

DENİZ HUKUKUNUN TADİLİ YOLUNDA (*)

Yazan :

Prof. Dr. Hans Wüsendörför

Bir ticaret kanunu hazırlamağa memur olan o zamanki Nürenberg komisyonu, gemicilik âlemile doğrudan doğruya hali temasta bulunmak suretile, bir Alman deniz kanunu tanzim edebilmek için, 1858 senesinde nasıl Hamburg'a nakletti ise, 1934 senesinde de Alman Hukuku Akademisinin bir encümeni Alman deniz hukukuna yeni bir nizam vermek maksadile, yine Hamburg'da toplandı. Mahkemeler ve ilim âlemi mensupları, gemicilik ve ticaret sahalarında tecrübe sahibi olan kimselerle siyasi murahhaslardan mürekkep olan bu encümen, üç nezaret mümessillerinin de iştirakile vasatı iki haftada bir olmak üzere pek çok içtimalar akdetmiş ve çalışmaları neticesinde Alman deniz hukukunun ehemmiyetli mevzularını bir yeniliğe ulaştırmağa muvaffak olmuştur. Bu çalışmalara üç hedefin, yol gösteren birer yıldız gibi, rehberlik etmesi icap ediyordu: Evvelâ deniz hukukunun ehemmiyetli mevzularının devletler arasında tevhidî meselelerinde takip edilecek hattı hareketi

(*) Hamburg Üniversitesi profesörlerinden, büyük deniz hukuku âlimi Dr. Hans Wüsendörför Alman Hukuku Akademisine bağlı deniz hukuku encümeninin deniz hukukunun yeniden tanzimi yolundaki çalışmalarına dair birer rapor mahiyetinde olmak üzere Akademisinin mecmuasında üç yazı neşretti. Kendisi o zaman encümenin reisi idi. Deniz Ticareti Kanunumuzun da tadili mevzuubahs olduğu bir sırada, aslı olan Alman kanununda yapılması mutasavver yenilikleri salâhiyet sahibi bir şahsın kaleminden öğrenmek, şüphesiz ki, faydalı olacaktır. Profesörün türkçeye çevirdiğimiz birinci yazısı, Alman Hukuku Akademisi Mecmuası (Zeitschrift der Akademie für deutsches Recht), sene 1934, sayı 6, sahife 220 de, diğerleri de aynı mecmua, sene 1935, sayı 5, sahife 265 ve sene 1935, sayı 12, sahife 940 da intişar etti.

Yazıdaki bütün haşiyeler mütercim tarafından ilâve edilmişlerdir.

çizmek lâzımdı. Bundan başka eskimiş, hâlâ yelkenliler devrinden kalma kaidelerin işletme tekniği ve iktisadî, içtimai bakımlardan yenilenmesini temin etmek icap ediyordu. Nihayet ve her şeyden evvel bütün deniz hukuku nizamını yeni bir görüş ve telâkkinin ruhile doldurmak, ona nüfuz etmek de vazifelerin en esashısı idi.

I.

Üzerinde işlenilebilecek kadar tekemmül etmiş ve hali muallâkta bulunan mevzuları önce ele almanın faydalı olacağı anlaşıldı. Bu gibi mevzular üzerinde, senelerce sürmüş ve fakat daima semeresiz kalmış olan ihzarî çalışmalardan sonra artık bir neticeye varmak bilhassa zarurî olmuştu. Yine burada en seri bir şekilde kısmî neticeler elde ederek Avrupa efkârı umumiyesine arz etmek de kabil olacaktı. Bunun içindir ki encümen çalışmalarına donatanın mahdud mes'uliyeti, gemi alacaklısı hakları ve konşimentolardaki ademî mes'uliyet kayıtlarının tahdidi hakkındaki ü ç b ü y ü k B r ü k s e l b e y n e l m i l e l m u k a v e l e l â y i h a l a r ı n ı n müzakeresile başladı. Mevzuubahs olan mesele şu idi: Almanya bu lâyihaları tasvip etmek suretile muhtevalarını kendi millî mevzuatına ithal etmeli midir? Bunu bilhassa, eski devirlerde olduğu gibi, uzaktan, yabancı diyarlardan gelen her şeyin fevkalâde olacağı hususunda önceden mevcut kör bir kanaatle değil, Alman millî menafii bakımından mütalea, birleştirilmiş bir dünya hukukunun faydalarına mukabil Alman fikir mahsullerinden yapılacak fedakârlıklığın fazla ağır gelip gelmiyeceğini tetkik etmek gerekti.

1. Encümen itinalı müzakerelerden sonra donatanın mahdud mes'uliyetine (1) dair olan mukavele'nin kabul edilmesini ittifakla tavsiye etti. Filvaki bu lâyiha'nın Alman, İngiliz ve Amerikan malzemelerinden vücuda getirilmiş bir uzlaşma olduğu ve binaenaleyh oldukça karışık olup hiç bir veçhile basit ve hatadan arî olmadığı gözden kaçmış değildi. Fakat neticede devletlerarası hukuk birliğinin bahşedeceği faydalar, bunun tercih edilmesine âmil oldu. Gemi kazalarında, bilhassa denizlerde vukua gelen çatmalarda donatanın mesuliyetinin ne şekilde tecelli edeceği meselesinin nasıl tahammül edilmez hukukî karışıklıklara sebebiyet verdiği, hukukî ihtilâfın

(1) Donatanın mahdud mes'uliyeti ve bu husustaki muhtelif sistemler hakkında, bak: H. B e l b e z, Adliye Ceridesi, 1940, sayı 7, sahife 651.

