

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**ROTTERDAM KURALLARI VE TÜRKİYE AÇISINDAN
DEĞERLENDİRİLMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Nihal PAMUK**

Anabilim Dalı : Deniz Ulaştırma Mühendisliği

Programı : Deniz Ulaştırma Mühendisliği

OCAK 2011

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**ROTTERDAM KURALLARI VE TÜRKİYE AÇISINDAN
DEĞERLENDİRİLMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Nihal PAMUK
(512061030)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 20 Aralık 2010
Tezin Savunulduğu Tarih : 26 Ocak 2011**

**Tez Danışmanı : Prof. Dr. Sezer ILGIN (İTÜ)
Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Nil GÜLER (İTÜ)
Doç. Dr. Cem SAATÇIOĞLU (İÜ)**

OCAK 2011

ÖNSÖZ

Çalışmanın yürütülmesi esnasında ilgi ve desteğini eksik etmeyen, tezimin konusunu tavsiye eden tez danışmanım sayın Prof. Dr. Sezer ILGIN'a teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca tez hazırlama çalışmalarım esnasında desteğini esirgemeyen, her soruma sabırla cevap veren sayın Öğr. Gör. Hakan MURAN'a, çok sevdiğim aileme ve arkadaşlarıma teşekkür ederim.

Aralık 2010

Nihal PAMUK

Deniz Ulaştırma İşletme
Mühendisi

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	v
KISALTMALAR.....	vii
ÇİZELGE LİSTESİ.....	ix
ÖZET.....	xi
SUMMARY.....	xiii
1. GİRİŞ.....	1
2. DENİZ TAŞIMACILIĞINI DÜZENLEYEN ULUSLARARASI KONVANSİYONLARIN TARİHSEL GELİŞİMİ.....	3
2.1 Harter Act (1893).....	4
2.2 Lahey Kuralları (1924).....	5
2.3 Visby Kuralları (1968).....	7
2.4 Hamburg Kuralları (1978).....	8
2.5 Rotterdam Kuralları(2009).....	11
2.5.1 Rotterdam Kuralları'nın amacı.....	11
2.5.2 Rotterdam Kuralları'nın hazırlık süreci.....	14
3. ROTTERDAM KURALLARI'NIN DENİZ YOLUYLA EŞYA TAŞINMASINI DÜZENLEYEN ÖNCEKİ KONVANSİYONLARLA KARŞILAŞTIRILMASI.....	17
3.1 Lahey Visby ve Hamburg Kuralları'na Göre Değiştirdiği Hükümler.....	17
3.1.1 Uygulama alanı.....	17
3.1.2 Sorumluluk süresi.....	19
3.1.3 Taşıyanın yükümlülükleri.....	22
3.1.4 Taşıyanın sorumlulukları ve ispat yükü.....	25
3.1.5 Taşıyanın sorumsuzluk halleri.....	32
3.1.6 Sınırlı Sorumluluk.....	36
3.1.7 Hasarın İhbarı.....	39
3.1.8 Taşıtanın Yükümlülük ve Sorumlulukları.....	41
3.1.9 Sapma.....	44
3.1.10 Tehlikeli yükler.....	45
3.1.11 Taşıma belgeleri.....	46
3.2 Hamburg Kuralları'na Göre Değiştirdiği Hükümler.....	52
3.2.1 Güverte yükü.....	52
3.2.2 Canlı hayvan taşımaları.....	55
3.2.3 Gecikmeden doğan zarar.....	56
3.2.4 Yargı yetkisi.....	58
3.2.5 Tahkim.....	63
3.3 Rotterdam Kuralları'nın Getirdiği Yeni Hükümler.....	65
3.3.1 Yeni terim ve kavramlar.....	65

3.3.1.1 Miktar sözleşmeleri (volume contracts).....	65
3.3.1.2 İfa eden taraf (performing party).....	65
3.3.1.3 Denizcilikte ifa eden taraf (maritime performing party).....	66
3.3.1.4 Belge üzerindeki taşıtan (documentary shipper).....	67
3.3.1.5 Kontrol hakkı (right of control).....	68
3.3.1.6 Kontrol eden taraf (controlling party).....	68
3.3.1.7 Taşıma belgeleri (transport documents).....	68
3.3.1.8 Elektronik iletişim (electronic communication).....	69
3.3.1.9 Elektronik taşıma kaydı (electronic transport record).....	69
3.3.2 Elektronik taşıma kayıtları.....	70
3.3.3 Miktar sözleşmeleri.....	71
3.3.4 Yükün teslimi.....	73
3.3.5 Kontrol eden tarafın hakları.....	74
3.3.6 Hakların devri.....	75
4. ROTTERDAM KURALLARI'NIN ULUSLARARASI ALANDA	
BENİMSENMESİ.....	77
4.1 Rotterdam Kuralları'nı İmzalayan Ülkeler.....	77
4.2 Uluslararası Kuruluşların ve Diğer Bazı Ülkelerin Rotterdam Kuralları'na	
Yaklaşımları.....	78
5. ROTTERDAM KURALLARI'NIN TÜRKİYE AÇISINDAN	
DEĞERLENDİRİLMESİ.....	84
5.1 Türkiye'de Halen Yürürlükte Olan Düzenleme.....	84
5.2 Türkiye'nin Taşıma ve Taşıma Kapasitesi Hakkında Değerlendirme.....	87
5.3 Rotterdam Kuralları'nın Türkiye'ye Etkilerinin Değerlendirilmesi.....	92
6. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	96
KAYNAKLAR.....	103
ÖZGEÇMİŞ.....	111

KISALTMALAR

BIMCO	:Baltic and International Maritime Conference
BM	:Birleşmiş Milletler
CMI	:Comite Maritime International - Milletlerarası Denizcilik Komitesi
CMR	:Convention for the International Carriage By Road - Uluslararası Karayolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme
COGSA	:The Carriage of Goods by Sea Act
COTIF-CIM	:Convention for the International Carriage by Rail - Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme
dpn.	:Dipnot
DWT	:Deadweight ton
FIATA	:International Federation of Freight Forwarders Associations – Uluslararası Freight Forwarder Federasyonu Birliği
FOB	:Free on board
HK	:Hamburg Kuralları (Deniz yoluyla eşya taşımaya dair Birleşmiş Milletler Sözleşmesi, 1978 Hamburg)
ICS	:International Chamber of Shipping - Deniz Ticaret Odası
LVK	:Lahey-Visby Kuralları (25 Ağustos 1924 tarihli Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararası Konvansiyon ve Tadiline Dair Protokol)
ICC	:International Chamber of Commerce - Uluslararası Ticaret Odası
m.	:Madde
NVOCC	:Non-Vessel Operating Common Carrier
P&I	:Protection and Indemnity – Koruma ve Tazminat Sigortası Kuruluşları
RK	:Rotterdam Kuralları
RO-RO	:Roll-in roll-off
s.	:Sayfa
SDR	:Special Drawing Rights – Özel Çekme Hakkı
TTK	:Türk Ticaret Kanunu
TUGS	:Türk Uluslararası Gemi Sicili
UNCITRAL	:United Nations Commission on International Trade Law - Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Komisyonu
UNCTAD	:United Nations Conference on Trade and Development - Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 3.1 : Konvansiyonlara göre taşıyanın sorumluluk limitleri.....	39
Çizelge 5.1 : Yollar itibariyle Türkiye'nin dış ticaret taşımaları (%).....	87
Çizelge 5.2 : Türk armatörlerinin milli ve yabancı bayraktaki gemileri.....	88
Çizelge 5.3 : 30 ülkenin milli ve yabancı bayraktaki gemileri (01 Ocak 2010) 1000 GRT ve üzeri.....	89
Çizelge 5.4 :2000-2009 Türk bayraklı gemilerin denizyolu dış ticaret taşımalarındaki payları (ton)....	91
Çizelge 5.5 : 2009 Yılı Türkiye'nin en fazla ihracat yapılan ilk 20 ülkesi.....	93
Çizelge 5.6 : 2009 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat Yapılan İlk 20 Ülkesi.....	94

ROTTERDAM KURALLARI ve TÜRKİYE AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

ÖZET

Dünya ticaretinin çıkarlarını korumak için 19. yüzyıldan günümüze deniz yoluyla eşya taşımacılığını düzenleyen uluslararası kurallar getirilmiştir. Bu bağlamda taşıma sözleşmesi tarafları arasında menfaatlerin korunmasını sağlamak amacıyla taşıyanların konişmentolara koydukları sorumsuzluk kayıtlarını sınırlandıran 1893 tarihli Harter Yasası kendinden sonra gelen uluslararası konvansiyonlara temel oluşturması açısından deniz taşımacılığını düzenleyen ilk kurallar bütünü olarak karşımıza çıkar.

Deniz yoluyla eşya taşınmasına ilişkin ilk uluslararası konvansiyon olan 1924 tarihli Lahey Kuralları, küreselleşme sonucu konteyner trafiğindeki büyük artış ve hükümlerinin çağın gerisinde kalması sebebiyle 1968 yılında Visby Protokolü ile tadil edilme yoluna gidilmiştir. Ardından 1978 yılında oluşturulan Hamburg Kuralları ise denizci ülkeler tarafından pek rağbet görmemiştir. Günümüzde dünya genelinde kabul görmüş bu üç farklı konvansiyonun mevcudiyeti uygulamada farklılıklara sebep olmakta ve modern taşımacılığın ihtiyaçlarına cevap verememektedir. Bu amaçla UNCITRAL ve CMI iş birliğiyle ülkeler, deniz taşımacılığındaki kuruluşlar ve akademisyenlerin on yılı aşkın çalışmalarının sonucunda oluşturulan “*Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu*” 11 Aralık 2008’de BM Genel Kurul’da kabul edilmiştir. 20-23 Eylül 2009 tarihleri arasında Rotterdam şehrinde ülkelerin imzasına açılan konvansiyon, kısaca Rotterdam Kuralları olarak anılmaktadır.

Rotterdam Kuralları, mevcut konvansiyonların yarattığı uygulamadaki farklılıklara son vererek dünya çapında yeknesaklık sağlamayı, taşıyan ve taşıtan arasındaki sorumlulukların yeniden düzenlenerek risklerin taraflar arasında dengeli şekilde dağılımını sağlamayı ve günümüz taşımacılığının ihtiyaçlarını karşılayan yeni hükümler getirerek deniz taşımacılığını modernize etmeyi amaçlamıştır.

Bu çalışmada uluslararası deniz yoluyla eşya taşımacılığıyla ilgili tarihsel gelişime değinilerek bu amaçla düzenlenen Lahey-Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları’nı karşılaştırmalı olarak inceleyip aralarındaki farklılıklar ile Rotterdam Kuralları’nın getirmiş olduğu yenilikler ortaya konulacaktır. İlerleyen bölümlerde Rotterdam Kuralları’na ülkelerin ve uluslararası kuruluşların yaklaşımları, Türkiye’de yürürlükte olan düzenleme ile Türkiye’nin uluslararası arenada taşıma ve taşıma kapasitesi incelenerek Rotterdam Kuralları’nın Türkiye’ye etkileri değerlendirilecektir. Sonuç bölümünde ise Türkiye’nin Rotterdam Kuralları’na yaklaşımı ne olmalıdır sorusuna yanıt aramaya çalışacağız.

THE ROTTERDAM RULES THEIR ASSESSMENT FOR TURKEY

SUMMARY

International rules that regulate carriage of goods by sea have been laid down since the 19th century with the aim of protecting the benefits of the world trade. Within this context, restricting the nonliability clause on bills of lading to protect interests between the parties of carriage contracts, the Harter Act of 1893 was the first set of rules regulating the shipment by sea, while also setting the ground for the succeeding international conventions.

