bakan mahkeme kanununa göre dâva açmak hakkını haiz olması şartıyla, ölen şahsın hukukî halefleri veya bakımı ile mükellef olduğu şahıslar tarafından açılabilir.

Böylece madde ilk projedekine göre daha mütekâmil bir hale getirilmiştir. Yolcuların ölümü ile cismanî zarara uğraması ihtimalleri ayrı ayrı ele alınarak kimin dâvacı olabileceği tayin edilmiştir. Ancak, hemen ilâve etmek gerekir ki son fıkranın ifadesi pek vazih olmamıştır. Metinde şöyle deniyor: «dâvaya bakan mahkeme kanununa göre dâva açmak hakkını haiz olmak şartıyla ölen şahsın

[70] m. 11/2. C.M.I. Conference de Madrid, s. 310.

[71] İtalyan delegelerinden Giannini tarafından teklif edildi. C.M.I. Conference de Madrid, s. 295.

[72] C.M.I. Conference de Madrid, s. 558.

[73] C.M.I. Conference de Bruxelles, s. 162, 204.

[74] İtalyan delegasyonu adına Sandiford, maddenin 3. fıkrasının sonuna (tiraz ederek: yolcunun ölümü halinde dâva hakkını haiz olacak hukukî haleflerin ve müteveffanın bakmakla mükellef olduğu şahısların, maddede olduğu gibi, dâvaya bakan mahkeme kanununa göre değil, fakat mağdurun milli kanununa göre dâva açma hakkını haiz olmasının aranmasını ve maddenin bu şekilde tâdilini istemiştir. Bunun üzerine söz alan Yunan delegesi Spiliopoulos, İtalyan teklifinin ancak taşıyanın milli kanunu nazara alması halinde bir mâna kazanabileceğini İleri sürmüştür. Sonra İtalyan teklifi reye arz edilmiş ve kabul edilmemiştir. C.M.I. Conference de Bruxelles, s. 236-238.

hukukî halefleri veya bakmakla mükellef olduğu şahıslar...» Burada ifade edilmek istenen husus, bugünkü metni hazırlayan son komisyonun raporuna göre hukukî halef ve mükellef olunan şahısların tayini için lex fori'ye müracaat edileceğidir<sup>75</sup>. Halbuki maddenin ifadesi daha çok bu şahısların dâva ehliyetlerinin tayini için adı geçen kanuna başvurulacağı mânasını taşımaktadır. Böylece madde istenilen manayı ifade edememektedir veya hiç olmazsa iki türlü anlaşıl-maktadır. Bu Konvansiyonda daha vazıh bir ifade kullanmak gerekirdi.

Diğer taraftan maddede bir noksanlık mevcuttur. Projede: «yolcunun ölümü anındaki bakmakla mükellef olduğu şahıslar» cümlesindeki «ölüm anında» şartı maddeden çıkarılmıştır. Bunun için bir sebep de gösterilmemiştir.

Bugünkü madde karşısında, ölen yolcunun hangi zamandaki bakmakla mükellef olduğu şahıslar diye bir soru ortaya çıkabilir. Yalnız bu noktada ilk şeklin muhafazası yerinde olurdu.

Netice olarak, dâvacı olabilecek şahısların böylece tayin edilmesi, dâva açılan yere göre vaziyetin değişmemesini temin bakımından faydalı olmuş ve mevzuda nisbeten bir birlik meydana getirmiştir.

#### bb) Müddetler

Konvansiyona tazminat dâvası açılmadan evvel taşıyana zararın bildirilmesi ve sonra yazılı protesto gönderilmesi için, muayyen müddetler konmak istenmiştir. Ancak bunlara ademi riayet, hakkı kaybettirmeyecek sadece ispat külfetini tersine çevirecektir.