hangi devlet hukukuna göre tetkik edileceği gibi önceden halli lâzım gelen bir mesele yüzünden davaları son mercilere kadar götürmek mecburiyetinin alâkadarlar için ne büyük zararları mucip olduğu bilhassa tatbikatçılar tarafından tekrar ve tekrar tebarüz ettirilmişti. İstikbalde donatanın mes'uliyetini tayin eden hukukta, gemi ve navlun üzerinden olmak üzere sırf aynı mes'uliyetten ibaret olan Alman sistemi (Alman T. K. 486, 754) (2) yerine donatanın gemi, navlun ve teferrüatı kıymetleriyle mahdut - ki bu mes'uliyeti bir kıymet ile tahdit eden Amerikan sisteminin fikridir - , ekseriyeti ahvalde ise ancak zarara sebebiyet vermiş olan geminin beher tonası başına 8 sterlinden ibaret bir meblâğ ile mahdut - ki bu da mes'uliyeti bir meblâğ ile tahdit eden İngiliz sisteminin fikridir - tediye borcu kaim olacaktır. Bu tarzı hal şimdiki Alman hukukundan tatbikatta, nazari olarak zannedildiği kadar ayrılmaz. Çünkü gemi ile olan aynı mes'uliyet de gemiye haciz konması neticesinde muntazaman donatanın bir miktar para tediyesine münkâlip olduğu gibi, muntazam seferler yapmak suretile işliyen gemicilikte de 774 üncü maddenin (3), mes'ul gemiyi yeni bir deniz yolculuğu yapmağa gönderdiği takdirde donatanın ayrıca mahdut ve şahsen de mes'ul tutulacağına dair olan istisnai hükmü, hakikati halde en çok rastlanan kaide halini almıştır. Alman hukuk fikrinin bir mahsulü olan: «Gemisinin ziyayı halinde donatanın mes'uliyeti de kalkar» esası da hiç değilse bir dereceye kadar muhafaza edilmiş olacaktır. Şu itibarla ki, mes'uliyetin kıymete göre tayin olunacağı bir çok hallerde yapılacak hesaplarda geminin kazadan önceki kıymeti değil, kazayı müteakıp varacağı ilk limanda haiz olacağı kıymeti esas ittihaz edilecektir. Gemi batar da bu limana ulaşmazsa, ortada mes'uliyeti karşılayacak bir kıymet de mevcut değildir. Donatanın mes'uliyeti de o nisbette kalkacaktır (lâyihanın III üncü maddesinin 1 inci bendi).

Encümen için müzakerelerin merkezi sikletini, lâyihada da henüz tamamiyle tavazzuh etmemiş olan şu mesele teşkil etti: Yolculuk sırasında vukua gelecek olan ne gibi hâdiselerle bunların tevhit edecekleri mütalebe hakları mes'uliyet bakımından bir küll, bir vahdet teşkil, yani mes'uliyete karşılık olan aynı meblâğ üzerinden istifayı hak etsinler. Encümen bu meseleyi Comité Maritime International'ın Oslo kararının anladığı manada halletmeği maksada

(2) Türk Deniz Ticareti Kanunu (Türk D. T. K.), madde 1027, 1295.

(3) Türk D. T. K., madde 1315.

uygun buldu. Buna nazaran yolculukta vukua gelecek kazalar teker teker nazarı itibara alınmayacak, yolculuğun bütün bir kısmı esnasında cereyan edecek bütün kazalarla, mevcut mukavelelerin ihlâl edildikleri haller mes'uliyetin doğumu bakımından - bir tek istisna ile - bir birlik, bir bütün addedilecektir. Her bir kazayı ayrı ayrı nazarı itibara almak, donatanı iktisaden haddinden fazla bir yük altına sokmak olurdu.

2. Gemi ipotekleri ve gemi alacaklısı haklarına dair olan Brüksel mukvele lâyihası da encümenin umumî tasvibini kazanmıştır. Bu lâyiha Alman hukuk telâkkisinin beynelmilel bir zaferi sayılır. Çünkü gemi alacaklısı haklarının nevi ve dereceleri itibarile bu lâyiha ile şimdiki Alman hukuku arasında büyük bir yakınlık mevcuttur. Alman hükümeti mümessilleri şuurlu teşriki mesaileri neticesinde Brüksel'de Alman deniz hukukunun ana düsturlarından olan şu kaideye galebe temin etmeğe muvaffak olmuşlardır: donatanın mes'uliyetinin mahdut olduğu bütün hallerde alacaklısı, aleyhine olan bu vaziyeti telâfi edebilmek için gemi ve navlun üzerinde imtiyazlı olan kanunî bir rehin hakkı elde eder. Lâyihanın bu esas düstura sadık kalmış olması, yalnız donatanın alacaklılarının değil, aynı zamanda şilepçilik yapan donatanların da menfaatlerine uygundur. Bu gibi donatanların kaptanlarının mahrukat ve komanya tedariki, geminin tamiri, gemi simsarlarının masrafları için yabancı limanlarda krediye müracaat etmeleri, hiç de ender rastlanan bir vaziyet değildir. Gemi, kredi veren lehine olmak üzere kanunî bir rehin hakkı ile takyit edilmiş olursa, kaptanlar bu gibi kredileri icabında daha kolaylıkla temin edebilirler. Mahaza kaptanın yapacağı bu tarz muamelelerden mütevellit rehin hakları istikbalde dereceleri itibarile daha kötü bir yer işgal edecek, yani sıraları daha önce tescil edilmiş olan gemi ipoteklerinden sonra gelecektir (madde III, 3). Lâyihanın diğer yeni hükümlerinde olduğu gibi burada da, rüçhan hakkını haiz olan rehin haklarının miktarında bir eksilme mevcuttur. Bu keyfiyet, hususile bugünkü iktisadî vaziyet karşısında, Alman gemiciliği için zarurî olan ve rüçhan hakkını haiz, lüzumundan fazla kanunî rehin haklarının mevcudiyetinden şikâyet eden gemi ipoteği kredisi menafiine de uygundur.

Deniz hukuku encümeni lâyihanın yalnız bir kusurunu tenkit etmek zaruretinde kalmıştır: Lâyihada gemi alacaklısı hakkını itfa için kâfi miktarda navlun alacağı bulunmazsa, rehin hakkının karşılığını gemi değerinin % 10 una müsavi mevhum bir meblâğ

teşkil edeceği yazılıdır. Bu, tatbikatta hukuk tekniği bakımından büyük güçlükler tevhit edecektir. Bu yüzde on, rehin hakları için tutulabilir bir varlık değil, sadece hayalî bir adet, hesapta mevcut bir rakamdan ibarettir. Encümen, bu muğlak rehin hakkının Alman tatbikat kanununda mümkün olduğu kadar, Alman hukuk nizamı telâkkilerine uygun bir hale ifrağını, bunun haricinde ise gemi ipotekleri ve gemi alacaklısı haklarına dair olan bu mukaveleyi, muhteva itibarile kendisile yakinen alâkadar bulunan donatanın mahdut mes'uliyetine dair olan mukavele ile birlikte ve mümkün olduğu kadar çabuk Alman deniz hukukuna ithalini teşvik eder.