The Hague Rules of 1924, the first international convention regarding the carriage of goods by sea, were amended by the Visby Rules in 1968 due to increase in container traffic as a result of globalization, and its outdated provisions. The ensuing Hamburg Rules of 1978 were not in demand by the maritime countries. The presence of these three globally-admitted conventions creates differences in implementation and they do not meet the needs of modern transport. Thus, the “*United Nations Convention on Contracts For the International Carriage of Goods Wholly or Partly By Sea*” was adopted at the UN General Assembly on December 11, 2008 following the decade-long studies of academicians and maritime institutions with the cooperation of UNCITRAL and CMI. Known as the Rotterdam Rules in short, the convention was opened for signature in Rotterdam, the Netherlands, on September 20-23, 2009.

The Rotterdam Rules aim at ending the differences in implementing the current conventions and achieving uniformity around the world as well as distributing the risks among the parties in a balanced way by regulating responsibilities of the shippers and carriers and also modernizing today’s sea transport with new provisions which meet the current needs.

The purpose of this study is to compare the Hague-Visby, Hamburg and Rotterdam Rules while touching upon the historical development of the international carriage of goods by sea, and to present what the Rotterdam Rules have brought. Approaches of the countries and international organizations to the Rotterdam Rules will be taken up and its effects on Turkey and shipment and carriage capacity of Turkey in the international arena in line with the effective regulations will also be addressed. To conclude, the question how Turkey should approach the Rotterdam Rules will be discussed.

1. GİRİŞ

Uluslararası ticarete konu olan eşyaların bir yerden diğer bir yere taşınması, % 90 oranında deniz yolu taşımacılığıyla ve yaklaşık 50.000 civarında çeşitli yükleri taşımak için farklı özellikte dizayn edilmiş, uluslararası sularda seyir yapan ticari gemiler vasıtasıyla gerçekleştirilmektedir (ICS/ECSA, 2009). Bu durum deniz yolu ile eşya taşımacılığının uluslararası ticaret açısından önemini ve geniş çapta kabul görmüş uluslararası kurallarla yönetilmesi gerekliliğini açıkça ortaya koymaktadır.

Daha dar açıdan bakacak olursak, günümüzdeki gelişmiş taşıma sistemleri ve lojistik faaliyetler, belki bir an düşünüp farkedilmese bile günlük hayattaki konfor ve rahatlığı borçlu olduğumuz önemli unsurlardır. Bu faaliyetlerin doğru işlemesi, malların bize kolayca ve ucuz ulaşması için doğru işleyen yasalara ihtiyaç vardır. Diğer taraftan taşıma sözleşmesini yapan tarafların en başından hangi kurallara tabi olacaklarını, hangi yükümlülük ve sorumluluklara sahip olduklarını bilmeleri, taşıma sözleşmelerini ve sigorta işlemlerini daha verimli ve hesaplı yapabilmelerine olanak sağlar (Carlson, 2009).

20. yüzyıldan itibaren geliştirilen uluslararası sözleşmelerle deniz taşımacılığına yeknesak hukuki düzenlemeler getirilmeye çalışılmıştır. Bunların ilki 1924 tarihli Lahey Kuralları'dır, ardından ticari ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak bu kurallara getirilen ek düzenlemelerle 1968 Visby Protokolü ve 1978 Hamburg Kuralları oluşturulmuştur. Her ne kadar bu kurallar uluslararası yeknesak düzenleme getirmeyi amaçlamış olsa da günümüzde bu üç ayrı kuralların farklı ülkeler tarafından kabul edilmiş olması her ülkede farklı uygulamalara yol açmaktadır ki bu da tamamen düzenlenme amaçlarına ters düşmektedir. Ayrıca, Lahey Kuralları'nda öngörülen sistemden dolayı bu kuralları iç hukuka alıp değiştiren taraf devletlerin uygulamaları da farklılıklar göstermektedir (Özdemir, 2006).

Dünya çapında çoğunluğun kabul ettiği bir sözleşmenin olmaması sebebiyle, ülkelerin ulusal düzeyde veya bölgesel olarak çok modlu (multimodal)¹ taşıma sistemlerini düzenleme yoluna gitmeleri riskiyle karşı karşıya kalınmıştır (Radhika, 2009). Bu ihtimal global verimlilik, hukuk güvenliği ve toplam ticari masrafların azaltılması açısından istenen bir durum değildir.

Uygulamadaki farklılıklara son vermek, günün ihtiyaçlarını karşılayan uluslararası yeknesak kurallar getirmek amacıyla UNCITRAL (Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Komisyonu) ve CMI'nın (Milletlerarası Denizcilik Komitesi) on yılı aşkın ortak çalışmalarının sonucunda kısaca "Rotterdam Kuralları" olarak anılan *"Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu"* (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea) Aralık 2008'de Birleşmiş Milletler Konseyi'nde onaylanmış ve Eylül 2009'da Rotterdam'da düzenlenen toplantıda ülkelerin imzasına sunulmuştur. Bugün itibarıyla RK'nı imzalayan ülke sayısı 23'tür².

Rotterdam Kuralları sadece kendinden önceki Lahey, Visby ve Hamburg Kuralları'nın değil deniz yoluyla eşya taşımacılığı ile ilgili mevcut tüm ulusal ve bölgesel mevzuatların yerini alarak deniz yolu taşımacılığına yeknesak, çağın ihtiyaçlarına cevap verebilen hükümler getirmek amacıyla oluşturulmuştur.

Türkiye henüz bu kurallara taraf olup olmama konusunda bir karar vermiş olmasa da uluslararası ticaretin bir parçası olduğundan bu kurallardan etkileneceği açıktır.

¹ "multimodal transport" tezde "çok modlu taşımacılık" olarak kullanılacaktır.

² Bu ülkeler; Kongo, Danimarka, Fransa, Gabon, Gana, Yunanistan, Gine, Hollanda, Nijerya, Norveç, Polonya, Senegal, İspanya, İsviçre, Togo, Amerika Birleşik Devletleri, Madagaskar, Ermenistan, Kamerun, Nijer, Mali, Demokratik Kongo Cumhuriyeti ve Lüksemburg'dur.

2. DENİZ TAŞIMACILIĞINI DÜZENLEYEN ULUSLARARASI KONVANSİYONLARIN TARİHSEL GELİŞİMİ

Deniz taşımacılığı içerisinde karmaşık gemi, liman gibi mekanik tesisleri, sözleşmeler, uluslararası kurallar gibi birçok bürokratik işlemleri bir arada bulunduran kompleks bir yapıya sahiptir. Ancak her ne kadar gerekli özen gösterilse, sistemler geliştirilse de eşyanın bir yerden diğer bir yere taşınması esnasında sorunlar çıkabilmektedir. Bu sorunlar taşıyanın, onun himayesindeki gemi adamlarının ihmal ve kusurlarından, taşıtan veyahut üçüncü şahıslardan kaynaklanacağı gibi beklenmedik deniz tehlikelerinden de meydana gelebilir. 19. yüzyıldan bu yana geliştirilen kanunlarla, meydana gelen bu sorunlarda hangi tarafın ne derece mesul tutulabileceği karara bağlanmaya ve taraflar arasında sorumluluğun paylaşımında bir denge oluşturulmaya çalışılmıştır.

19. yüzyılda sanayi devrimiyle birlikte artan ticari faaliyetler, o döneme kadar basit kural ve yöntemlerle süre gelmekte olan denizcilik faaliyetlerinin de hızla artışına sebep olmuştur. Teknolojik gelişmeler sayesinde el tezgahlarından makina üretimine geçişle birlikte hem denizyoluyla taşınan yüklerin miktarında hem de uzak ülkeler arası yapılmaya başlanan hammadde ve son mamul ticareti sebebiyle taşıma mesafesinde artış yaşanmıştır. Bütün bu gelişmeler yeni tip ve büyüklükte gemilerin ortaya çıkışına ve limanların yapısının değişmesine dolayısıyla yüklerin denizyoluyla taşınmasındaki risklerin, meydana gelen hasar ve ziyanın da hem farklılaşmasına hem de artmasına sebep olmuştur. Yaşanan bu gelişmeler, yeni taşıma sistemlerinin ve charter taşımalarının yanı sıra tarifeli seferlerin ortaya çıkışına sebep olmuş ve bunlara bağlı olarak da daha kullanışlı ve standart charter parti ve konişmentolara ihtiyaç duyulmuştur.

Bu dönemde taşıyanlar, henüz deniz taşımacılığını düzenleyen uluslararası kurallar olmadığı için ve taşıtanlara göre daha güçlü olduklarından, bu risklerden sıyrılmak için yapılan taşıma sözleşmelerine ve konişmentolara “sorumluluk şartları” gibi

kendi çıkarlarını koruyan maddelerin eklenmesini taşıtanlara kabul ettirmişler, bu konuda o kadar ileri gitmişler ki, kendileri için hiçbir sorumluluk kalmamış (Yavaşca, 1992) ve her türlü yük ziya ve hasarından sorumsuz kılınarak, kendilerini sadece malı teslim etmekle yükümlü hale getirmişlerdir (Ülgener 1991).

Bu durum taşıyan ve taşıtanlar arasında sorumluluk yönünden dengenin sağlanması için uluslararası kuralların oluşturulmasını gerekli kılmıştır ve bu nedenle taşıtanlar ve sigortacılar, kanun koyucuları konuya çözüm bulmaları, taşıtanı koruyucu hükümler getirmeleri hususunda çalışmaya davet etmişlerdir.

2.1 Harter Act (1893)

19. yüzyılın sonlarında yaşanan bu gelişmelerin sonucunda ilk olarak Amerika, Mr. Michael Harter tarafından oluşturulan kanun teklifini kabul ederek taşıyan ve taşıtanın menfaatlerini birlikte korumayı amaçlayan, taşıyanın sorumsuzluk kayıtlarını sınırlandırarak sorumluluğunun emredici hükümlere bağlandığı 12.02.1893 tarihli Harter Yasası'nı³ yürürlüğe koymuştur. Böylece gerek İngiliz gerekse Kara Avrupası hukuk sistemlerine bu açıdan öncülük etmiş, dolayısıyla da Türk hukukunun tarihi gelişimi sürecine de etkide bulunmuştur (Akan, 2007).

Harter Yasası'na göre donatanın, gemiyi yola elverişli hale getirmeye ve yüke özen borcunu ortadan kaldırmaya ilişkin sorumsuzluk kayıtları geçersiz sayılırken; gemi adamlarının sevk ve teknik idare kusurlarından doğan zararlar ile mücbir sebep ve fevkalade halden doğan zararlardan ötürü sorumluluğu tamamen kaldırılmıştır (Ateş, 2008).

Harter Yasası her ne kadar uygulamada başarısız olmuş olsa da taşıyanların sorumsuzluk klotlarına karşı atılan ilk adım olması ve kendinden sonra oluşturulan kurallara temel oluşturması açısından önem arz etmektedir.

Bu dönemde, ülkelerin deniz taşımacılığına ilişkin kendi iç hukuk kuralları ile diğer ülkelerin iç hukuk kuralları arasındaki kanunlar ihtilaflarının uluslararası bir sözleşme ile aşılması fikri doğmuştur.

³ Kanun metni için bkz. Göknıl, M.N., Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul 1946, s.91; Tekil, F., Deniz Hukuku, İstanbul 1998, s.17-18, (naklen); Seven, 2003.

2.2 Lahey Kuralları (1924)

19. yüzyılın sonlarında Avrupa’da da taşıyanların konişmentolara koydukları sorumsuzluk hallerini engellemeye ve uluslararası bir sözleşme oluşturmaya yönelik çözüm arayışları devam ediyordu. Bu durumun önüne geçebilmek için önceleri bazı uluslararası organizasyonlar form koniřmentolar⁴ düzenlemiş olsalar da yeterli kullanıma ulaşamamıştır.