Madrid projesinde, 12. maddeye göre<sup>76</sup>:

Bir yolcunun cismani zarara uğraması yani yaralanması halinde, bu yolcu imkân bulunca gecikmeden taşıyanı hâdiseden haberdar edecektir. Diğer taraftan bu yolcu gemiden indiği tarihten en geç 15 gün sonra, taşıyana yazılı protesto göndermiş olacaktır. Bu kaidelere riayetsizlik halinde, aksi sabit oluncaya kadar, yolcunun gemiden sağ ve sıhhatte olarak indiği kabul edilecektir.

Görülüyor ki, sadece yaralanma halinde Konvansiyon zararın taşıyana bildirilmesi için bazı müddetler koyuyor. Ölüm halinde ise projeyi ilk defa hazırlayan Enternasyonal Komisyon'a göre gemide

[75] C.M.I. Conference de Bruxelles, s. 205.

[76] C.M.I. Conference de Madrid, s. 623.

vukubulan bir ölüm derhal kaptana bildirileceğinden bu hususta taşıyana ayrıca bir ihbara lüzum yoktur<sup>77</sup>.

Bu madde, 1957 tarihli Brüksel Konferansında değiştirilen projede 11 numara altında aynen yer almış, fakat Komisyonda madenin 2 ile 3. cümlelerinin birleştirilmesi hususunda alınmış olan karar Konferansın umumî heyeti tarafından kabul edilmiştir<sup>78</sup>.

Böylece yolcunun sağ ve sıhhatte olarak indiği karinesi sadece, taşıyana 15 gün içinde yazılı protesto gönderilmesi haline bağlanmış oldu.

Bu değişiklik yerinde olmuştur. Zira esasen yazılı bir protesto gönderilmesi yanında bir de bu bildirme keyfiyetine ihtiyaç yoktur ki buna bir de müeyyide konsun.

Nitekim, füzuli olduğu sonradan anlaşılmış olmalı ki, Konvansiyonun metninde bu cümle kaldırılmış, sadece yazılı protesto hususu bırakılmıştır (Bak. Konv. m. 11).

Bu madde hazırlanırken her halde, eşya taşıma hakkındaki Brüksel Konvansiyonundan mülhem olmuştur. Varşova Konvansiyonunda böyle bir hüküm yoktur. Sadece bagajdaki zarar için bir itiraz müddeti konmuştur (m. 26).

Aslına bakılırsa, bir yolcunun, yolculuk sırasında, yaralanmasına sebep olan bir hâdise veya kazadan kaptan mutlaka haberdar olur. Sandık veya ambalâj içindeki bir eşya gibi, bir yolcuya gelen zararın taşıyana ihbar edilmesi biraz garip görünüyor. Buradaki zarar da, 15 gün içinde tesbit edilemez. Tedavinin ne kadar süreceği kat'i olarak bilinemez. Hattâ yaralanma sonradan ölümle neticelenebilir. Bu halde ihbarı kim yapacak? veya 15 günden sonra ölmüşse ölen yolcunun yaptığı ihbardan hukuki halefler istifade edebilecekler midir? Ölüm halinde, ihbar aranması, mademki sadece gemideki ölüm haline münhasır olarak izah ediliyor, gemiden indikten sonraki ölüm halinde ihbar gerekecek midir?

Nihayet Konvansiyondaki mes'uliyet sistemi bakımından böyle bir ihbarın faydalı neticesi olmayacaktır. Zira, Konvansiyonda evvelce işaret edildiği gibi mutazarrır olan yolcu muayyen istisnaları haricinde taşıyanın kusurunu ispat edecektir. Bu ispat sırasında nasıl olsa, zararı da gösterecektir. Şu halde madde 11 in koyduğu karinenin bir faydası olmayacaktır. Halbuki eşya taşınmasında bu

[77] C.M.I. Conference de Madrid, s. 288.

[78] C.M.I. Conference de Bruxeller, s. 241.

ihbarın mühim rolü vardır. İhbar edilmeme halinde, eşyanın konişmentoya uygun olarak gönderilene teslim edildiği kabul edilir ve bunun aksi yükü ilgili tarafından ispat edilir<sup>79</sup>. Halbuki ihbar yapılmıca taşıyan kusursuzluğunu ispat edecektir.