3. L a h e y k a i d e l e r i üzerinde anlaşmak husu-
sunda encümen daha büyük güçlüklerle karşılaştı (4). Burada mevzuubahs olan, donatanlarla yükletenler arasında âdil bir sulh akdi suretile donatanların konşimentolardaki insafsız derecede aşırı ademi mes'uliyet kayıtlarına bir son vermektir. Öyle bir sulh ki, ne galip ve ne de mağlûp tanısın! Brüksel lâyihasının bu uzlaşmayı temine hâdim fikrinin menşei 1893 tarihli Harter Act (5) denilen bir Şimalî Amerika kanunudur: Kaptanın ve diğer gemi adamlarının denizcilikteki teknik kusurlarından donatana mes'uliyet teveccüh etmez, buna mukabil gemiyi denize elverişli bulundurmamak hususundaki ihmallerden ve yüke kayıtsız ve dikkatsiz muamele edilmesinden («ticarî kusur») mütevellit mes'uliyeti mecburîdir. Beyyine külfeti de o şekilde tevzi edilmiştir ki, kendisine ve adamlarına kusur terettüp etmediğini isbat mecburiyeti donatana aittir. Bu Alman seyrüsefer hukukunun umumî bir esasına tekabül eder ve Alman Kanunu Medenîsinin (BGB) 282 inci paragrafında da esasen ima edilmiştir (6). Bunun yerine bugün ademi mes'uliyet kayıtlarıyla yerleşmiş itiyada tevfikân, gemide hiç bulunmamış olan yüklerle alâkalı olanlardan, mala ika edilen hasara gemi adamlarının ku-

(4) Lahey kaideleri ve türkçe metni için bak: M. N. G ö n i l, Deniz Ticareti Hukuku, 1935, s. 97 ve müteakıp. Lahey kaideleri «Ticaret Kanununun navlun hukukuna dair hükümlerinin tadili hakkında 10 Ağustos 1937 tarihli kanun» ile Alman deniz hukuku mevzuatına kabul edildi. Bu tadil hakkında, bak: H. B e l b e z, Adliye Ceridesi, 1938, sayı 3, s. 375. Aynı yerde 10 Ağustos 1937 tarihli kanunun tercümesi de mevcuttur.

(5) 1893 tarihli Harter Act hakkında M. N. G ö k n i l, aynı eser, s. 95, 96 da malûmat vardır.

(6) Alman Medenî Kanunu, § 282: «Eda imkânsızlığının borçluya kabili atfolan bir halden neş'et edip etmediği hususu ihtilâflı ise bey'ine külfeti borçluya teveccüh eder».

surunun sebebiyet verdiğini isbat etmelerini beklemek, onlara cidden bir probatio diabolica (7) tahmil etmek demek olurdu. Kendisine yük gönderilen kimse, eksik çıkan 100 sandık portakalın çalınmış, üstelik de gemi adamlarına mensup kimseler tarafından çalınmış olduğunu nasıl isbat edebilsin? Kanun veya konşimentoda münderiç bir kayıt ile gönderilene tahmil edilen böyle bir isbat külfeti, donatanın hakikati halde kendi adamlarının hırsızlıklarından dahi mes'ul olmaması neticesine varır ki, bu filiyatta bugün bir takım kayıtlar marifetile beyyine külfetinin değiştirilmesi üzerine mümkün olan ve fakat hak ve nısfet kaidelerine bariz bir şekilde mugayir olacağından, nasyonal sosyalist hukuk telâkkileriyle kabili telif değildir.

Bu uzlaşmayı temin eden isabetli fikir dünya hukuku olmak üzeredir. Büyük Britanya dominyonları mevzuatı bunu çoktanberi kabul etmiştir. 1924 tarihli «Carriage of goods by sea Act» denberi bizzat Büyük Britanya da bu fikri benimsemiştir. Buna kısmen, Belçika'da olduğu gibi, lâyihayı az veya çok harfiyen kabul etmek, kısmen de, Hollanda'da olduğu gibi, esas fikirlerini millî deniz hukukuna ithal etmek suretile diğer devletler de iltihak etmişlerdir. Çatışan menfaatleri telif eden bu uzlaştırıcı fikir mer'i Alman hukukunda bile yer almış bulunmaktadır; çünkü Almanya tarafından 1933 de imzalanan ve Reich dahilinde kanunen mevkii mer'iyete girmiş olan Varşova hava hususî hukuk anlaşması (Alman resmî kanun gazetesi, RGBI. 1933, I, s. 1079, II, s. 1039) 20 inci maddesinde hava nakliyecisinin mes'uliyetini bu esas dairesinde tanzim etmektedir. Bundan başka gemilerine muntazam ve muayyen seferler yaptıran bazı donatanlar da, hariçle rekabet edebilmek için, konşimentolarına kayıtlar ilâvesi suretile yükle alâkadarlarına aynı müsait nakliye şartlarını bahşetmek zaruretinde kalmışlardır.

Lâyihanın ana fikri olan mes'uliyet hukuku bakımından kusurun denizcilikteki teknik kusur ve ticarî kusur diye tefriki, deniz hukuku encümeninin umumî tasvibini kazanmıştır (8). Lahey ka-

(7) Probatio diabolica, «malâyutak» bir beyyine, yani ikamesi imkânsız olacak derecede müşkül bir beyyine manasına gelir.

(8) Aynı esaslar nitekim 10 Ağustos 1937 tarihli kanunla Alman Deniz Ticareti Kanununa ithal edilmişlerdir: a) Yeni § 606 («ticarî kusur»): «Kiralayan, mallar yüklenirken, istif olunurken, taşınırken, muamele görürken ve boşaltılırken iyi bir kiralayanın dikkat ve ihtimamile hareket etmek mecburiyetindedir; teslim alındıkları ândan teslim edildikleri ânaka dar ge-

idelerini İngilizceden aynen tercüme yolu ile almanın şayanı tavsiye olmayacağı hususunda fikir birliği elde edildi; çünkü metinlerdeki İngilizce ifade kanun tekniği bakımından hayli nâkıs, hatâ doğrudan doğruya korkunçtur ve bir çok manalara gelmesi itibarile de Alman donatanlarının iktisaden güçlkle tahammül edebilecekleri tefsir imkânlarına mahal bırakmaktadır. Binaenaleyh mevzuubahs olan, Lahey kaidelerinin ihtiva ettikleri fikrin Alman deniz hukuku mevzuatına uygun bir şekilde alınmasıdır ki, Brüksel anlaşmasının munzam protokolunda bulunan bir kaydi ihtirazî de esasen buna cevaz vermektedir. Diğer memleketlerde, meselâ bir Codite Marittimi Italiano lâyihasında (9), Lahey kaidelerinin millî hukuk nizamına harfiyen ithali teşebbüsünün ne büyük güçlüklerle karşılaştığı malûmdur. Anglo Amerikan kanun tekniği ile kontinental hukuk telâkkileri hiç de kolaylıkla imtizaç edemiyorlar.