Eylül 1921’de Belçika’nın La Haye şehrinde taşıyan, taşıtan, bankacı ve sigortacı birliklerin katılımıyla toplanan Milletlerarası Hukuk Derneği (International Law Association), konferans sonucunda “The Hague Rules 1921” (1921 Lahey Kuralları olarak da anılır) adıyla sorumsuzluk kayıtlarını sınırlayan örnek kurallar kabul edilmiştir. Bu kurallara konişmentolarda yer verilmesi donatanlara tavsiye edilmiştir.

1921 Lahey Kuralları, uluslararası andlaşma niteliğinde olmadığı ve tarafların isteğine bağlı olarak konişmentolara eklenmek suretiyle uygulanabildiğinden işlerlik kazanamamıştır. Kuralların uyulması zorunlu kurallar olabilmesi için uluslararası bir andlaşma haline getirilmesi gerekliliği doğmuş ve bu amaçla Milletlerarası Denizcilik Komitesi’nin (CMI) 1922’de Londra’da ve 1924’te Brüksel’de düzenlediği konferanslar sonunda Lahey Kuralları, bazı önemsiz değişikliklerle, Yazıcıoğlu (2000), 25 Ağustos 1924 tarihinde 25 ülke tarafından “*Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme*” adıyla (1924 Brüksel Konvansiyonu veya “The Hague Rules”) imzalanmıştır⁵. Bu sayede birçok ülkenin istediği standart konişmentolarla, taşıyanların sorumlulukları ile özellikle sorumsuzluk hallerinin uluslararası düzeyde belirlenmesi sağlanmıştır (İlgin, 2008).

“Lahey Kuralları” olarak da anılan konvansiyon, bugün denizyolu ile eşya taşımacılığı hukukunun esasını teşkil etmektedir (Yazıcıoğlu, 2000). Konvansiyon, taraf olan devletleri sözleşmeyi isterlerse aynen veya isterlerse değiştirerek kendi iç hukuklarına alma konusunda serbest bırakmıştır⁶. Türkiye, bu Konvansiyon’u 14

⁴ Konişmento formları hakkında detaylı bilgi için bkz. İlgin (2008).

⁵ Lahey Kuralları’na taraf olan ülkelerin listesi için bkz. (Çevrimiçi)

(<http://www.comitemaritime.org/Uploads/pdf/CMI-SRMC.pdf> , 08Aralık 2010, 22:25).

⁶ Türkiye’nin ve diğer ülkelerin konvansiyonu kendi hukuklarına uygulamalarıyla ilgili bilgi için bkz. Ateş (2008).

Şubat 1955 tarih ve 6469 sayılı kanunla kabul etmiş ve 4 Temmuz 1955 tarihinde bu Konvansiyon'a taraf olmuştur (İlgin, 2008).

1924 Lahey Kuralları, taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması amacıyla hazırlanan 16 maddeden oluşmaktadır⁷. Kendisinden önce taşıtanın aleyhine olan sorumsuzluk kayıtlarına son vererek iki tarafın çıkarları arasında denge sağlanmaya çalışılan LK, temelde taşıyanın yük hasarından sorumlu tutulup tutulmayacağına ilişkin kurallar dizgesi olarak düşünülüp düzenlenmiştir (Aybay ve diğerleri, 2000). Genel olarak uygulama alanı, taşıyanın emredici sorumluluğu, emredici sorumluluğun ne zaman başlayıp ne zaman sona ereceği, taşıyanın sorumsuz sayıldığı durumlar, ispat külfeti, taşıyanın yükte meydana gelen ziya veya hasar durumunda sorumluluk sınırının belirlenmesi, hasarın ihbarı ve zamanaşımı gibi konular ele alınmıştır.

Lahey Kuralları, sadece konişmentolu taşımalara uygulanır ve taşıyan, yükün gemiye yüklenmesinden boşaltılmasına kadar geçen süre içinde yükte meydana gelecek ziya ya da hasardan dolayı sorumlu tutulmaktadır (Akan, 2007). Tarafların anlaşması durumunda, taşıyan yüklemekten önceki veya boşaltmadan sonraki safhalarda da sorumlu tutulabilir.

Lahey Kuralları m. 3'te taşıyanın yükümlülükleri sıralanmıştır; taşıyanın yolculuktan evvel ve yolculuğun başlangıcında geminin, denize elverişli olmasını sağlamak, geminin personeli ile donanımını elverişli bir halde bulundurmak, geminin ambarlarını, soğutucu bölümlerini ve yükün taşınacağı diğer kısımların elverişli olmasını sağlamakla yükümlü olduğu, yine aynı maddede taşıyanın yükleme, istifleme, elden geçirme, taşıma, bakım ve boşaltma faaliyetlerini dikkat ve özenle yerine getirmesi gerektiğine hükmedilmiştir.

Taşıyan Lahey Kuralları'na göre yukarıda anlatılan yükümlülüklerin ihlalinden kaynaklanan ziya ve hasardan taşıyan sorumludur. Eğer taşıyan, zararın her türlü dikkat ve özeni gösterdiği ve eksikliğin başlangıçtaki bir kusurdan kaynaklanmadığını ispat ederse sorumluluktan kurtulabilir. Böylece, elverişsizliğin

⁷ Lahey Kuralları'nın İngilizce metni için bkz. (Çevrimiçi) <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html> , 25 Kasım 2010, 22:35; Türkçe çevirisi için bkz. Akan, s.153-161; Ateş, s.115-123.

yolculuğun başlangıcından sonra meydana gelmesi durumunda taşıyan karşılaşılan zarardan sorumlu tutulamaz (Akan, 2007). Ayrıca taşıyan yükte meydana gelen eksilme ve zararın kendi kusurundan kaynaklanmadığını, zararın geminin sevkine veya başkaca teknik idaresinden kaynaklandığını ispatlayarak da sorumluluktan kurtulabilir. Taşıyan gemi adamlarının teknik kusurundan sorumlu değil iken ticari kusurları yüzünden yüke vermiş oldukları zarardan sorumlu tutulmakta ve bu sorumluluğun anlaşmalarla ortadan kaldırılması yasaklanmaktadır. Taşıyan ayrıca Lahey Kuralları gereğince yangın sonucu meydana gelen zararlardan şahsi kusuru olmadıkça sorumlu değildir (Akan, 2007). Taşıyanın sorumsuzluk halleri m. 4'te sıralanmıştır.

Harter Act'ta parça başına ençok belli bir tutarla sınırlı sorumluluğa ilişkin bir hüküm yokken bu alandaki sınırlı sorumluluk ilkesi ilk olarak Lahey Kuralları'yla ortaya çıkmıştır.

2.3 Visby Kuralları (1968)

1924 Lahey Kuralları'nın bir süre sonra ekonomik ve teknolojik gelişmeleri yakalayamadığı, enflasyon nedeniyle koli ve parça başına sorumluluk sınırının düşük kalması, artan ticari hacim ve gelişmekte olan konteyner taşımacılığı karşısında deniz yolu eşya taşımacılığının düzenlenmesi konusunda yetersiz kaldığı düşünülerek revize edilmesi yoluna gidilmiştir. Bu amaçla 1959 yılından itibaren CMI tarafından çalışmalara başlanmış ve 19-23 Şubat 1968 tarihlerinde Brüksel'de toplanan Deniz Hukuku Diplomatik Konferansı XII. Dönem çalışmalarında “*25.Ağustos.1924 tarihli Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararası Konvansiyon'un Tadiline Dair Protokol*” adıyla kabul edilmiştir (Ateş, 2008). Kısaca “Visby Kuralları” (1968 Brüksel Protokolü) olarak anılan Protokol imzaya açılmış ve 23.06.1977 tarihinde yürürlüğe girmiştir⁸. Türkiye bu sözleşmeye taraf devletler arasında yer almamaktadır.

⁸ Lahey-Visby Kuralları'nın ingilice metni için bkz. (Çevrimiçi) <http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>, 25 Kasım 2010, 22:58; Türkçe çevirisi için bkz. Akan, 164-168; konvansiyona taraf ülkelerin listesi için bkz. (Çevrimiçi) <http://www.comitemaritime.org/Uploads/pdf/CMI-SRMC.pdf>, 08 Aralık 2010, 23:00.

Bu protokolle Lahey Kuralları'na getirilen değişiklikler kısaca; bir yıllık hak düşürücü süre, rücu talepleri bakımından üç ay daha uzatılmıştır, taşıyanın iyi niyetli konişmento hamiline karşı konişmento kayıtlarının doğru olmadığını iddia ve ispat edemeyeceği hüküm altına alınmıştır, sözleşmeden doğan sorumluluktan muafiyet ve sorumluluğun sınırlandırılması hakkındaki hükümlerin, sözleşme dışı sorumluluk hakkında da uygulanması, ayrıca bu sınırlama ve muafiyetlerden taşıyanın bağımsız yardımcılarının da yararlanabilmesi, kasden veya muhtemelen zarar doğacağı bilinci ile işlenmiş bir fiil veya ihmal sonucu zarara sebebiyet verilmesi halinde sorumluluğu sınırlama hakkının kaybedilmesi öngörülmüştür (Yazıcıoğlu, 2000). Zamanaşımının anlaşma ile uzatılabileceği kabul edilmiş, sorumluluğun sınırı enflasyon göz önünde bulundurularak arttırılmış ve sorumluluğun koli ve ünite ile sınırlandırılmasından başka yükün boşaltma yerinde cari piyasa değeri ile yeni bir sınır getirilmiştir⁹.

Visby Protokolü ile yapılmak istenen en büyük değişiklik sorumluluk sisteminin yeniden belirlenmesi olduğu halde, deniz yoluyla eşya taşıma hukuku alanında erişilmiş olan birliği tehlikeye düşürmemek için bu konu tartışma dışı bırakılmıştır. Diğer taşıma türlerine dair uluslararası düzenlemelerin aksine emredici sorumluluğun eşyanın teslim edilmesine kadar değil sadece yüklemenin başladığı an ile tahliyenin sona erdiği an arasındaki süre ile sınırlı olması, başlangıçtaki elverişsizlikten sorumluluğa dair hükümlerin açık olmaması, özel bakım gerektiren yüklerle ilgili düzenlemelerin yetersizliği, teknik kusurdan ve yangından sorumsuzluk gibi hususlarda mevcut sorumluluk sistemine yönelik eleştiriler dikkate alınmamıştır (Yazıcıoğlu, 2000). Önemli gelişme gösteren konteyner taşımacılığında, konteyner çoğunlukla güvertede taşındığı halde Lahey Kuralları'da yer almayan güverte yükü Visby Protokolü ile uygulama alanına dahil edilmemiştir. Bu eksiklikler sebebiyle Lahey Kuralları'nın tadili önemli fakat yetersiz değişikliklerle sınırlı kalmış, Yazıcıoğlu (2000), günün ihtiyaçlarını karşılayabilir hale getirilememiştir.

2.4 Hamburg Kuralları (1978)

Lahey Kuralları pek çok devlet tarafından tasdik edilmesine rağmen, bu kurallarla deniz yoluyla eşya taşıma hukuku alanında birlik değil, benzerlik sağlanmıştır

⁹ Daha detaylı bilgi için bkz. Ateş, 2008.

(Yazıcıoğlu, 2000). Sebebi ise imza protokolünün, tasdik eden devletlere hükümlerine aykırı düşmemek şartıyla kuralları değiştirilerek iç hukuklarına alabileceği imkanını vermesidir. Bu nedenle Lahey Kuralları pek çok akit devlet tarafından değiştirilerek iç hukuka alınmıştır. Bunun sonucunda, bu konvansiyon hükümlerini esas alan ulusal hukuklar arasında önemli farklılıklar meydana gelmiştir (Yazıcıoğlu, 2000). Lahey Kuralları'nı ekonomik ve teknik gelişmeler doğrultusunda modernize etme amacıyla imzalanan Visby Protokolü de bu kurallara olan eleştirileri azaltmamış ve Lahey Kuralları'nı kabul eden tüm devletlerce onaylanmamıştır.