Görülüyor ki, yolcu taşıması mevzuunda, eşya taşıma hükümlerinden istifade etmek pek çok bakımlardan aksaklıklar doğurmuştur. Bu mevzuda mezkûr ihbar mükellefiyetlerini koymaya hiç lüzum olmayıp sadece zaman aşımının tayini kâfidir.

cc) Zaman aşımı

Konvansiyon hazırlanırken zaman aşımı meselesi üzerinde de bir hayli konuşulmuştur. İlk projede, bir yolcunun ölümü veya yaralanmasından doğan zararların tazmini dâvası için 1 yıllık zaman aşımı kabul edilmiştir. Bu süre, Madrid Konferansında bilhassa Hollanda delegasyonu tarafından tevhid edilerek çok kısa bulunmuştur. Komisyon başkanı bu sürenin hakkı düşürmiyeceğini ve milli hukuklardaki zaman aşımını durduran ve kesen sebeplerin kabul edildiğini ileri sürerek kısalığının bir mahzur doğurmıyacağını ileri sürmüştür. Bu mevzuda daha uzun bir zaman aşımı ve bunu kesen veya durduran sebepleri hasren tayin ederek bu hususta milli hukuklara gidilmemesinin daha isabetli olacağını ileri sürenler olmuştur<sup>80</sup>. Konferans'da Varşova Konvansiyonundaki durumun aynen benimsenmesi yani iki yıllık sukutu hak müddetinin kabul edilmesi teklif edilmiştir<sup>81</sup>.

Böylece, zaman aşımını durduran ve kesen sebepler tamamen bertaraf edilmiş olacaktır.

1957 Brüksel Konferansında, bir yıllık süre aynen bırakılmıştı. Fakat, Konvansiyon metninde bu sürenin 2 yıla çıkarılmış olduğunu görmekteyiz (Bakınız Konvansiyon, m. 11).

Konvansiyonun 11. maddesi 3, 4, ve 5. bentleri bu sürenin başlangıcını muhtelif ihtimallere göre tayin etmiştir:

Yolcunun yaralanmış olması halinde bu zaman aşımı gemiden indirme tarihinden itibaren cereyan eder. Gemide, taşıma sırasında ölüm vukuunda, zaman aşımı yolcunun indirilmesi gereken günden itibaren cereyan eder.

Taşıma sırasındaki yaralanmanın, gemiden indikten sonra ölüme

[79] Konişmentoya müteallik Brüksel Konvansiyonu, m. 3, bent 6.

[80] Prodromidès, D.M.F. 1957, s. 278.

[81] C.M.I. Conference de Madrid, s. 558.

sebeplere halinde, müddet ölümden itibaren cereyan eder. Ancak bu müddet yolcunun gemiden indirilmesinden itibaren üç yılı geçmez.

1957 Brüksel Konferansında bu kadar olan 11. maddeye, Konvansiyonun imzalanmış olduğu 1961 tarihli Brüksel Konferansında çok önemli bir bend daha ilâve edilmiştir. Buna göre: zaman aşımını durduran ve kesen sebepleri, dâvaya bakan mahkeme kanunu tayin edecektir. Ancak, bu Konvansiyon tarafından tanzim edilen bir dâva hiçbir halde yolcuyu gemiden indirme tarihinden itibaren 3 yıl geçtikten sonra açılmaz.