Deniz hukuku encümeni dahilinde kuvvetli bir grup, Lahey kaideleri esasları alınırken buna, beklenen Alman kanun lâyihası hakkında ileride cereyan edecek müzakereler sırasında münferit hallerde bu esaslardan inhiraf imkânını bırakacak bir kaydi ihtirazî ilâvesini arzu etti. Reisin (10) ve adliye nezaretinin iki mümessilinin de dahil bulunduğu bir az daha kuvvetli diğer bir grup bu teklife itiraz etti. Böyle bir kaydi ihtirazî kabul etmekle beyyine külfetinin donatanla yükü alâkalı olanlar arasında tevzii gibi en esaslî bir meselede Lahey kaidelerinin ibra mükellefiyetinin, yani kendisine ve adamlarına kusur terettüp etmediğini isbat mükellefiyetinin donatana ait olacağı esasından bilâhare yine inhiraf etmek imkânı temin edilmiş ve bunun neticesinde de, izah etmiş ol-

çen müddet içinde malların ziyası veya hasarı yüzünden çıkan zarardan mes'uldür. Meğer ki, ziya veya hasar iyi bir kiralayanın dikkat ve ihtimamının sarfîle beraber önüne geçilmeyecek sebeplerden ileri gelmiş olsun. Bak: Türk D. T. K., madde 1147. b) Yeni § 607 («gemicilikteki teknik kusur»): «Kiralayan kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurundan, kendi kusurundan olduğu nisbette mes'uldür. Zarar geminin sevki ve sair idaresi sırasında işlenen bir hareketten veya yangından ileri geldiği takdirde, kiralayan yalnız kendi kusurundan mes'uldür».

(9) Yeni İtalyan deniz kodu hakkında, bak: Sadık T ü z e l, Adliye Ceridesi, 1939, sayı 6, sahife 848 ve bilhassa: Hans W ü s t e n d ö r f e r., Rechtsvergleichende Betrachtungen zum Entwurf eines italienischen Codice Marittimo, Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht, sene 7, sahife 1 ve müteakıp.

(10) Yani bizzat Prof. Wüstendörfer.

duğumuz veçhile, filhakika nazari olarak donatanın mecburi mesuliyeti kabul edilmekle beraber, bu mes'uliyet tatbikatta yine bertaraf edilmiş olacaktı. Lahey kaideleri esaslarının benimsenmiş olması bu tahdidî kaydi ihtirazi yüzünden kıymetini kaybedecekti. Ekseriyet, ibra mükellefiyetinin kendilerine haddinden fazla tahmili tehlikesine karşı donatanları koruyabilmek için Lahey kaidelerinin Alman deniz hukukuna aşağıdaki iki kaydi ihtirazi ile ithalini tavsiye etti:

a) Kaydi ihtirazilerin birinci madde (IV § 2) (c) ilâ (p) de yazılı olan «Immunities», yani mes'uliyetin ademi mevcudiyeti hallerine mütedair uzun kataloga mütealliktir (11). Bu katalogta donatanın deniz tehlikeleri, tabiat hâdiseleri, harp hâdiseleri ve sair eden, gizli ayıplardan veya yükletilen mahn hususî mahiyetinden ve ilâh... mütevellit zararlardan mes'ul olmayacağı yazılıdır. Kanatımızca bütün bu katalog füzulidir. Bütün bunları: donatan kendisinin veya adamlarının kusurları neticesi yüke ika edilen zararlardan mes'uldür, tarzında bir tek cümlede toplamak kabildir.

Fakat tadat olunan hallerde donatanın mes'ul olmayacağına dair bir karine mevcut olduğu fikri kabul edilirse bu katalog buna rağmen hususî bir kıymet kazanabilir. Bu takdirde, ibra mükellefiyeti kendisine aittif diye, donatanın kiralayan sıfatile artık, bilfarz teslim edilen demiryolu raylarının paslı bir halde bulunmalarının ihmalkâr muamele görmüş olmaları neticesi değil de, münhasıran malın tabiati iktizası olan hususî paslanma tehlikesinden ileri gelmiş olduğu gibi güç,

(11) Lahey kaideleri, madde IV § 2: . . . c) Deniz veya seyrüsefere salih diğer suların tehlikelerinden; d) Tabiat hâdiselerinden; e) Harp muamelelerinden; f) Düşmanların tedbirlerinden; g) Yüksek bir makamdan verilen bir emrin mâni olması veya mahkeme kararile müsadere edilmesi yüzünden; h) Karantina takyidlerinden; i) Malların yükletenin yahut malikinin yahut da malikin bir mümessilinin müsbet veya menfi fiillerinden; j) Hangi sebepten ileri geldiğine veya mahdut mu yoksa umumi mi olduğuna bakılmaksızın grev veya lokavtlardan yahut çalışmanın inkıtaa uğraması veya durdurulmasından; k) İsyân veya dahilî karışıklıklardan; l) Denizde can veya mal kurtarmadan veya kurtarmağa teşebbüsten; doğan ziyan veya hasarlardan ne kiralayan ve ne de gemi mes'ul oldukları gibi m) Malın tabiati iktizası olarak hacim veya tartısının kendiliğinden eksilmesinden veya diğer ziya veya hasarlardan; veya: n) Ambalajın kifayetsizliğinden; c) Markaların kifayetsizliği veya vuzuhsuzluğundan; p) İyi bir kiralayanın dikkat ve ihtimamının sarfına rağmen keşfi mümkün olmayan gizli ayıplardan da mes'ul olmazlar.

hattâ belki de imkânsız isbatlara kalkışmasına hacet yoktur. Bilâkis halin icaplarına göre yakın bir ihtimal varsa, zararın bu sebepten ileri gelmiş olduğu hususunda bir karine mevcut olduğu kabul edilir. Encümen bu maksatla aşağı yukarı şu mealde hukukî bir kaidenin kabulünü teklif etti: «Halin icaplarına göre zararın c den p ye kadar olan bendlerde yazılı sebeplerin birinden ileri gelmiş olması imkân dahilinde ise o sebepten ileri geldiği farz olunur». Yükle alâkası olanlar buna rağmen kiralayanı mes'ul tutmak isterlerse zarara kiralayanın veya adamlarının kusurunun sebebiyet vermiş olduğunu isbat etmek de artık kendilerine düşer (12). Beyyine külfetinin donatan lehine olmak üzere bu şekilde tahfifi, mevzuubahs İngiliz menşeli katalogun tefsirinde nazarı itibara alınmağa değer hukukî bir fikir olan prima facie-delili (13) fikri huku-kisine, sonra munzam protokolun 2 nci maddesinin 1 inci bendinde münderiç bir kaydi ihtirazîye, Lahey kaidelerinin tatbiki hakkındaki müşterek İskandinav kanun lâyihasına (1934 şekli, § 4, Nr. 2) ve nihayet Alman ve devletlerarası demiryolları nakliye hukukuna (Alman T. K. § 459, Fk. 2 (14), Bern itilâfnamesi, madde 2, § 28) tevafuk etmektedir. Aynı fikrin dünya seyrüsefer hukukunda zaten kısmen tahakkuk etmiş olduğu görülüyor.

b) İkinci kaydi ihtirazî, encümenin Lahey kaidelerinin III üncü maddesinin 6 ncı bendi (15) hakkında ileri sürmüş olduğu bir

(12) Alman Ticaret Kanunu da nitekim aynı şekilde tadil edilmiştir. Muaddel § 608 Fk. 2 de: «Halin icaplarına göre 1 inci fıkrada yazılı tehlikelerin birinden ileri gelebilecek olan zarar meydana gelirse, bu keyfiyet zararın bu tehlikeden ileri gelmiş olduğuna karine teşkil eder» ve Fk. 3 de de: «Tehlikenin meydana gelmesine kiralayana kabili atf bir hâdisenin sebebiyet vermiş olduğu isbat edilirse, kiralayan mes'uliyetten kurtulmaz» denilmektedir ki, yeni Alman Kanunu, Lahey kaidelerinden bu noktada ayrılıyor. Çünkü Lahey kaidelerine göre kiralayanın bu gibi hâdiselerden mütevellit mes'uliyeti mutlaktır.