Diğer taraftan bu kurallar daha çok taşıyanların lehine maddeler içerdiğinden, sorumsuzluk halleri, teknik kusur, ihbar süresinin kısa olması gibi konularda da taşıyanlar açısından bir memnuniyetsizlik söz konusuydu. Gelişmekte olan ülkeler, kendi yeterli deniz taşıma filoları olmadığı için taşımalarını gelişmiş ülkelerin gemileri ile yapıyor, Ilgın (2008), ancak taşıyanların mevcut sözleşmelere göre sahip oldukları “sorumsuzluk halleri”nden olumsuz etkileniyorlardı.

Bunlara ilaveten deniz taşımacılığının güncel koşullara uygun olarak yeniden modernize edilmesi ihtiyacı hissediliyordu. Bunlardan en önemlisi gelişmekte olan konteyner taşımacılığıydı. Güvertede eşya taşınmasını uygulama dışı bırakan mevcut kurallar, çoğunlukla güvertede taşınma esasına dayanan konteyner taşımacılığının düzenlenmesi konusunda yanıtız kalıyordu.

Lahey ve Visby Kuralları olmak üzere iki ayrı konvansiyonun mevcudiyetinden kaynaklanan karışıklığın giderilmesi, deniz taşımacılığının güncel gelişmelere uygun olarak yeniden düzenlenmesi amacıyla ve gelişmekte olan ülkelerin taşıyanların sahip oldukları imtiyazların daraltılması yolundaki çabaları üzerine, Ilgın (2008), 1969 yılında BM'in görevlendirdiği UNCITRAL bünyesinde, rizikoların her iki tarafça eşit olarak paylaştırılmasına yönelik yapılan on yılı aşkın çalışmanın sonucunda hazırlanan “*Deniz Yolu ile Eşya Taşıma Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu*” (The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea)

diğer adıyla “Hamburg Kuralları” 06-31 Mart 1978 tarihlerinde Hamburg’da düzenlenen BM Denizde Eşya Taşıma Konferansı’nda kabul edilmiştir¹⁰.

Hamburg Kuralları, 1924 Lahey Kuralları’nı tadil etmek amacıyla değil, anılan kuralların yerine geçmesi maksadıyla hazırlanmış, Ülgener (1991), ve taşıyanın sorumluluğu bakımından esaslı değişiklikler getirmiştir.

Lahey-Visby Kuralları’nın konişmentolu taşımalarla sınırlı olan uygulama alanı, Hamburg Kuralları’da deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmelerini ve deniz taşımalarını içeren çoklu taşıma sözleşmelerinin sadece denizyoluyla taşımının yapıldığı kısmını kapsayacak şekilde, Gençtürk (2006), genişletilmiştir. Hamburg Kuralları’nın uygulanması için konişmento veya diğer taşıma belgesi düzenlenmiş olması zorunlu değildir.

Lahey-Visby Kuralları’nda, yüklemenin başlangıcından boşaltmanın sona erdiği ana kadar olan emredici sorumluluk süreci, Hamburg Kuralları’nda, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar genişletilmiştir (Yazıcıoğlu, 2000). Mutlak ve mutemel sorumsuzluk halleri “kurtarma ve yardım” hariç kaldırılmış, Lahey-Visby Kuralları’nın bir yıllık hak düşürücü süresi yerine iki yıllık zamanaşımı süresi öngörülmüştür. Kısaca ifade etmek gerekirse, taşıyanın sorumluluğu Lahey-Visby Kuralları’na göre oldukça ağırlaştırılmıştır. Hamburg Kuralları’na yönelik eleştiri ve itirazlar özellikle teknik kusur ve sorumsuzluk ilkesinin terkedilmesinde yoğunlaşmaktadır (Yazıcıoğlu, 2000). Taşıyan yükün ziya ve hasarından kaynaklanan sorumluluğunun yanı sıra gecikmeden doğan zarardan da sorumlu tutulmuş, yangın sebebiyle meydana gelen zararın ispat külfeti taşıtana yüklenmiştir. Ayrıca güverte yükü ve canlı hayvan taşımaları konusunda düzenlemeler getirmiştir.

Hamburg Kuralları beklenilenin aksine kabulünden tam 14 yıl sonra, 1 Kasım 1992’de yürürlüğe girmiştir. Bu kadar uzun süre geçmesinin sebebi gelişmiş denizci devletler tarafından taşıyanın sorumluluğunu arttırdığı, taşıtanı koruyan bir sözleşme

¹⁰ Hamburg Kuralları’nın İngilizce metni için bkz. (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_e.pdf , 25 Kasım 2010, 22:50; Türkçe çevirisi için bkz. Akan, 2007.

olduğu gerekçesiyle kabul görmemiş olmasıdır. Türkiye bu konvansiyona taraf devletler arasında yer almamaktadır¹¹.

Dünya ticaretinin sadece % 5’inde uygulama alanı bulabilmiş olan Hamburg Kuralları’yla, Şişmanyazıcı (2010b), ne yazık ki uluslararası deniz yoluyla eşya taşıma kurallarının yeniden düzenlenmesi çabası başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

2.5 Rotterdam Kuralları (2009)

2.5.1 Rotterdam Kuralları’nın amacı

Hamburg Kuralları’yla taşıyanın sorumluluğu limandan limana olacak şekilde genişletilmiş, taşıyan eşyanın kendi kontrolü altında bulunduğu yükleme, seyir ve tahliye esnasında sorumlu hale getirilmişti. Ancak sektörün ihtiyaçları doğrultusunda artık tek bir taşıma sözleşmesi altında birden fazla taşıma modunun kombinasyonu ile yükün gönderilene teslim edildiği konteyner taşımacılığı dönemi başlamıştı. Yük artık liman dışında teslim alınıp nihai alıcının kapısına kadar götürülüyordu. Mevcut hiçbir konvansiyon, bu tür yükleyicinin kapısından yükü teslim alıp alıcıya kapısında teslim edene kadar geçen süreyi kapsayan bir taşıma sözleşmesine uygulanamıyordu.

Çok modlu taşımaları düzenlemek amacıyla UNCTAD tarafından 24.05.1980 tarihli “*Eşyanın Multimodal Olarak Uluslararası Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu* (UN Convention on Multimodal Transport of Goods)” hazırlanmıştır. Sözleşmenin yürürlüğe girmesi için 30 ülkenin onayı gerekmektedir ve henüz bu çoğunluk sağlanamamıştır. Burda bahsedilen çok modlu taşıma kontratları eşyanın en az iki farklı taşıma moduyla tek bir sözleşme altında taşındığı kontratlar olarak tanımlanmıştır. Uluslararası çok modlu taşıma sözleşmesi düzenlemeye yönelik birçok girişimde bulunulmuş ancak hepsi genellikle başarısız olmuştur (Berlingieri, 2009).

Hamburg Kuralları’ndaki teknik kusur ve yangın istisnalarının kaldırılması ile deniz taşımacılığı diğer taşıma modlarındaki taşımacılığa benzer bir duruma getirilmişti. Ardından 1980 Çok Modlu Taşıma Sözleşmesi’nin oluşturulması, 1980’li yıllardaki

¹¹ Hamburg Kuralları’na taraf olan ülkelerin listesi için bkz. (Çevrimiçi) www.comitemaritime.org/ratific/uninat/uni02.html, 25 Kasım 2010, 22: 18.

taşıma hukukunun tüm alanında uluslararası geniş bir yeknesaklaşmayı işaret ediyormuş gibiydi. Fakat Hamburg Kuralları, Lahey ve Visby Kuralları'nın düzenlediği eski sistemin yerini alamazken, 1980 Çok Modlu Taşıma Sözleşmesi de başarısız olmuştur, bu durum uluslararası deniz hukukunda karmaşıklığın devam etmesine sebep olmuştur (Ramberg, 2009).

Yukarıda bahsedilen tüm gelişmelere paralel olarak, yeni bir uluslararası sözleşmenin oluşturulmasına ihtiyaç yaratan teknolojik ve ticari gelişmeler ise;

-Konteyner taşımacılığı: Önceleri yükler bir ya da daha fazla kara taşımacılığı yapan firma tarafından iç bölgeden alınıp bir liman ya da terminale getiriliyor, deniz taşımacılığından sonra tahliye limanından tekrar diğer kara taşıma firmasıyla varış noktasına getiriliyordu. Bu durum taşıtanın defalarca navlun ve elleçleme masrafları ödemesine neden oluyordu (Faria, 2009). Konteynerın taşıma sistemine girişiyle farklı taşıma sistemlerine geçişteki süre ve masraflar azaltılmış oldu. Bu durum taşımacılıkta büyük devrim yarattı. 1950'lerde ortaya çıkan ve her yıl %7 oranında artış gösteren konteyner taşımacılığı bugün için dünya tonajının % 15'ini temsil etmektedir (Şişmanyazıcı 2009). Konteyner taşımacılığındaki bu artış ve karşılaşılan hasar ve kayıp durumunda halen yürürlükte olan, neredeyse bir asır öncesinin ihtiyaçlarını karşılayan Lahey-Visby Kuralları'daki paket/birim başına sorumluluk limitinin kullanılıyor olması, daha ciddi yasal düzenlemeye duyulan ihtiyacın açık bir göstergesidir.

-Teknoloji: Ticaret hacminin büyümesi ve teknolojik gelişmelerden faydalınarak gemilerin taşıma kapasiteleri arttırılmış, yeni tip yüklerin taşınmasına uygun yeni gemiler inşa edilmiş; liman sahası, yeni liman araç gereçleri dizayn edilerek gemilerin liman kalış süreleri kısaltılmıştır; bu sayede zamandan ve masraftan tasarruf edilirken verimlilik arttırılmıştır. Gemi ve limanlardaki bu değişim mevcut hükümlerden farklı düzenlemelere ihtiyacı doğurmuştur. Ayrıca teknolojik gelişmelerle eskiye göre teknik açıdan daha sağlam donatılan gemilerin karşılaştığı deniz risklerinin azaldığı ve armatörün sorumluluklarının da buna bağlı olarak yeniden gözden geçirilmesi gerektiği düşünülmeye başlanmıştı.

-Elektronik konişmento: Teknolojik gelişmeler, elektronik ticaret ve elektronik haberleşme olanaklarını getirmiş ve bununla beraber elektronik konişmento

kullanımı ortaya çıkmıştır. Teknoloji sayesinde kısalan sefer süresi sebebiyle gemi limana ulaştığında konişmentonun ulaşmamış olmasının yükün teslimi konusunda problemlere yol açması nedeniyle günümüzde elektronik konişmentonun önemi ve kullanımı giderek artmaktadır. Bu konu daha önceki konvansiyonlarda ele alınmamış çok yeni bir konudur ve düzenlemeye ihtiyaç duyulmaktadır.

-“Door-to-door” taşımalar: Nakliye şirketlerinin artık eşyanın taşınmasını limandan limana değil kapıdan kapıya olacak şekilde yükün tüm taşıma sürecini üstlenmesiyle farklı taşıma sistemlerinin birbirine entegre edildiği çok modlu (multimodal) taşıma sistemleri giderek yaygınlaşıyordu. 2002 yılındaki verilere göre deniz yoluyla taşınan konteynerlerin % 50’si kapıdan kapıya taşınmıştır (Berlingieri, 2009). Bu tür taşımaları düzenleyen hükümler içermeyen mevcut tek modlu (unimodal) deniz sorumluluk sistemleri, Lahey, Visby ve Hamburg Kuralları, çözümlenemeyen sorumluluk ve dökümantasyon sorunlarını ortaya çıkarmıştır. Öyle ki bazı büyük çoklu taşıma tedarikçileri mevcut uluslararası ve kendi ulusal yasalarına dayanan, kendi konişmento formlarını oluşturarak hizmet verme yoluna gitmişlerdir (Lebedev, 2009). Örneğin FIATA Çoklu Taşıma Konişmentosu oluşturmuştur ve bu ICC tarafından onaylanmıştır¹².