Görülüyor ki, burada bir sukutu hak müddeti konmuştur. Bu ilâve çok isabetli olmuş, evvelce temas ettiğimiz tenkidleri de bertaraf etmiştir. Hakikaten, Milli Hukuklardaki, sebeplere göre, uzun yıllar taşıyanı dâva edilmek rizikosu içinde bırakmak doğru olmaz. Ancak, bu neticeyi kabul edince, artık, 2 yıllık zaman aşımı ve bunun başlangıcının uzun uzadıya tayini ve dâvaya bakan mahkeme kanununun zaman aşımını kesen ve durduran sebeplerin kabulüne pek ihtiyaç kalmıyor. Bir tek bend ile (m. 11/son) mesele pek güzel ve sade bir şekilde tanzim edilebilirdi. Böylece Varşova Konvansiyonu ile de ahenk temin edilirdi. Bu Konvansiyonda nedense, aynı ihtiyacı uygun olarak karşıladığı halde, Varşova Konvansiyonu hükümleri aynen benimsenmekten kaçınılmış fakat yapılan değişiklikler de sun'i olmuştur.

âd) *Salâhiyetli mahkeme*

İlk projede, salâhiyetli mahkeme iki ihtimal derpiş ederek tahdiden tayin edilmişti. Fakat salâhiyetli mahkemeyi tayin için konmuş olan kıstasların tesbiti münakaşalara sebep oluyordu<sup>82</sup>.

Brüksel Konferansında, projeyi yeniden tanzim eden komisyon, salâhiyetli mahkemeyi tahdiden tayin eden 13. maddeyi tamamen ilga ederek bu hususta dâvacı olacak şahsa tam bir serbesti temin etti<sup>83</sup>.

Buna mukabil, Konvansiyon hükümlerine mecburilik temin ederek bunlardan hangilerine aykırı mukavelelerin muteber olmadığını sayan ve yeniden kaleme alan 9. maddede, zarar doğuran fiilden evvel, tarafların, ihtilâfın hakem veya tayin edilen mahkemenin salâhiyetine tâbi olacağına dair anlaşmaları da hükümsüz sayılmış-

[82] C.M.I. Conference de Madrid, s. 319-320.

[83] C.M.I. Conference de Bruxelles, s. 204.

tır. Şu halde bugünkü duruma göre, önceden salâhiyetli mahkeme veya hakeme gidileceği kararlaştırılmaz. Ancak, bu hüküm, ihtilâf doğduktan sonra adı geçen hususlarda anlaşmaya mâni olamayacaktır.

Konvansiyonda salâhiyetli mahkemenin tayininden vazgeçilmesi için tatminkâr bir esbabı mucibe gösterilmemiştir. İlk projedekinden daha basit kıstaslara bağlayarak salâhiyetli mahkemeyi tayin etmek, sonradan çıkacak ihtilâfları önlemek bakımından isabetli olurdu. Hiç olmazsa, bu hususun anlaşma ile önceden tayinine müsaade edilmeliydi. Varşova Konvansiyonunda tarafların anlaşmaları menedilen hususlar için de, salâhiyetli mahkeme ve hakeme gitme yoktur.

### Netice.

Konvansiyonun buraya kadar tetkik edilenlerin dışında kalan hükümleri usule müteallik olup, Konvansiyonun tasdikini, mer'iyete girmesini, iltihakları ve tâdili ve feshi yollarını tanzim etmektedir. Bu sebeple, bu hükümlerin izahına ihtiyaç yoktur.

Konvansiyon bütünü itibariyle Deniz Hukukunun önemli bir mevzuunu tanzim etmekte fakat muhtevasına girince, bazı aksaklıkların mevcudiyeti göze çarpmaktadır. Bunlardan görebildiklerime yeri geldikçe işaret etmiş bulunmaktayım. Bu hususlar çok yeni tarihli olan Konvansiyonun tatbikatı sırasında da ihtilâflara sebep olursa, gene kendi hükümlerinin verdiği imkân dolayısıyla gelecek Denizcilik Konferanslarında tâdili yoluna gidilmelidir.

### IV. Konvansiyonun metni

Deniz yolu ile yolcu taşımaya dair bazı kaidelerin birleştirilmesi hakkında Enternasyonal Konvansiyon.