(13) Beyyinei mütekaddime manasınadır. ?

(14) Alman T. K., § 459, Fk. 2: «Halin icaplarına göre 1 inci fıkrada yazılı tehlikelerin birinden ileri gelebilecek bir zarar vukua gelirse bu keyfiyet zararın bu tehlikeden ileri gelmiş olduğuna karine teşkil eder».

(15) Lahey kaideleri, madde III, § 6: «Yükletilen mal gönderilene teslim edilirse bu keyfiyet kiralayanın bunları konşimento mündericatına uygun olarak teslim etmiş olduğuna karine teşkil ederç meğer ki mevcut ziya veya hasarlar ve bunların umumî mahiyeti kiralayana veya mümessiline boğaltma limanında ve teslimden önce veya teslim sırasında yazı ile ihbar edilmiş olsun. Ziya veya hasar haricen belli değilse ihbarın, teslimi takip eden

temennidir: bu maddede kendisine mal gönderilen kimsenin zararları vaktü zamanile ihbar etmek hususundaki temerrüdünün hukukî neticeleri kâfi derecede bir vuzuh ile tanzim edilmiş değildir. Bu hükmü, sonradan zarar ve ziyan iddiasında bulunan mütemerrit, gönderilen, yalnız zararın mallar gemide iken vuku bulduğunu değil - bunu esasen her vakit isbat ile mükelleftir! - fakat aynı zamanda zarara donatan veya adamlarının da kusurlarile sebebiyet verdiklerini isbat etmek mecburiyetindedir, tarzında tefsir etmek zarurî ve daha da isabetli olacaktır (16). Diğer bir ifade ile: temerrüt halinde beyyine külfeti, Alman Ticaret Kanununun 609 uncu paragrafının 2 nci fıkrasına (17) müşabih bir şekilde (17) Türk D. T. K., madde 1150, Fk. 2.

de, çevrilmektedir: Kiralayan ibra mükellefiyetinden kurtulmuştur. Hüküm ancak bu tarzda tefsir edildiği takdirde kaidenin gayesi olan beyyine külfetinin âdeta temerrüdünün bir cezası olarak mütemerrit gönderilen aleyhine bozulması fikrine tevafuk eden bir şekilde hareket edilmiş olur. Hükümün gayesi ve manası, her zaman olduğu gibi, burada da metnin nâkıs ifadesine galebe çalmalıdır.

Bu tavsiyeleri de nazarı itibara almak suretile üç büyük Brüksel lâyhasının pek yakında Alman deniz hukuku nizamının bir cüz'ü mütemmimini teşkil etmeleri ümit edilebilir. Her şeyden evvel ise Lahey Kaideleri meselesinin Almanya için dahi «umumun istifadesi ferdin istifadesinden üstündür» düsturuna tevfikân ve bir sacro egoismo (18) hukuk siyasetine mahal bırakılmıyacak şekilde halle muvaffak olunması şayanı temennidir. Denizcilikle alâkadar halk tabakalarının çatışan menfaatleri arasında âdil bir muvazene temini, nasyonal sosyalist hukuk yaratıcılığının vazifesidir. Lahey kaideleri esas fikri itibarile bu muvazeneye tekabül etmektedir; şimdiye kadar cari olagelen beyyine külfeti şartları ise bunu teminden çok uzaktır.

üç gün içinde yapılması lâzımdır. Taraflar, teslim olunurken malların hal ve vaziyetinin ihbarname kayıtlarına tevafuk etmediği hususunda mutabık kaldıkları takdirde, ihbar hiç bir hüküm ifade etmez».

(16) Muaddel, § 611, bunu 3 üncü fıkrasında şu şekilde ifade etmiştir: «Malların ziya veya hasarı ne ihbar edilmiş ve ne de tesbit ettirilmiş olursa, bu keyfiyet kiralayanın malları konşimentoda yazılı oldukları gibi teslim etmişine ve şayet mallarda bir ziya veya hasar sabit olursa, bu zararın kiralayana kabili atfolmayan bir sebepten ileri geldiğine karine teşkil eder».

(18) Mukaddes ene.

II.

Bu üç devletlerarası lâyihayı elden çıkardıktan sonra encümen içtimai bakımdan son derece ehemmiyeti haiz bir vazife olan Alman Deniz Adamları Kanununun (19) yeneden tanzimi işine teveccüh etti. Bu vazife de hali muallâktadır ve devlet idaresinde vukua gelen milli tebeddül, bilhassa yeni bir çığır açan 20 İkincikânun 1934 tarihli «Millî çalışmanın tanzimi hakkında kanun» (20) sayesinde bu vazifeye de yeni bir veçhe vermiştir. 1902 tarihli Deniz Adamları Kanunu, bugün Avrupadaki gemici devletlerin gemi adamları kanunları arasında en mülâyimlerinden biri olmasına rağmen, bir çok hususlarda eski telâkkilerin tesiri altındadır ve umumî iş mukaveleleriyle çoktan geride bırakılmışlardır. Yeniden tanzim sırasında adı geçen iş kanununun: tevabiin öndere sadakati, tevabiin menafiinin temini, içtimai şeref ve haysiyetin himayesi gibi büyük ve asil fikirlerinin nazarı itibara alınması lâzım geleceği hususunda encümende fikir birliği mevcuttu. Fakat müzakereler esnasında bu esasları doğrudan doğruya almanın kâfi gelmeyeceği, bilâkis gemi işletmesinin teknik, iktisadî ve içtimai hususiyetleri bakımından münferit hükümler ilâvesile bu esasların tevsii lâzım geleceği hususu muhtelif taraflardan gittikçe artan bir şekilde tebarüz ettirildi. Bir vahdet arzeden muayyen ve hususî mevzuat olmaksızın gemi adamlarının iş mukaveleleri meselesini tatmin edici bir şekilde halletmek imkânı yoktur. İkincikânun 1934 de intişar eden İş Kanununun muvaffak ve müessir olabilmesi için muayyen ve psikolojik bir şarta dayanmasına ihtiyaç vardır: bu kanun istikbalin nasyonal sosyalist adamına hitap etmek üzere hazırlanmıştır. Böyle bir şahsiyetin bugünün gemicilik âleminde bütün şümulile mevcut olduğu şüphelidir. Bundan başka da meselâ salgın bir hastalık veya firar hallerinde olduğu gibi bazan gemi adamlarını yabancı limanlarda ecnebilerle takviye etmek lâzım gelmektedir. Alman fahrî konsolosu sifatile ecnebilerin de icabında deniz aşırı küçük limanlarda «deniz makamları» na (21) ait vazifeleri ifa mevkiinde kaldıkları da vakidir. Ecnebilerin de daima nasyonal sosyalizmin içtimai ideallerini benimsemiş olmalarını beklemek, biraz