Halen yürürlükte olan Lahey, Visby ve Hamburg Kuralları’ndan uluslararası en fazla kabul görmüş olanı Lahey Kuralları’dır ki 80 yıl önceki denizyolu taşımacılığı gereksinimleri doğrultusunda hazırlanmıştır. Visby Protokolü ve Hamburg Kuralları’yla yapılan modernizasyon çalışmaları sonucunda ise bu kuralları kabul eden ülkeler sınırlı sayıda kalmış ve böylece günümüzde 3 farklı sözleşme, farklı ülkeler tarafından kabul görmüş ve farklı uygulamalara sebep olmuştur. Deniz taşımacılığı gibi uluslararası bir sektörün oyuncularının, mensubu oldukları ülkelerin ayrı ayrı sorumluluk kurallarına taraf olması, günümüzde birçok ihtilafın doğmasına sebebiyet vermektedir (Suntay, 2009). Halbuki uluslararası sözleşmelerde amaç hukuk sistemleri arasındaki farklılıkları gidererek çoğunluk tarafından kabul görülen yeknesak hükümlerle deniz taşımacılığının düzenlemesidir. Uluslararası ticarete, yeknesak hukuk kurallarının varlığı ve bu kuralların başarılı bir biçimde uygulanması; etkin, küresel bir ticari sistemin kurulmasına ve ticari işlem güvenliğinin sağlanmasına yardımcı olmaktadır (Durak, 2009).

¹² Detaylı bilgi için bkz. Şişmanyazıcı 2010a.

Yukarıda sayılan gelişmeler ve talep doğrultusunda uluslararası deniz taşıma kurallarının günümüze uyarlanması, modernize edilmesi, uluslararası düzeyde yeknesaklık sağlanması, uygulamada görülen bazı boşlukların doldurulması, ve kanuna bağlanması için yeni bir uluslararası konvansiyon oluşturulması amacıyla tüm devlet ve kurumların toplanması gereğini ortaya çıkarmıştır.

2.5.2 Rotterdam Kuralları'nın hazırlık süreci

Yeni bir uluslararası konvansiyonun düzenlenmesine ilişkin süreç UNCITRAL ve CMI'nin ortak çalışması ile başlamış, Kırval ve Durak (2010), taslak metnin ilk hazırlık çalışmalarına 1996 yılında CMI öncülük etmiştir (CLYDE&CO, 2009). 1996-2001 yılları arasında süren taslak metin hazırlık çalışmalarına CMI'nin çabalarıyla hükümetlerin yanı sıra denizcilik sektörünü temsil eden birçok önemli uluslararası kuruluşlar dahil olmuştur; Bimco, İngiliz Deniz Ticaret Odası (the British Chamber of Shipping), Uluslararası Ticaret Odası (the International Chamber of Commerce - ICC), Lisanslı Gemi Brokerleri Enstitüsü (the Institute of Chartered Shipbrokers), Uluslararası Deniz Sigortası Birliği (the International Union of Maritime Insurance - IUMI), Uluslararası Freight Forwarder Federasyonu (the International Federation of Freight Forwarders Associations - FIATA), Uluslararası P&I Klüp Topluluğu (the International Group of P&I Clubs), Uluslararası Deniz Ticaret Odası (the International Chamber of Shipping - ICS), Dünya Denizcilik Konseyi (the World Shipping Council) ve Uluslararası Liman ve Terminaller Birliği (the International Association of Ports and Harbours - IAPH), (Lannan, 2009a). Bu sayede konvansiyonun daha ilk evrelerinde sektörün ihtiyaçları, problemleri ve çözüm arayışları taslak metne yansıtılmıştır. Hamburg Kuralları'nın müzakeresi esnasında çoğunluğun ticari ihtiyaçların karşılanmasından ziyade politik başarı sağlamak amacıyla olmaları birçokları tarafından eleştirilmiştir (Thomas, 2009). Ancak Rotterdam Kuralları'nda ülkelerin yanı sıra sektör kuruluşlarının geniş katılımıyla hem politik hem ticari ihtiyaçlar doğrultusunda taslak metin hazırlanmıştır. Sektör ve diğer uzmanlarla yapılan bir dizi uzun görüşmeler sonunda 11 Aralık 2001 yılında CMI taslak metni UNCITRAL sekreteryasına sunmuştur. Böylece CMI'nin hazırlık çalışması sona ererken, Birleşmiş Milletler'de hükümetler arası müzakereler başlamış oluyordu, (Lannan, 2009a).

2002 yılında UNCITRAL’ın Ulaştırma Hukuku Çalışma Grubu çeşitli uluslararası devletler ve sivil toplum kuruluşları ile biraraya gelerek CMI’nı oluşturduğu taslak metin üzerinde çalışmaya başladı ve uluslararası çapta kabul görmesi hedeflenen konvansiyonu geliştirme görevini üzerine aldı (CLYDE&CO, 2009).

Çalışmalar, Nisan 2002 ve Ocak 2008 yılları arasında gerçekleşen çalışma grubunun onüç oturumunda tamamlandı (Faria, 2009). Projeye 80 kadar ülke, uluslararası devlet organlarından birçok gözlemci ve sanayi kuruluşları katılmıştır (Radhika 2009). Uzun süren kapsamlı müzakere ve görüşmeler sonucu hazırlanan konvansiyonun son taslağı, ilk önce Temmuz 2008’de UNCITRAL Komisyonu tarafından daha sonra 11 Aralık 2008’de BM Genel Kurul’da “*Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu*” (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea) adıyla onaylanmıştır¹³.

Konvansiyon 20-23 Eylül 2009 tarihleri arasında Hollanda’nın Rotterdam şehrinde devletlerin imzasına sunulmuş ve töreninin sonunda 16 ülke tarafından imzalanmıştır. Bu durum söz konusu konvansiyonu UNCITRAL tarafından geliştirilen en başarılı çalışma durumuna taşımıştır (2009 Deniz Sektörü Raporu). Denizcilikte gelenek haline gelen konvansiyona imzaya açıldığı yerin adının verilmesi burada da bozulmamış ve bu nedenle konvansiyon kısaca “Rotterdam Kuralları” olarak da anılmaktadır.

Rotterdam Kuralları’nı ilk olarak imzalayan ülkeler Kongo, Danimarka, Fransa, Gabon, Gana, Yunanistan, Gine, Hollanda, Nijerya, Norveç, Polonya, Senegal, İspanya, İsviçre, Togo ve Amerika Birleşik Devletleri’dir. Bu ülkelerin ticaret hacmi Dünya ticaret hacminin %25’ini temsil etmekte ve gelişmekte olan ve gelişmiş, taşıyan ve taşıtan ulusların karışımından oluşmaktadır¹⁴. Bugüne kadar Rotterdam Kuralları’nı imzalayan ülke sayısı Madagaskar, Ermenistan, Kamerun, Nijer, Mali, Demokratik Kongo Cumhuriyeti ve Lüksemburg’un imzaları ile birlikte 23’e

¹³ Rotterdam Kuralları’nın İngilizce metni için bkz. (Çevrimiçi)

<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Resolution%20adpoted%20by%20GA%20of%20CMI.pdf>, 19.12.2010.

¹⁴ 2007 yılı rakamları baz alınarak hazırlanan UN 2008 International Merchandise Trade Statistic Yearbook verilerine göre, Lannan, 2009a.

ulařmıřtır¹⁵. Rotterdam Kuralları'nı imzalamakla ülkeler ileri bir tarihte konvansiyonu tasdik etme niyetinde olduklarını belirtmiş oluyorlar. Kuralların işlerlik kazanabilmesi için 20 ülkenin konvansiyonu ulusal mevzuatları kapsamına alma prosedürlerini tamamlamaları gerekmektedir. Yirminci ülkenin onaylama sürecini tamamlamasını takip eden bir yılın sonunda konvansiyon yürürlüğe girmiş olacaktır. Ancak bu çalışmanın yayınlandığı tarih itibarıyla konvansiyonu imzalayan ülkeler arasında bu süreci tamamlayan yoktur.

Rotterdam Kuralları, eşyanın deniz yoluyla taşınmasıyla ilgili sorumlulukları düzenleyen 18 bölümdeki 96 uzun ve kompleks maddeyi içeren kapsamlı kurallardan meydana gelmektedir ve içinde en az bir uluslararası deniz ayağı olan tüm ulaştırma modları ile yapılan kapıdan kapıya taşımaları içermektedir.

¹⁵ Rotterdam Kuralları'nı imzalayan devletler için bkz. (evrimii)
http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en , 25 Kasım 2010, 22:00.

3. ROTTERDAM KURALLARI’NIN DENİZ YOLU İLE EŞYA TAŞINMASINI DÜZENLEYEN ÖNCEKİ KONVANSİYONLARLA KARŞILAŞTIRILMASI

3.1. Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları’na Göre Değiştirdiği Hükümler

3.1.1 Uygulama alanı

Lahey-Visby Kuralları’nın uygulanması için taraflar arasında denizyoluyla eşya taşınmasına ilişkin bir konişmento veya benzeri bir taşıma belgesi düzenlenmiş olması gerekmektedir. Lahey-Visby Kuralları m. 10’a göre;

- a) Konişmentonun konvansiyona taraf bir ülkede düzenlenmesi; veya
- b) Taşımanın konvansiyona taraf bir ülkeden yapılmış olması; veya
- c) Konişmentoda hukuk seçimi yoluyla bu kurallara ya da kuralları iç hukuk haline getirmiş ülke hukukuna atıf yapılmış olması, durumlarında Lahey-Visby Kuralları uygulanabilir.

Lahey-Visby Kuralları’nın uygulama alanı olarak konişmento esas alınmıştır çünkü amaç üçüncü şahıs olan iyi niyetli meşru konişmento hamilini (gönderileni), taşıyanların konişmentolara koydukları sorumsuzluk kayıtlarından korumaktır (Ateş, 2008). Çarter partiler konvansiyonun uygulama alanı dışında tutulmuştur.

Hamburg Kuralları’nda ise uygulama şartı olarak konişmento yerine navlun-taşıma sözleşmesi esas alınmıştır (Özdemir, 2006). Bu nedenle Lahey-Visby Kuralları gibi sadece konişmentolara değil, deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesi niteliğindeki tüm sözleşmelere uygulanır. Hamburg Kuralları m. 2/1’e göre konvansiyonun uygulanabilmesi için;

- a) Taşımanın yapıldığı yükleme limanının konvansiyona taraf bir ülke olması, veya

- b) Taşımanın yapıldığı tahliye limanının konvansiyona taraf bir ülke olması, veya
- c) Taşıma sözleşmesinde öngörölmüş seçimlik tahliye limanlarından birinde yükün tahliye edilmesi ve bu limanın taraf bir ülkede bulunması, veya
- d) Konişmentonun veya denizyolu ile eşya taşıma sözleşmesini kanıtlayan diğer bir belgenin konvansiyona taraf bir ülkede düzenlenmiş olması, veya
- e) Konişmento veya deniz taşıma sözleşmesinde bu konvansiyonun hükümlerinin veya bu kuralların geçerli olduğu bir devlet hukukunun uygulanacağını belirtilmiş olması, gerekmektedir.