Yüksek âkit taraflar,

Deniz yolu ile yolcu taşımaya dair bazı yeknesak kaideler üzerinde müştereken anlaşmanın faydasını kabul ederek, bu gaye için bir Konvansiyon akdetmeye karar vermişler ve neticeten şu hususlarda mutabık kalmışlardır:

Madde 1. Bu Konvansiyonda aşağıda yazılı terimler hemen arkalarından kendilerine tayin edilen mânada kullanılmışlardır:

a) «Taşıyan» bir taşıma mukavelesinde taraf olan ve aşağıda yazılı şahıslardan birini ifade eder: gemi mâliki, kiracı, işleten.



b) «Taşıma mukavelesi» bir navlun mukavelesi teşkil etmez, bir taşıyan tarafından veya onun hesabına yolcu taşınması için yapılan mukaveleyi ifade eder.

c) «Yolcu» sadece, bir taşıma mukavelesi dolayısıyla bir gemide taşınan bir şahsı ifade eder.

d) «Gemi» sadece bir deniz gemisini ifade eder.

e) «Taşıma» bir yolcunun gemiye bindirilmesi ve indirilmesi de dahil olmak üzere gemide bulunduğu devreyi ifade eder. Fakat yolcunun, bir iskelede, rıhtımda veya diğer bir liman tesisinde bulunduğu zaman dahil değildir. Diğer taraftan, rıhtımdan gemiye kadar veya aksine yapılan deniz taşınması, eğer bu taşınmanın ücreti de bilet'e dahil edilmişse veya bu munzam taşımada kullanılan gemi taşıyan tarafından yolcuya tahsis edilmişse, esas taşımaya dahil olur.

g) «Enternasyonal taşıma» taşıma mukavelesine göre, kalkış ve varış mahalleri bir ara limanın başka memlekette olması şartı ile aynı Devlette veya ayrı iki Devlette olan bütün taşınmaları ifade eder.

f) «Âkit Devlet» Konvansiyonu tasdiki veya ona iltihakı hüküm ifade eden ve feshi tekemmül etmeyen Devleti ifade eder.

Madde 2. İşbu Konvansiyon hükümleri, ister bir âkit Devlet bayrağını taşıyan gemi ile yapılan, ister taşıma mukavelesine göre kalkış veya varış mahalleri bir âkit Devlet ülkesinde bulunan bütün enternasyonal taşımalara tatbik edilir.

### Madde 3.

1° Taşıyan gemi mâliki ise, kendisi veya vazifelerini ifa ederken müstahdemleri tarafından taşınmanın başlangıcında ve taşıma devam ettiği müddetçe her an gemiyi denize elverişli bir halde bulundurma ve geminin gereği gibi donatılması, tayfalanma ve komanyalanması ve her bakımdan yolcuların emniyeti için icap eden ihtimamın gösterilmesini temin edecektir.

2° Taşıyan gemi mâliki değilse, taşıyan hale göre gemi mâliki veya armatör ve müstahdemlerinin vazifelerini ifa sırasında 1. paragrafta sayılan gayelere matuf makul bir ihtimam göstermelerini temin edecektir.

### Madde 4.

1° Taşıyan, zarar doğuran hâdisenin taşıma esnasında vuku bulması ve taşıyanın veya adamlarının vazifelerini ifa ederkenki

kusur veya ihmallerine isnad edilebilmesi halinde, bir yolcunun yaralanması veya ölmesinden mütevellit zararlardan mes'ul olacaktır.

2° Ölüm veya cismanî zarar, eğer bir batma, çatma, karaya oturma, infilâk veya yangından meydana gelmiş veya bunlardan birisi ile irtibatlı ise, aksi sabit oluncaya kadar taşıyan veya adamlarının kusurlu olduğu kabul edilecektir.

3° 2. paragrafta sayılan haller müstesna olmak üzere, taşıyan veya adamlarının kusurunun ispatı dâvacıya aittir.

Madde 5. Taşıyan eğer, yolcunun kendi kusuru veya ihmali ile kendi ölümüne veya yaralanmasına sebebiyet verdiğini veya buna iştirak ettiğini ispat ederse, mahkeme kendi kanununa uygun olarak, taşıyanın mes'uliyetini kaldırabilir veya hafifletebilir.