(19) Seemannsordnung. Bak: S e b b a, Das öffentliche Seerecht. s. 82.

(20) Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit.

(21) Seemannsamt.

fazla nikbinlik olur. Binaenaleyh yeni bir deniz adamları kanunu hazırlanırken, dünya hakkındaki diğer görüş ve telâkkilerle müsademe hallerine mahsus olmak üzere, şimdilik icap eden tedbirleri almak zaruridir.

Denizcilikte hizmet münasebetlerine mahsus olmak üzere, meselâ tayfanın iaşesinin temini gibi, sayıca pek çok, müşahhas bir takım meselelerin mevcudiyetini de buna ilâve etmek lâzımdır; öyle meseleler ki, bunları umumî mücerret formüllerle değil, ancak müşahhas hükümler vazetmekle bir sureti halle bağlamak mümkündür. Her şeyden evvel kaptan gemide bulunduğu müddetçe, bizzarure devlet otoritesinin de bir mümessilidir, ve sarfı nazar edilmesine imkân olmıyan inzibatî bir cebir salâhiyetini de haizdir. Kaptan gemideki bütün faaliyetin bir tehlike ânında muattal kalmaması için, icabında cebir istimali suretile emirlerine itaat edilmesini temin etmek mecburiyetindedir. Bu itibarla kaptanın inzibat salâhiyetlerini kaldırmak hiç bir zaman mevzuubahs olamaz. Görülüyor ki deniz adamlarının iş münasebetlerine âmme hukuku mülâhazaları da karışıyor ve bunu açık ve sarih bir şekilde kara işletmelerinin iş münasebetlerinden ayırıyor.

Deniz hukuku encümeninde nihayet içtimâî mülâhazalarla, deniz adamlarında içtimâî yardım esaslarının bilâteemmül ortadan kaldırılmak istendiği hususunda bir zehap uyandırılmaması, asgarî dahi olsa, içtimâî ve ahlâkî bazı menafiin deniz adamları lehine olmak üzere yeni kanunda da tahtı temine alınması lüzumuna işaret edildi.

Reich iş nezareti encümene müşahhas olarak tanzimi icap eden hususlar hakkında bir liste tevdi etti. Encümenin denizcilikte tecrübe sahibi bir azası da, muhteva itibarile buna yakın olan diğer bir liste hazırladı. Her iki listeyi de telif suretile bu meseleyi tavzih ve halletmek işine de encümenin tâli bir komisyonu başlamış bulunmaktadır.

III.

Yeni bir deniz adamları kanununun vücut bulmak üzere olduğu görülüyor. Deniz kazalarının tahkikine dair kanunun (22) yeniden tanzimi işi ise, bun-

(22) Gesetz, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen. Tarihi: 27. 7. 1877. Bak: S e b b a s, Das öffentliche Seerecht, s. 303.

danda ziyade ilerlemiş ve hemen hemen hedefe vâsıl olmuştur. Bu mevzu üzerinde daha evvelki seneler zarfında etraflı bir şekilde çalışılmıştı. Halli lâzım gelen en esaslı mesele olarak deniz makamlarının aleyhine istinaf imkânlarının genişletilmesi meselesi kalmıştı. Kaptan ve gemi mühendisleri ve makinistler de dahil olduğu halde bütün zabıtlar gibi deniz şahadetnamesi sahiplerinin, deniz makamının, ellerinden şahadetnamelerini almamakla beraber, hattı hareketlerinden dolayı kendilerini muahaze ve tekdir eden bir kararına bugüne kadar herhangi bir kanun yoluna müracaat imkânından mahrum olmaları yüzünden, kendilerini emniyette hissetmemeleri hiç de sebepsiz değildir. Aşağıdaki hususlar hakkında encümente ittifak hâsıl olmuştur: 1. Deniz makamları huzurunda muhakeme cereyan etmesi için istikbalde de bir deniz kazasının mevcudiyeti şarttır. Bu makamın vazifesi şümulü, şahadetname sahiplerine karşı umumî bir inzibat mahkemesi mahiyetini alacak şekilde tevsi edilmemelidir; 2. İstikbalde, deniz kazasına sebebiyet vermiş olmayıp, yalnız bu kazada tahaddüs etmiş olsa bile, bir şahadetname sahibinin kusurlu hattı hareketinin tesbiti caiz ve lâzımdır; 3. İstinaf etmek imkânı donatana değil, şimdiye kadar olduğu gibi yine yalnız şahadetname sahiplerine bahşedilmelidir. Ancak bu istinaf imkânı, hafif bile olsa, hükümde herhangi bir kusur mevcudiyetinin tesbit edildiği haller için de verilmelidir. Bunun zarurî mütemmimi olmak üzere deniz hukuku encümeni, ancak bir kusur bulunduğu hükümde tasrih edildiği takdirde, esbabı mucibede, mesele hakkında malûmat veren bir tenkidin hududunu aşan ve kusurdan dolayı bir tekdir mahiyetinde olan tafsilât bulunması caizdir, tarzında bir kaidenin kabulünü tavsiye etmiştir.

Encümen bundan başka istinafların çoğalmasında ihtimaline karşı ne gibi tedbirler almak lâzım geleceğini de tetkik ve önceden yüksek deniz makamı (23) reisinden bir karar alınması teklifini de, masraflara mukabil avans verilmesi teklifi gibi elverişsiz bir vasıta olarak reddetti. Buna mukabil encümen mucip sebepler dermeyeran etmek mükellefiyeti ihdasını, müstakbel Ceza Muhakemeleri Usulü Kanununca da kabul edilecek bir yenilik ol-

(23) Oberseeamt.

duğuna göre, *reformatio in peius* esasına (24) cevaz verilmesini ve nihayet muhakemeye iştirak edenlerin adedini yediden beşe indirmek suretile yüksek deniz makamındaki muhakeme masraflarının azaltılmasını muvafık buldu. Deniz makamlarındaki aza adedinin tahdidi teklifi ise iyi bir netice vermiyeceğinden, reddedildi.