Hamburg Kuralları m. 2/3 gereği çarter sözleşmeleri konvansiyonun uygulama alanına girmemekte ve istisnaen uygulanabilmesi için de konişmento düzenlenmesi ve konişmento hamilinin çarter sözleşmesi tarafı olmaması gerekmektedir. Yani bir çarter partiye uygun olarak konişmento tanzim edilmiş ve konişmento hamili aynı zamanda taşıtan değil ise Hamburg Kuralları taşıyan ile konişmento hamili arasındaki ilişkinin düzenlenmesi ile uygulama alanı bulur, aksi halde kurallar geçerli olmayacaktır. Çarter sözleşmelerinin uygulama alanı dışında bırakılmasının sebebi, çarter sözleşmesi taraflarının eşit koşullarda sözleşme serbestisinden yararlanabilme imkanına sahip olmalarıdır (Yazıcıoğlu, 2000).

Rotterdam Kuralları’da ise taşıma sözleşmesinin en az bir deniz ayağı olmak üzere birden fazla taşıma modunu kapsadığı durumlarda, yükleme limanından önce malın karada teslim alındığı veya tahliye limanından sonra karada teslim edildiği yer de dikkate alınarak; eşyanın teslim alındığı ve teslim edildiği yerlerin, yüklendiği liman ve tahliye edildiği limanların farklı ülkelerde olması koşuluyla;

- a) Teslim alma yeri,
- b) Teslim edilme yeri,
- c) Yükleme limanı veya

- d) Tahliye limanlarından, biri konvansiyona taraf bir ülkenin sınırları içinde bulunuyorsa Rotterdam Kuralları m. 5'e göre bu taşıma sözleşmesine konvansiyonun uygulanacağı hükme bağlanmıştır.

Uygulanan sözleşmeler bakımından Lahey-Visby Kuralları'ndaki konişmento yaklaşımı ve Hamburg Kuralları'ndaki navlun-taşıma sözleşmesi yaklaşımdan farklı olarak Rotterdam Kuralları'nda, Hamburg Kuralları'ndaki sözleşme yaklaşımını ticaret yaklaşımı ile kombine eden bir uygulama alanı tercih edilmiştir (Transport Canada, 2009). Sözleşme yaklaşımı çerçevesinde yeni konvansiyon, taşıyanın navlun karşılığında eşyayı bir yerden diğer bir yere taşımayı taahhüt ettiği, bir ayağı uluslararası deniz taşıması olan tüm taşıma sözleşmelerine uygulanır. Ticaret çerçevesinde ise yeni konvansiyon liner ve tramp¹⁶ sözleşmelere uygulanmaktadır. Kuralların uygulama alanına ilişkin istisnalar m. 6'da sıralanmıştır. Buna göre, liner taşımacılıkta, charter partilere ve bir geminin veya geminin bir bölümünün kullanımına ilişkin yapılmış diğer sözleşmelere uygulanmayacağı; tramp taşımalarda ise taraflar arasında bir geminin veya bir bölümünün kullanımına ilişkin charter parti veya diğer bir sözleşmenin yapılmadığı ve bir taşıma belgesi¹⁷ veya bir elektronik taşıma kaydı¹⁸ düzenlenmiş olduğu durumlar haricinde konvansiyonun uygulanmayacağı belirtilmiştir. Buna göre konvansiyonun tramp taşımalarda uygulanabilmesi için charter parti düzenlenmemiş olması ve bir taşıma belgesi veya bir elektronik taşıma kaydı düzenlenmiş olması şartı aranmaktadır. Buradaki amaç bu belge üçüncü şahısın eline geçtiğinde taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan iyi niyetli konişmento hamilini korumaktır.

3.1.2 Sorumluluk süresi

Lahey-Visby Kuralları'nın geçerli olduğu period “tackle to tackle” veya Türkçe'deki kullanımıyla “palangadan palangaya” olarak adlandırılan yükün gemiye yüklenmeye başlaması ile tahliyenin tamamlanması aralığını kapsar¹⁹. Diğer taraftan taşıyan ve taşıtan sorumluluk süresini yüklemekten öncesi veya tahliye sonrası için aralarında anlaşarak genişletebilirler. Liner taşımacılığa bakıldığında, taşıyan konteyneri

¹⁶ Düzenli olmayan/ non-liner taşımacılık, tezde tramp taşımacılık şeklinde isimlendirilecektir.

¹⁷ Detaylı bilgi için bkz. 3.1.11 Taşıma belgeleri.

¹⁸ Detaylı bilgi için bkz. 3.3.2 Elektronik taşıma kayıtları.

¹⁹ Lahey-Visby Kuralları madde 1/e.

gemiye yüklenmeden önce limanda veya daha öncesinde teslim alır ve bazı durumlarda nihai alıcıya örneğin tahliye limanında antrepoda teslim eder. Bu süreler zarfında yük hala taşıyanın zilyetliğindedir. Halbuki Lahey-Visby kurallarında sorumluluk yükün gemiyle bağlantısı bulundukça devam etmektedir. Bu durum uygulamada problemlere yol açmaktaydı.

Bu belirsizlik Hamburg Kuralları'yla giderilmeye çalışılmış ve taşıyanın sorumluluk süresi yükleme limanı, seyir boyu ve tahliye limanı şeklinde genişletilmiştir. Yani sorumluluk süresi artık “port to port” Türkçe ifadesiyle “limandan limana” halini almıştır. Taşıyanın sözleşme hükümlerine göre sorumluluğu, eşya yükleme limanında, taşıma sırasında ve boşaltma limanında muhafazası altında bulunduğu sürece devam eder²⁰.

Ancak “limandan limana” taşımalarda örneğin konteyner içindeki mal hasarlandığında bazı durumlarda hasarın yükleme limanına gelmeden önce mi, taşıyanın sorumluluğundayken mi yoksa tahliye limanından ayrıldıktan sonra mı hasarlandığı sorununa çözüm bulunamıyor ve Hamburg Kuralları bu period içinde ispat yükünün kimde olduğu konusunda herhangi bir hüküm içermiyordu.

Hamburg Kuralları, teknik ve ticari gelişmeler sonucu taşıma sözleşmesini artık “door to door” yani “kapıdan kapıya” yapan taşıyan ve taşıtanlar arasındaki sorumluluk periodunu belirlemede yetersiz kalıyordu. Rotterdam Kuralları bu ihtiyaca cevap verebilmek amacıyla taşıyanın sorumluluğunu yükün bir ülkede genellikle karada yükleyiciden teslim alındığı anda başlayıp başka bir ülkede yine çoğunlukla karada alıcısına teslim edilene kadar devam edecek şekilde genişletilmiştir. Bu period taşımanın deniz ayağıyla birlikte deniz ayağından önceki veya sonraki diğer modları (karayolu, havayolu, demiryolu, içsuyolu) da içermektedir. Her ne kadar Rotterdam Kuralları'nın kapıdan kapıya prensibini kabul ettiği söylene de sorumluluk periyodu taşıma sözleşmesinin şartlarına bağlıdır; yani anlaşmaya göre taşıma şekli sadece limandan limana da olabilir, olmasa bile yeni kurallar daha önce görülmemiş bir esneklik getirerek taraflara sorumluluk periodunu belirleme hakkı vermektedir. Burada belirtmek gereken husus; taraflar anlaşarak sorumluluk periodunu “kapıdan kapıya” olacak şekilde genişletebilir ya da en az

²⁰ Hamburg Kuralları madde 4/1.

“palangadan palangaya” olacak şekilde daraltabilirler²¹, buradaki asgari limit ilk yüklemenin başlaması ile son boşaltmanın tamamlandığı aralık olabilir.

Bugünkü uygulamada, taraflar sıklıkla taşıma sözleşmelerinde iç taşımayı da dahil ederek deniz taşımasını genişletebiliyorlar, fakat bu sözleşmesel anlaşma yalnızca sözleşmenin gücü ile geçerli olmaktadır. RK ise kanunun gücü ile yeknesak hukuki bir rejim uygulayacaktır (Sturley, 2009).

Böylece Rotterdam Kuralları, geleneksel taşıma biçimi olan eşyanın “palangadan palangaya” ve “limandan limana” taşıma usullerini modernize ederek “kapıdan kapıya” taşıma talebine karşı, taşıyana sadece deniz ayağında değil ayrıca ara ve nihai kara, içsuyolu veya hava ayakları da dahil olmak üzere malın yükleyiciden teslim alınıp alıcıya teslimine kadar geçen süredeki sorumluluğu da yükleyerek, yenilikçi çözümler sunmayı amaçlamıştır. Her taşıma modu için ayrı sözleşme yapılması ve her taşıma modunu düzenleyen ayrı hukuki rejim olmasındansa, tüm taşıma modlarının tek bir kontrat altında toplanıp tüm taşıma süresince tek bir hukuki rejim uygulanması taraflara hukuk güvenliği ve birliği sağlar. Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları sadece deniz taşımacılığı için oluşturulmuş konvansiyonlar iken Rotterdam Kuralları en az bir ayağı uluslararası deniz taşımacılığı olan çok modlu taşıma sözleşmelerine uygulanabilen bir konvansiyondur. Ancak burada belirtmek gerekir ki yeni kuralların çoklu taşımayı düzenleyen bir sözleşme olması amaçlanmamış, diğer taşıma ayaklarının taşıma sözleşmesinin temelini oluşturan deniz ayağının tamamlayıcısı olduğu düşünülerek “deniz artı (maritime plus)” şeklinde yeni bir sistem ortaya konmuştur, (Lannan, 2009a). Yani Rotterdam Kuralları’nın uygulanabilmesi için taşıma sözleşmesinin en az bir deniz ayağı olmalı ve taşıma bir ülkenin sınırları içinde değil uluslararası gerçekleşmelidir. Rotterdam Kuralları bu özelliği ile içinde en az bir deniz yolu taşıması bulunan tek ya da çok modlu taşımalara uygulanabilmektedir.

Rotterdam Kuralları m. 26’da çoklu taşımalarla ilgili önemli bir istisna yer almaktadır. Öyle ki meydana gelen hasar yükün sadece gemiye yüklenmesinden önce veya tamamen gemiden tahliye edilmesinden sonra oluşmuşsa, o alanda geçerli, taşıyanın sorumluluklarını, sorumluluk sınırlarını ve dava süresi gibi konuları içeren,

²¹ Rotterdam Kuralları madde 12/3.

uygulanması zorunlu uluslararası konvansiyonun²² üzerinde bir hüküm olmayacaktır²³. Örneğin karayolu ve demiryolu taşımacılığı Avrupa’da uygulanması zorunlu CMR ve CIM-COTIF konvansiyonlarının konusunu oluşturmaktadır, bu alanda yüklemeden önce veya tahliyeden sonra yükte bir hasar oluştuğunda Rotterdam Kuralları değil, bu kurallar geçerli olacaktır (Magrath, 2009). Bu düzenleme Rotterdam Kuralları’nda “ağ sorumluluk sistemi” (network liability system) şeklinde yer almıştır. Eğer ziya veya hasarın hangi taşıma modunda meydana geldiği bilinmiyor ise bu durumda Rotterdam Kuralları uygulanacaktır. Böylece günümüzde yaşanan bu soruna çözüm getirmek ve ilave kuralların ortaya çıkmasını önlemek amaçlanmıştır. Diğer taraftan kara taşımacılığının uluslararası hükümlerle düzenlenmediği ülkelerde taşıyan karada meydana gelen zarardan ötürü yükleyicinin açmış olduğu davalarda Rotterdam Kuralları’na tabi olacaktır, ancak kendisinin kara taşımacılarına açacağı tazminat davalarında ise bu ülkelerdeki uluslararası kurallar geçerli olacaktır (Jones, 2009).

3.1.3 Taşıyanın yükümlülükleri

Lahey-Visby Kuralları m. 3’e göre taşıyanın yükümlülükleri seferden evvel ve seferin başlangıcında;

- a) Gemiye deniz elverişli kılmakta,
- b) Gemiye gereği gibi personel, ekipman ve kumanya ile donatmakta,
- c) Yükün taşındığı ambarları ve geminin diğer tüm bölümlerinin uygun hale getirilmesinde, gereken özeni göstermekle yükümlüdür.
- d) Taşıyan, yükün yüklenmesi, idaresi, istif edilmesi, taşınması, muhafazası, bakımı ve tahliyesine dikkat ve itina gösterecektir.