Madde 6.

1° Taşıyanın mes'uliyeti, bir yolcunun ölümü veya yaralanması için her halde 250.000 Franklık bir meblâğ ile tahdit edilmiştir. Burada zikredilen Frank, 900 milyem ayarında 65,5 miligram altına tekabül eder.

Ödenecek miktar her memleketin parasına yuvarlak olarak çevrilebilir. Bu miktarın milli paraya çevrilmesi, muhakeme esnasında ve bu paranın ödeme tarihindeki kıymetine göre yapılacaktır.

2° Dâvaya bakan mahkeme kanununa göre tazminat irat şeklinde tesbit edilebilirse, bu iradın esas sermayesi bu hududu aşamaz.

3° Bununla beraber, yüksek âkit taraflardan her birinin milli mevzuatı, kendi teb'asından olan taşıyanlar için daha yüksek bir mes'uliyet hududu tesbit edebilir.

4° Yolcu dahi, taşıyanla yapacağı hususi bir mukavele ile mes'uliyete daha yüksek bir hudut tesbit edebilir.

5° Bir tazminat dâvası sırasında yapılan mahkeme masrafları, yukarıda görülen mes'uliyet hududuna dahil değildir.

6° Bu maddede görülen tahditler, aynı hâdiseden doğan ve bir yolcu veya onun adına hareket eden şahıslar veya hukukî halefleri veya bakmakla mükellef olduğu şahıslar tarafından açılan dâvaların heyeti umumiyesine tatbik edilir.

Madde 7. Zararın, taşıyanın, sırf zarar vermek niyetiyle veya zararın doğmasının muhtemel olduğunu bilerek tedbirsizce yapacağı bir hareket veya ihmalin neticesi olduğu ispat edilirse, taşıyan mesuliyet tahdidinden istifade hakkını kaybeder.

Madde 8. İşbu Konvansiyon hükümleri, taşıyanın gemi mâliklerinin mes'uliyetlerinin tahdidine dair Enternasyonal Konvansiyon ve bu mahdut mes'uliyeti tanzim eden dahili mevzuat hükümlerinden mütevellit borç ve hakları hiç bir şekilde değiştiremez.

Madde 9. Zarar doğuran fiilden evvel yapılan mukaveleye, taşıyan yolcu veya hukuki halefi karşısında mes'uliyetten muaf tutma veya Konvansiyonda kabul edilenden daha aşağı bir mes'uliyet haddi tesis etme veya taşıyana terettüp eden ispat külfetini tersine çevirme veya ihtilâfın hakem veya tayin edilen bir mahkemenin salâhiyetine tâbi olması için konacak her şart batıldır. Fakat bu şartların hükümsüz olması, taşıma mukavelesinin bütününe hükümden düşürmez, mukavele Konvansiyon hükümlerine tâbi olarak kalır.

Madde 10.

1° Neye müstenid olursa olsun her mes'uliyet dâvası ancak bu Konvansiyondaki şartlar ve hudutlar dairesinde görülür.

2° Yolcu tarafından maruz kalınan cismanî zarar halinde, mes'uliyet dâvası ancak ya bizzat yolcu tarafından veya ona vekâleten açılabilir.

3° Yolcunun ölümü halinde, zarar ziyanın ödenmesi dâvası ancak ölen şahsın hukuki halefleri veya bakmakla mükellef olduğu şahıslar tarafından, dâvaya bakan mahkeme kanununa göre dâva açmak şartını haiz olmaları şartıyla açılabilir.

Madde 11.

1° Yolcunun cismanî zarara uğraması halinde, bu şahıs gemiden indiği tarihten en geç 15 gün sonra taşıyana yazılı protesto göndermiş olmalıdır. Bu hükme riayetsizlik halinde, aksi ispat edilinceye kadar yolcunun sağ ve sıhhatte olarak gemiden indiği kabul edilir.