Diğer münferit meseleler Reich münakale vekâletinin teşekküre değer yardımı sayesinde tâli bir encümen tarafından sür'atle halledildi. Daha evvelki ıslah teşebbüsleri daima kuvvetten mahrum birer hamleden ibaret kaldıktan sonra bugünkü hukukî hissiyata tamamen tevafuk eden yeni bir «deniz kazalarını tetkik» kanununun, encümenin tavsiyelerinin de göz önünde tutulması suretile, bu sene içinde mer'iyet mevkiine girmesi ümit olunabilir.

IV.

Deniz hukuku encümeninin müzakereleri bu suretle yeni bir safhaya varmış oluyordu. Üzerlerinde işlenebilecek ve bir neticeye bağlanabilecek mevzuların hepsi elden çıkarılmıştı. Encümen için şimdi Alman gemiciliğine sağlam bir mesnet olmak üzere diğer bütün deniz hukukunu yeni bir ruh ile inşa etmek gibi daha büyük bir vazifeye sıra gelmişti. Evvelâ müstakbel deniz hukuku nizamının m a d d i t a t b i k s a h a s ı n ı (25) tahdit etmek lâzımdı. Yatlar, mektep gemileri, kılavuz gemileri, keşif gemileri gibi kazanç elde etmek maksadile kullanılmayan gemilere de teşmil etmek suretile müstakbel hukukunu deniz ticareti hukukunun dar çerçevesinden çıkararak ona umumî bir deniz gemiciliği hukuku mahiyeti vermek lâzım geldiği hususunda herkes müttetikti. Mevzuubahs hükmün muhteva ve gayesine ve âmme hizmeti menafiine mugayir olmadıkça müstakbel hukukun gümrük gemileri ve mesaha gemileri gibi devlet hizmetinde kullanılan gemilere de tatbiki lâzımdır. Askerî kumanda altında bulunan harp

(24) *Reformatio in peius*, hüküm aleyhine kanun yollarına müracaat eden yalnız maznun veya kanunî mümessili veya maznun lehine olmak üzere müddeiumumi olsa bile, hükmün yine maznun aleyhine değiştirilebilmesi esasıdır ki, 28 Haziran 1935 tarihli kanunla Alman Ceza Muhakemeleri Usulü Kanununun 331, 358 ve 373 üncü paragrafları bu esasa göre tadil edilmiştir. Bu hususta fazla izahat almak için O. S c h w a r z 'ın, Askerî Temyiz Mahkemesi Müddeiumumisi Gl. R i f a t T a ş k ı n tarafından tercüme edilen Alman Ceza Muhakemeleri Usulü Kanunu şerhine müracaat edilmelidir.

(25) *Sachliches Anwendungsgebiet*.

gemileri için ise hususî deniz hukuku kaideten müsait değildir. Ancak bugüne kadar ki mevzuat (Alman T. K. tatbikine dair kanun, madde 6 ve 7) (26), mahkeme içtihatlarının yardımıyla deniz hukuku-

(26) Alman T. K. tatbikine dair kanun, madde 6: «Ticaret Kanununun 474 ve 475 inci paragraf hükümleri (Türk D. T. K., madde 1015 ve 1016) denizde seyrüsefer etmek suretile kazanç elde etmeğe tahsis edilmiş olan bir geminin devir ve temlikile böyle bir gemi üzerindeki hissenin devir ve temlik halinde de tatbik olunur». Madde 7: «Ticaret Kanununun donatanın gemi adamlarından birinin kusurundan mütevellit mes'uliyetine dair olan § 485 ve 486 Fk. 1 Nr. 3 (Türk D. T. K., madde 1026, 1027, Fk. 1, Nr. 3) hükümleri ile Ticaret Kanununun gemilerin çarpışması halindeki mes'uliyetine dair olan 734 den 739 a kadar (Türk D. T. K., madde 1075 den 1280) paragraf hükümleri bir geminin kazanç temini maksadile olmaksızın, denizde seyrüsefer yaptığı hallere de tatbik olunur».

kunun bazı muayyen hükümlerini kıyasen harp gemilerine de teşmil etmektedir. Âmme hizmeti menafisine mugayir olmadıkça bilhassa gemilerin çarpışması halinde donatanın gemi adamlarının kusurlarından mütevellit mes'uliyeti ve donatanın mes'uliyetinin tahdidi gibi mes'uliyete müteallik bazı hükümlerle kurtarma ve yardım hakkındaki hükümleri istikbalde de harp gemilerine kıyas yolu ile tatbik etmek muvafık olacaktır.

V.

Maddî tatbik sahası gibi, deniz gemiciliği hukukunun y e r i t i b a r i l e t a t b i k s a h a s ı n ı da tayin ve tesbit etmek lâzımdır. Deniz hukuku aynı zamanda iç sular gemiciliği hakkında da cari olmalı mı, yoksa şimdiye kadar olduğu gibi geniş mikyasta ayrı bir iç sular gemiciliği hukuku kalmalı mıdır? Başka hiç bir devlet bu derece mufassal bir iç sular gemiciliği hukukuna malik değildir. En ince teferrüata kadar hüküm vazetmek hususundaki Alman ihtirası, bu sahada parlak muvaffakiyetler elde etmiştir. Ayrı bir iç sular gemiciliği hukukunun mevcudiyetinin, deniz gemisinden iç su gemisine aktarma suretile yapılan transit nakliyatında sebebiyet vermekte olduğu güçlükler meydandadır. Bu gibi müşterek umumi nakliyatın müttehit ve mütecanis kaidelere tâbi olması, bilhassa müttehit ve mütecanis nakliye senetleriyle cereyan etmesi icap ederdi. Tevhit lüzumunu tebarüz ettiren bir vakıa da bazı gemilerin seyrüseferlerini yalnız denize veya yalnız iç sulara inhisar ettirmeleridir. Nitekim son zamanlarda büyükçe iç su gemileri Frankfurt am Main'dan kalkarak Rotterdam üzerinden Londra'ya kadar

uzanmak cesaretini göstermekte, ufak yelkenliler Finlândiya'dan yüklendikleri odun ve tahtaları doğrudan doğruya Mannheim'a taşımakta, romorkörler kâh Aşağı Elbe üzerinde, Kâh Şimal denizinde çalışmaktadırlar.