Hamburg Kuralları’na baktığımızda, taşıyanın navlun karşılığı gerçekleştirmeyi vadettiği taşımanın yanı sıra, taşımak üzere aldığı eşyayı iyi halde muhafaza ve

²² Bu uluslararası konvansiyonlara örnek olarak; karayolu için CMR, demiryolu için CIM-COTIF, havayolu için Varşova Konvansiyonu, iç su yolları için Budapeşte Konvansiyonu gösterilebilir.

²³ Ayrıca Rotterdam Kuralları madde 82’ye göre; bu konvansiyondaki hiçbir hüküm, konvansiyonun yürürlüğe girdiği anda yürürlükte olan ve taşıyanın yüklere ilişkin kayıp veya hasar sorumluluğunu düzenleyen uluslararası konvansiyonlardan (havayolu, karayolu, demiryolu ve iç su yolu taşıması) ve bunların gelecekteki tadil edilmiş versiyonlarından herhangi birinin uygulanmasını etkilemez.

süresinde boşaltma limanında teslim etmeyi taahhüt etmektedir. Ancak Hamburg Kuralları'nda, Lahey-Visby Kuralları'da yer alan taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma ve teslimden tesellüme yükün yüklenme, istifleme, taşınma, elden geçirilme ve boşaltılmasında gerekli özenin yerine getirilmesini sağlama yükümlülüklerinden söz edilmemiştir (Akan, 2007). HK'da taşıyana tek bir yükümlülük getirilmektedir; taşıyanın, kendisinin veya adamlarının veya acentalarının, kayıp ve zarardan kaçınmak için makul olarak alınması gereken tüm tedbirleri aldığını ispat etmedikçe, yükün kayıp ve hasarından ve geç tesliminden sorumludur (İlgin, 1993a).

Rotterdam Kuralları taşıyanın yükümlülüklerine bölüm 4'te geniş ölçüde yer vermiş ve bu konuda taşıyana belirli ve pozitif görevler tanzim ederek model olarak Lahey-Visby Kuralları'nı örnek almıştır (Chami, 2009). Hamburg Kuralları ise taşıyanın yükümlülüklerine sadece dolaylı olarak taşıyanın sorumluluğu kısmında yer vermiştir.

Rotterdam Kuralları m. 11'e göre, taşıyanın en temel yükümlülüğü; işbu konvansiyon çerçevesinde ve taşıma sözleşmesi şartlarına uygun olarak, yüklerin gideceği yere taşınması ve alıcıya teslim edilmesidir. Buradaki gideceği yer ifadesi tahliye limanı değil, yükün varacağı nihai noktayı ifade eder. Yükün teslim edilmesi daha önceki konvansiyonlarda taşıyanın bir görevi olarak belirtilmemiş, RK ile bu artık bir yükümlülük haline getirilmiştir.

Rotterdam Kuralları'nda taşıyanın geleneksel olan gemiyi başlangıçta denize ve yüke elverişli hale getirmesi yükümlülüğü muhafaza edilmiş fakat bu yükümlülüğü sefer süresince devam ettirme zorunluluğu getirilmiştir ve bu konuda anlaşmaya konan sorumluluğu daraltıcı hükümler geçersiz sayılmıştır. Gerçekten de bir gemi limandan ayrıldıktan sonra taşıyanı geminin denize elverişliliğini temin etme görevinden kurtaracak bir sebep yoktur (Berlingieri, 2009). Elbette gemi seyirde iken limanda olduğu zamanki gibi önlemler alınamaz, fakat bununla beraber alabileceği önlemleri almak zorundadır ki bu zaten şuanda Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu (ISM Code)²⁴ hükümlerince zorunludur (Berlingieri, 2009). Ayrıca şu da bir gerçektir ki

²⁴ Emniyet ve çevre koruma ile ilgili standart bir uluslararası gemi işletim sisteminin sağlanmasını amaçlayan Uluslararası Emniyetli Yönetim Sistemi Kodu (International Safety Management Code)

artık gemi ve gemi sahibi (taşıyan) arasında kesintisiz bir iletişim söz konusudur ve riskli durumlarda gemi eskiden olduğu gibi kaptanın kararlarına terk edilmemektedir.

Taşıyanın deniz taşımacılığına özgü yükümlülükleri m. 14'te şu şekilde ifade edilmiştir;

Taşıyan seferden önce, seferin başlangıcında ve sefer süresince aşağıdakilere gerekli özeni göstermekle yükümlüdür;

- a) Gemiye denize elverişli hale getirmek ve denize elverişli halde tutmak;
- b) Gemiye gereken mürettebat, ekipman ve erzakla donatmak ve bu şekilde tutmak;
- c) Yüklerin içinde taşındığı geminin ambarlarını ve diğer tüm kısımlarını ve taşıyanın tedarik ettiği ve yüklerin içinde veya üzerinde taşındığı konteynırların teslim alınmaya, taşınmaya ve korunmaya uygun ve güvenilir hale getirmek ve tutmak.

Ayrıca, m. 13'te taşıyanın yükle ilgili yükümlülüklerine yer verilmiştir; taşıyan sorumluluk süresi boyunca, yükleri gereği gibi ve dikkatlice teslim almalı, yüklemeli, elleçlemeli, istiflemeli, taşımali, muhafaza etmeli, boşaltmalı ve teslim etmelidir. Taşıyanın bu görevleri Lahey-Visby Kuralları m. 3/2'de belirtilen görevlerle aynıdır, tek fark Rotterdam Kuralları'nın çok modlu taşımalara da uygulanması dolayısıyla yükün teslim alınması ve teslim edilmesidir. Taşıyanın bu yükümlülükleri tüm sefer boyunca, tüm taşıma modlarını kapsayacak şekilde devam eder. Maddenin devamında taşıyan ve taşıtanın anlaşarak yükleme, elleçleme, istifleme veya tahliye işlemlerinin yükleyici, belge üzerindeki yükleyici veya alıcı tarafından yapılacağı konusunda anlaşma yabilecekleri belirtilmiştir. Böyle bir anlaşmaya varılmışsa taşıma sözleşmesiyle ilgili belgelerde bu durum açıkça belirtilmiş olmalıdır.

SOLAS'a dahil edilmiş ve gemi işletmekten sorumlu şirketlerden, ISM-International Ship Management System olarak adlandırılan bu sistemi kurmaları ve uygulamaları istenmiştir. Kural, 1 Temmuz 1998 tarihinden itibaren tüm yolcu gemileri (yüksek süratli yolcu gemileri dahil), 500 GT'den büyük petrol ve kimyasal tankerler, dökme yük gemileri, gas tankerleri (LNG-LPG) ve yüksek süratli kargo gemileri, 1 Temmuz 2002'den itibaren 500 GT'den büyük diğer kargo gemileri ile açık deniz petrol platformları için uygulanmaya başlamıştır. Türk Loydu Vakfı, (<http://www.turkloydu.org/TurkLoydu/Deniz-Endustrisi-Hakkinda/Servisteki-Gemiler/Emniyetli-Yonetim-Sistemleri-%28ISM%29.aspx>, 25 Kasım 2010, 15:55).

3.1.4 Taşıyanın sorumlulukları ve ispat yükü

Taşıyanın sorumluluğu tüm konvansiyonlarda temel olarak kusur açısından ele alınmış olsa da sorumsuzluk durumları ve ispat yükü bakımından birbirlerinden farklılık gösterirler (Berlingieri, 2009).

Kaynağını konişmento klotlarından alan Lahey-Visby Kuralları'nda taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan bazı yükümlülükleri belirtilmiş ve bu yükümlülüklerin ihlali sonucu eşyanın ziya veya hasara uğramasından ileri gelen zararlardan taşıyanın sorumluluğu düzenlenmiştir (Yazıcıoğlu, 2000).

Lahey-Visby Kuralları m. 1 uyarınca taşıyan, yükün gemiye yüklenmesinden boşaltılması anına kadar geçen süre içinde yükte meydana gelen ziya ya da hasardan sorumludur, Akan (2007), ve taşıyanın sorumluluğu, yüklemenin başlangıcından boşaltmanın sona erdiği ana kadar emredicidir (Yazıcıoğlu, 2000). Taşıyan gemiyi seferin başlangıcında, denize, yola ve yüke elverişli hale getirmesi yükümlülüğünü yerine getirememesi durumunda oluşabilecek her türlü zarardan yükle ilgililere karşı sorumludur (Akan, 2007). Böyle bir durumda taşıyan, hem kendi kusurundan hem de gemi adamlarının kusurlu hareketleriyle yüke vermiş oldukları zararlardan ötürü sorumlu olacaktır. Taşıyan bu sorumluluktan ancak makul bir taşıyanın her türlü dikkat ve özeni gösterdiğini ve zararın başlangıçtaki bir kusurdan kaynaklanmadığını ispat ederse kurtulabilir. Taşıyanın elverişsizliğin yolculuğun başlangıcından sonra ortaya çıktığını ispat etmesi durumunda, meydana gelen zarardan sorumlu tutulamaz (Akan, 2007). Lahey-Visby Kuralları'nda taşıyanın karine olarak kusurlu olduğu kabul edilir ve ispat yükü ile ilgili açık bir hüküm bulunmasa da hak iddia edenin zararın geminin denize elverişsizliği veya yükün gereği gibi veya dikkatlice taşınmadığını ispat etmesinin ardından taşıyan kusurlu olmadığını ispata çalışır.

Lahey-Visby Kuralları'na göre yükte meydana gelen kayıp veya ziyanın m. 4'te belirtilen sorumsuzluk hallerinden²⁵ birine dayandığını ispat külfeti de taşıyana aittir (Akan, 2007). Taşıyanı sorumlu tutmak isteyen yükle ilgili, meydana gelen zararın sebebinin söz konusu maddede belirtilen olaylardan biri olmadığını, aksine taşıyan ya da taşıyanın fiillerinden sorumlu olduğu bir şahsın kusurundan kaynaklandığını

²⁵ Detaylı bilgi için bkz. 3.1.5 Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri.

ispat etmesi gerekir (Ülgener, 2010). Zararın sadece taşıyanın kusur ya da ihmaliinden değil, aynı zamanda kendisinin sorumlu olmadığı bir nedenden kaynaklanıyorsa; bu durumda taşıyan kendi kusuru ölçüsünde sorumlu tutulacaktır ve bunu ispat külfeti de taşıyana aittir (Akan, 2007). Yangın sonucu meydana gelen kayıp veya hasar ile ilgili taşıyan, eğer geminin denize elverişli olarak sefere çıktığı konusunda gereken özeni göstermiş ise sorumlu tutulamaz, sadece kendi hata ve ihmali söz konusu ise sorumlu tutulabilir.

Lahey-Visby Kuralları m. 4/2-a' ye göre taşıyan, seyir esnasında gemi adamları, pilot ve taşıyanın diğer adamlarının geminin sevk ve teknik idaresindeki hareket, ihmal veya hatalarından ileri gelen kayıp ve hasardan sorumlu değildir. Teknik kusur olarak isimlendirilen bu durumda, taşıyan yükte meydana gelen zararın, gemi adamlarının gemiyi sevk ve idaresindeki hatadan kaynaklandığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilir. Ancak taşıyan gemi adamlarının ve müstahdemlerinin yüke gerekli özeni göstermemelerinden kaynaklanan ticari kusurlarından sorumlu tutulmakta ve bu sorumluluğun anlaşmalarla ortadan kaldırılması yasaklanmaktadır.