2° Bir yolcunun ölümü veya yaralanmasından doğan zararın tazmini dâvası iki senede müruru zamana uğrar.

3° Bu müddet, yaralanma halinde gemiden indirme tarihinden itibaren cereyan eder.

4° Taşıma esnasındaki ölüm halinde, bu müddet yolcunun gemiden indirilmesi gereken günden itibaren cereyan eder.

5° Taşıma esnasındaki yaralanmanın gemiden indikten sonra ölüme sebep olması halinde müddet, gemiden indirilmeden itibaren 3 seneyi geçmemek üzere ölümden itibaren cereyan eder.

6° Dávaya bakan mahkeme kanunu, müruru zamanı durdu-  
ran ve kesen sebepleri tayin edecektir. Fakat hiçbir halde bu Kon-  
vansiyon tarafından tanzim edilen bir dâva, yolcunun gemiden  
indirilmesinden itibaren 3 senelik bir müddetin geçmesinden sonra  
açılamaz.

Madde 12.

1° İşbu Konvansiyonda gözetilen zararlar sebebiyle, taşıyanın  
müstahdemi aleyhine bir dâva açılmışsa, bu şahıs, eğer tamamen  
vazifesinin icrası içinde hareket ettiğini ispat ederse, bu Konvansiyon  
dolayısıyla taşıyanın istinad edebileceği mes'uliyet hadleri ve mua-  
fiyetlerden istifade edebilir.

2° Bu halde, taşıyandan ve müstahdemlerinden elde edilebi-  
lecek tazminat miktarının toplamı evvelce zikredilen hududu  
geçemez.

3° Bununla beraber, eğer zararın, müstahdemin ister zarar  
vermek niyeti ile ister sadece zararın doğmasının muhtemel oldu-  
ğunu bilerek tedbirsizce işlediği bir fiilin neticesi olduğu isbat  
edilirse, taşıyanın müstahdemi bu maddenin 1 ve 2. paragraflarındaki  
hükümlerden istifade edemez. Eğer zararın, kendisinin ister zarar  
vermek niyeti ile ister sadece zararın doğmasının muhtemel olduğunu  
bilerek yaptığı bir fiilin neticesi olduğu isbat edilirse, taşıyanın  
müstahdemi bu maddenin 1 ve 2. paragrafındaki hükümlerden  
istifade edemez.

Madde 13. Konvansiyon Devlet veya diğer âmme hükmi şahıs-  
ları tarafından 1. maddede yazılı şartlarla yapılan ticari taşımalara  
da tatbik edilir.

Madde 14. İşbu Konvansiyon, nükleer zararlar için mes'uliyeti  
tanzim eden milli kanunlar veya Enternasyonal Konvansiyonların  
hükümlerini ihlâl etmez.

Madde 15. İşbu Konvansiyon, Deniz Hukuku Diplomatik Kon-  
feransının 11. içtimasında temsil edilmiş olan devletlerin imzalarına  
açık olacaktır.

Madde 16. İşbu Konvansiyon tasdik edilecek ve tasdik vesika-  
ları Belçika Hükümetine tevdi edilecektir.

Madde 17.

1° İşbu Konvansiyon, ilk iki tasdik edecek devletler arasında,

ikincisinin tasdik vesikasının gönderilmesinden 3 ay sonra mer'iyete girecektir.

2° İkinci tasdikten sonra, Konvansiyonu tasdik eden her mümzi devlet için, Konvansiyon tasdik vesikasının tevdiinden 3 ay sonra mer'iyete girecektir.

Madde 18. Deniz Hukuku Diplomatik Konferansının 11. içtimasında temsil edilmemiş olan her devlet bu Konvansiyona iltihak edebilecektir.

İltihakın vesikaları Belçika Hükûmetine tevdi edilecektir.

İltihak eden devlet için Konvansiyon, iltihak vesikasının tevdiinden 3 ay sonra mer'iyete girecektir. Ancak bu, 17. maddenin 1. paragrafına göre Konvansiyonun mer'iyete girme tarihinden evvel olamaz.