Bu gibi mülâhazaların karşısında iç su gemiciliği muhiti tarafından ileri sürülmüş olan ayrı bir hukuka sahip olmak isteği çıkmaktadır. Filhakika iç sularda yapılan seyrüseferde de işletme tekniği ve iktisadî, içtimâî bakımlardan hususiyetler eksik değildir. İç sular seyrüseferinde rastlanan tehlikeler de deniz yolculuğundakilerden başka bir çehre arz etmektedirler. Hattâ iç su gemilerinin çarpışmasile iç su gemilerinin tescili ve iç su gemilerinin bayrak haklarına dair olan 1930 Cenevre mukavelename lâyhalarında iç sulardaki seyrüseferi devletler arasında bile ayrı bir nizama tâbi tutmak hususunda teşebbüsler de mevcuttur. Bu anlaşmalardan birincisini Almanya imzalamış, ikincisini ise bugüne kadar reddetmiştir.

Encümen aşağıdaki neticeye vardı: İşi basitleştirmeğe ve bir çok hukukî tereddüt ve şüpheleri bertaraf etmeğe yaradığından, deniz gemiciliği hukuku ile iç sular gemiciliği hukuku muhtevalarının birleştirilmesi hususundaki istek, esas itibarile yerindedir. Bununla beraber hususiyetleri göz önünde bulundurularak bir dereceye kadar ayrı ve hususî bir iç sular seyrüsefer hukuku bırakmak da lâzımdır. Bu meyanda ana hukuk olması itibarile deniz hukuku tercihan cari olacaktır. Deniz hukukundan inhiraf, iç sular gemiciliği hususiyetlerinin icbar ettiği nisbette caizdir. Bu itibarla bugünkü iç sular gemiciliği hukukunu esaslı tahditlere tâbi tutmak lâzımdır. İç sular gemiciliği hukukunun, meselâ Hollânda'da olduğu gibi deniz hukukunun muhtasar bir zeyli haline getirilip getirilmemesi hususu da düşünölmelidir. Aynı zamanda iç sular hukukunun mümkün mertebe devletler arasında tevhit edilmiş bir şekilde tanzimine de gayret edilmelidir. Millî menafiin bekası bakımından bir engel teşkil etmedikleri nisbette bu husustaki Cenevre teklifleri şayanı tavsiyedirler.

Buna nazaran d e n i z h u k u k u n u n iç sular hukukundan y e r itibarile tefrik ve tahdidi meselesi istikbalde de aktuel kalacak ve deniz hukukunun tatbiki için bazan - deniz gemisi veya iç su gemisi gibi - geminin daimî sıfatı ve bazan da - denizde veya iç sularda seyrüsefer gibi - yolculuğun hususî mahiyetinin kıstas ittihaz edilmesi de bu meseleyi büsbütün güçleştirecektir. «Deniz gemisi» mefhumunun ne olduğunu tayin husu-

sunda bugüne kadar ki mahkeme içtihatlarının vermiş olduğu neticeye istikbalde de bağlı kalmak icap edecektir. Hususî hükümlerden sarfı nazar edilirse, bu neticeye göre deniz gemisi, ya, denizde seyrüsefer filen başlamamış olsa bile, inşaatı yaptıran sahipleri tarafından denizde seyrüsefere tahsis edilmiş olan gemiler, veyahut da icabında aynı zamanda iç sularda da seyrüsefer etmekle beraber muntazaman denizde seyrüsefer etmede kullanılan gemilerdir. Bir geminin denizde seyrüsefere tahsis edildiğine bir emare olmak bakımından, bilhassa deniz gemisi sicilline tescil keyfiyetinin ehemmiyeti vardır. Encümen, tescile geminin mahiyetini tayin hususunda hukukan bundan daha ileri giden bir mana ve kıymet atfetmenin, maslahata uygun olup olmayacağı meselesini mütalea etti. Belki haksız olarak yapılan bir tescile, böyle bir geminin artık deniz gemisi addolunacağı mealinde ve aksi kabili isbat olmayan hukuki bir karine atfetmek gibi bir şekilperestlikten suiniyet sahipleri de istifade edebileceklerdir ki, bu da nasıyon sosyalist hukuk telâkkileriyle kabili telif değildir.

Alman deniz limanlarına gelince: Bunlar alekser açık denizlerde kâin değildirler; daha müsait bir hinterland temini için mümkün olduğu kadar iç taraflara sokulmuş vaziyettedirler. Elbe nehrinin Hamburg'dan Şimal denizine kadar olan kısmı takriben 100 kilometredir. Binaenaleyh hemen hemen her deniz yolculuğu aynı zamanda iç sularda da yolculuk demektir. Bu gibi muhtelit yolculuklarda deniz hukukunun bütün yolculuk hakkında tatbik edileceği esası şimdiye kadarki örf ve teamül hukukunda artık yerleşmiş bir kaide olarak kabul edilebilir. Aksi takdirde hukuki teşevvüslere mâni olmak imkânı kalmazdı. Bu esasa ileride de riayet etmek lâzım gelecektir.

Buna mukabil bir deniz gemisinin icabında iç sulara inhisar eden yolculuğu, yahut bir iç su gemisinin icabında denizlere inhisar eden yolculuğu veya muhtelit yolculuğunun hangi kaidelere tâbi tutulacağı meselesi bugüne kadar çok münakaşa edilmiştir. Mittelstein'a (Ehrenbergs Handbuch des Handelsrechts VIII, 1, s. 17 ve müteakıp) iltihak etmek suretile encümen bir deniz gemisinin icabında iç sularda yapacağı yolculuk hakkında deniz hukukunun tatbik edilmesine taraftardır. Bu tarzı nal daha vazih ve daha basit olmak itibarile diğer noktai nazarlara şayanı tercihtir; aynı zamanda geminin sıfat ve mahiyetine ve iç sular hukukuna nazaran deniz hukukunun tercihan tatbik olunacağına dair yukarıda zikri geçen esasa da uygundur. Encümen bundan baş-

ka; meselâ gemide bayrak hukukuna uygun bir tasdikname bulundurmak mükellefiyetinde olduğu gibi, bir iç su gemisinin icabında denizde yapacağı yolculuğa veya muhtelit bir yolculuğa da deniz hukukunun tatbikini tavsiye etmesi, aynı düşünce tarzının mahsulüdür.

Alman deniz hukuku encümeninin çalışmalarından bu âna kadar elde edilen neticeler bunlardan ibarettir. Yeni deniz hukuku nizamı, altından bir yük gibi emin bir limana ulaşıncaya kadar, Alman sahillerinde daha nice dalgaların kırılacağı şüphesizdir. Fakat sefer başlamış bulunuyor. Düşünülmüş hazırlanmış olan bir iş plânı da çizilen rotayı emniyetle muhafaza etmek imkânını vermektedir. Mücbir kuvvet ve sair muzır tesirler uzak kaldığı takdirde az bir zaman içinde hedefe muvasalat kabil olacaktır.

Tercüme eden :
Dr. Hikmet Belbez

Prof. Dr. Hans Wüstendörfér