Madde 19. Yüksek âkit taraflardan her biri, kendileri bakımından mer'iyete girmesinden sonra bu Konvansiyonu her zaman feshetme hakkını haizdirler. Bununla beraber, bu fesih ancak, fesih beyanının Belçika Hükûmeti tarafından kabulü tarihinden 1 sene sonra hüküm ifade eder.

Madde 20.

1° Yüksek âkit taraflardan her biri, tasdik, iltihak sırasında veya daha sonra herhangi bir zamanda, Konvansiyonun henüz hâkimiyeti altına girmemiş olan fakat enternasyonal münasebetlerini tedvir ettiği bazı memleketlere de tatbik edileceğini tebliğ edebilir.

Konvansiyon, adı geçen memleketlerde, bu tebliğin Belçika Hükûmeti tarafından kabulünden 3 ay sonra kabili tatbik olur.

Birleşmiş Milletler Teşkilâtı, bir memleketin idaresinden mes'ul olduğu veya onun enternasyonal münasebetlerini tedvir ettiği halde bu hükümden istifade edebilir.

2° Bu maddenin 1. paragrafında görülen tebliği imzalamış olan Birleşmiş Milletler Teşkilâtı veya yüksek âkit taraflardan her biri her zaman, Konvansiyonun bahis konusu memlekette artık tatbik edilmeyeceğini Belçika Hükûmetine ihbar edebilir.

Bu fesih ihbarı, Belçika Hükûmeti tarafından kabulü tarihinden 1 yıl sonra hüküm ifade eder.

Madde 21. Belçika Hükûmeti, Deniz Hukuku Diplomatik Konferansının 11. içtimasında temsil edilen ve Konvansiyona iltihak eden Devletlere şunları bildirecektir:

1° 15, 16 ve 18. maddelerin tatbiki icabı gelen imza, tasdik ve itihakları,

2° 17. maddeye göre, Konvansiyonun mer'iyete giriş tarihini,

3° 20. maddeye göre Konvansiyonun tatbiki hakkında gönderilen tebliğleri,

4° 19. maddenin tatbiki icabı gelen fesih ihbarlarını.

Madde 22. Her âkit taraf Konvansiyonun kendisi hakkında mer'iyete girmesinden itibaren 3 yıl geçtikten sonra, bu Konvansiyonun tâdiline müteveccih her türlü teklifleri karara bağlamak üzere bir konferans toplanmasını talep edebilir.

Bu hakkını kullanmak isteyen her yüksek âkit taraf bunu, bütün âkit tarafların üçte birinin bu hususta anlaşmaları şartıyla, 6 ay içinde Konferans toplama işini üzerine alacak olan Belçika Hükûmetine ihbar edecektir.

Bu Konvansiyon, salâhiyetleri usulüne uygun olarak tanınmış murahhaslar tarafından imzalanmıştır.

Brükselde, 29 Nisan 1961 de, fransızca ve ingilizce metinleri aynı derecede muteber olmak üzere bir nüsha olarak tanzim edilmiş olup bu nüsha, Belçika Hükûmeti arşivlerinde saklanarak aslına uygunluğu musaddak suretleri mezkûr Hükûmetçe verilecektir.

### Protokol.

Yüksek âkit taraflardan her biri bu Konvansiyonu tasdik veya ona itihakı sırasında şu ihtirazi kayıtları koyabilir:

1 — Konvansiyonu, kendi millî kanununa göre enternasyonal telâkki edilmeyen taşımalara tatbik etmemek,

2° Konvansiyonu, taşıyan ve yolcunun aynı âkit devletin teb'ası olmaları halinde tatbik etmemek.

3° Bu Konvansiyonu, doğrudan doğruya kanun kuvveti tanıyarak veya kendi millî mevzuatına, bünyesine uygun bir şekilde intibak ettirerek almak yollarından biri ile mer'iyet mevkiine koymak.