Hamburg Kuralları'da, Lahey-Visby Kuralları'nda sıralanan taşıyanın yükümlülüklerinden bahsedilmemiş, bölüm 2'de taşıyanın sorumluluğuna yer verilmiştir. HK'na göre genel olarak taşıyan, gerek yükleme limanında, gerek taşıma esnasında, gerekse boşaltma limanında yük muhafazası altında iken, yüke gelen ziya veya hasar ile teslimdeki gecikmeden dolayı sorumludur (Akan, 2007). Lahey-Visby Kuralları'ndan farklı olarak taşıyan ilk kez teslimdeki gecikmeden de sorumlu hale getirilmiştir. Taşıyan yüke gelen ziya veya hasar ile gecikme sorumluluğundan ancak kendisi ya da yardımcılarının gerekli olan tüm tedbirleri aldıklarını ispat ettiği takdirde bertaraf edebilir (Akan, 2007). Dolayısıyla Hamburg Kuralları'nda, mevcut sorumluluk sistemindeki kusur sorumluluğu ilkesi muhafaza edilmiştir, Yazıcıoğlu (2000), ve gerekli tedbirleri aldığını ispat külfeti kendisine aittir. Yangın durumunda ise ispat yükü hak iddia edene geçer. Hak iddia edenin yangının taşıyanın veya adamlarının yahut acentasının hata veya ihmali sonucu meydana geldiğini ispatı halinde taşıyan sorumludur (İlgin, 1993b). Buradan anlaşılacağı üzere yangın durumunda kusur karinesi söz konusu değildir.

Hamburg Kuralları'nda bir yenilik olarak "fiili taşıyan" (actual carrier)²⁶ kavramı getirilmiştir. Bilindiği üzere uygulamada taşıyan taşıma sözleşmesiyle üzerine aldığı eşyayı taşıma borcunu, gemi işleten başka bir üçüncü şahısla yaptığı navlun sözleşmesiyle yerine getirebilmektedir. Bu gibi durumlarda yükte meydana gelen ziya veya hasardan ötürü tazminat talebinin kime yöneltileceği konusunda problemler yaşanıyordu. HK m. 10'da yükle ilgililerin korunması amacıyla, fiili taşıyanın, taşıyan sıfatı ile bağımsız sorumluluğu öngörölmüş ve fiili taşıyanın akdi taşıyanla (contractual carrier) müştereken sorumlu olacağı hüküm altına alınmıştır (Yazıcıoğlu, 2000).

Lahey-Visby Kuralları'ndan farklı olarak, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları'nda taşıyan, her zaman kendisinin, adamlarının veya acentasının hatasının sebep olduğu ziya, hasar veya teslimdeki gecikmeden sorumludur (Berlingieri, 2009).

Hamburg Kuralları m. 5/7'e göre, taşıyanın ve yardımcılarının kusuru veya ihmali ile diğer bir sebep, ziya, hasar veya gecikmeye birlikte yol açtığı takdirde, taşıyan söz konusu kusurdan kaynaklandığı nispette zarardan sorumludur (Gençtürk, 2006).

Hamburg Kuralları'nda taşıyanın sorumsuzluk hallerine ilişkin herhangi bir hüküm yer almamaktadır. Dolayısıyla Lahey-Visby Kuralları m. 4/2'de belirtilen hallerin hangisi gerçekleşirse gerçekleşsin, taşıyan yük ile ilgili her türlü özen ve dikkati göstermiş olduğunu ispat edemediği sürece sorumluluktan kaçamayacaktır (Ülgener, 2010). Sorumluluk konusunda getirilen en önemli değişikliklerden biri taşıyanın kendi adamları ile gemi adamlarının sevk ve idare kusurlarından dolayı sorumsuzluğu sisteminin terk edilmesidir (Ülgener, 1991). Yani taşıyanın Lahey-Visby Kuralları'ndaki teknik kusur muafiyeti kaldırılmış, taşıyan gemiadamlarının seyirdeki teknik kusurlarından da sorumlu hale getirilmiştir.

²⁶ Hamburg Kuralları m.1'de yer alan tanıma göre taşıyan, adına yükleten ile bir taşıma sözleşmesi yapılan herhangi bir kişi olup, fiili taşıyanı (actual carrier) ve sözleşmeyi yapan taşıyanı (contractual carrier) kapsar (İlgin, 1993b).

Bunların dışında Hamburg Kuralları'nda canlı hayvan taşımaları²⁷, güverte yükü²⁸, tehlikeli yükler²⁹, geç teslim³⁰, sapma³¹, ihbar süresi³² gibi taşıyanın sorumluluğunu içeren hükümler mevcuttur, bunlar ilerleyen konularda detaylı incelenecektir.

Rotterdam Kuralları, taşıyanın sorumluluğu konusunda, mevcut prensiplerin bir gözden geçirilmesi, modernizasyonu, tekrar düzenlenmesi ve açıklığa kavuşturulması gibidir ((von) Ziegler, 2009). RK taşıyanın temel yükümlülükleri (bölüm 4) ile bunların ihlali sonucunda oluşacak taşıyanın sorumluluklarını (bölüm 5) ayrı bölümlerde ele almıştır, ancak bölümler birbirlerine bağlıdır.

Rotterdam Kuralları m. 17/1 hak iddia edenin kayıp, hasar veya gecikmenin taşıyanın sorumluluk süresi içinde meydana geldiğini ispatlaması durumunda taşıyanın sorumlu olacağını ifade eder³³. Yani taşıtan eğer taşıyanın yükleri hasarsız teslim aldığını ve yüklerin taşıma esnasında zarar gördüğünü ispatlarsa, taşıyanın sorumlu olduğu farz edilir ((von) Ziegler, 2009). Bunu kanıtlayacak araçlar;

- 1) yükün gemiye temiz yüklendiğini beyan eden temiz konişmento; ve
- 2) zararın oluşmuş olabileceği zaman dilimini sınırlayan hasar ihbarıdır ((von) Ziegler, 2009).

RK'nda ispat yükü oldukça detaylı olarak ele alınmış hangi tarafın hangi yolu izleyeceği tek tek açıklanmıştır. Bundan önce ne LVK ne de HK hak talep eden kişi üzerine yüklenen başlangıçtaki ispat yükünden bahsetmemiştir (Berlingieri, 2009). Bu konvansiyonun özelliği hem taşıyan hem taşıtan bakımından ispat mükellefiyetini iddia sahibine yüklemesidir (Şişmanyazıcı 2010b).

Böylece ispat sırası taşıyana geçer. RK m. 17/2'ye göre taşıyan, kayıp, hasar veya gecikmenin nedeninin veya nedenlerinden birinin kendi hatasına veya m. 18'de

²⁷ Detaylı bilgi için bkz. 3.2.2 Canlı hayvan taşınması.

²⁸ Detaylı bilgi için bkz. 3.2.1 Güverte yükü.

²⁹ Detaylı bilgi için bkz. 3.1.10 Tehlikeli yükler

³⁰ Detaylı bilgi için bkz. 3.2.3 Gecikmeden doğan zarar.

³¹ Detaylı bilgi için bkz. 3.1.9 Sapma.

³² Detaylı bilgi için bkz. 3.1.7 Hasarın ihbarı.

³³ "Hak iddia eden kişi, kayıp, hasar veya gecikmenin veya buna sebep olan veya katkısı bulunan olay veya koşulun 4. bölümde tanımlanan taşıyanın sorumluluğu süresinde meydana geldiğini ispat ederse, taşıyan yükteki kayıp veya hasar veya teslimdeki gecikmeden sorumlu olacaktır."

bahsedilen herhangi bir kişiye atfolunabilir olmadığını ispat ederse, işbu maddenin 1. fıkrasında belirtilen sorumluluğun tamamından veya bir kısmından kurtulur. Bu iki fıkra gösteriyor ki taşıyanın sorumluluğu RK'na göre kusur temeline dayanmaktadır ve sorumluluğu kusuru oranındadır³⁴.

Rotterdam Kuralları'nda taşıyanın sözü edilen kusur karinesini çürütebilmek için iki alternatif seçeneği vardır; ilki kayıp, hasar veya gecikmenin taşıyanın veya taşıyanın fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuruna dayanmadığını ispatı³⁵, ikincisi taşıyanın kayıp, hasar veya gecikmenin m. 17/3³⁶'de yeralan istisnai hallerden kaynaklandığını ispat etmesi durumunda bir kusurun olmadığını varsayımıdır (Berlingieri, 2009). Hamburg Kuralları bunun yerine kayıp, hasar veya gecikmeye yangının sebep olması dışında, ispat yükü alternatifinin tersine çevrilmesini göz ardı eder (Berlingieri, 2009).

LVK'nda yeralan, HK'nda yer verilmeyen taşıyanı sorumluluktan kurtaran istisnai durumlara RK'nda tekrar yer verilmesi, her ne kadar birçok eleştiri almış olsa da, gelecekte konvansiyonu uygulayacak olan uluslararası camianın resmileşmiş ve özlü bir hukuk sistemine güvenmelerini ve böylece çoğu davaların avukatlara başvurulmadan ya da mahkemeye ulaşmadan ele alınmasını ve çözülmesi sağlanacaktır (von) Ziegler, 2009).

RK'nda taşıyanın sorumsuzluk halleri konusunda, LVK'ndan farklı olarak önemli bir değişiklik yapılmış ve teknik kusur istisnasından vazgeçilmiştir. Teknik kusur, ilk olarak 100 yıl önce Harter Act ile ortaya çıkmış ve daha sonra Lahey Kuralları'nda yer verilerek uluslararası uygulama alanı bulmuştur. LVK'nda mevcut kabul görmüş sorumluluk sistemini bozmamak adına tartışma konusu bile olmazken, HK'nda tamamen kaldırılmıştır. Taşıyanın gemiadamlarının teknik kusurlarından sorumsuzluğu istisnasının uluslararası deniz taşımacılığının tarihsel gelişiminde önemli rol oynadığı bir gerçektir, Yuzhou ve Li (2009), ancak günümüzdeki teknolojik gelişmeler göz önüne alındığında artık ömrünü tamamlamıştır. Kabul edildiği ilk günden beri denizcilik camiasında tartışma konusu olan teknik kusur, yeni konvansiyonun taslak aşamasında da daha ilk yıllarda tartışılmaya başlanmış,

³⁴ Rotterdam Kuralları, madde 17/6.

³⁵ Rotterdam Kuralları m. 17/2.

³⁶ Detaylı bilgi için bkz. 3.1.5. Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri.

ancak deniz taşımacılığında uluslararası modern sorumluluk düzeni oluşturmaya çalışırken, taşıyanın en temel hizmetlerinden olan ulaştırma ve seyir konularında sorumluluktan muaf tutulması doğru bulunmamıştır ((von) Ziegler, 2009). Dahası gelişen haberleşme sistemleri sayesinde artık gemi açık denizdeyken taşıyanın gemi ve yük üzerinde kontrolünü kaybetmesi, sorumluluğu kaptan ve gemi adamlarının ellerine bırakmak zorunda kalması ve onların geminin seyri esnasındaki kusurlarından ve hatalı kararlarından sorumlu tutulmaması gibi bir durum söz konusu değildir.

RK’nda taşıyan yukarıda bahsedilen iki alternatiften birini kanıtlayamamış olursa, bahsedilen kusur karinesi geçerli olacak ve taşıyan zarardan sorumlu olacaktır. Öte yandan taşıyan ilk alternatifini tercih eder ve zararın meydana gelmesinde kendi veya fiillerinde sorumlu olduğu kişilerin kusuru olmadığını ispat ederse, sorumluluğun tamamından veya bir kısmından kurtulur ve bundan sonra hak iddia edenin aksi delil getirmesi istenmez (Yuzhou ve Li, 2009). Eğer taşıyan ikinci alternatifini seçer ve zarara sorumsuzluk hallerinden biri veya birkaçının neden olduğunu ispat ederse, taraflar arasında ispat konusunda pinpon oyunu başlamış demektir, (von) Ziegler (2009), böylece ispat yükü hak iddia eden tarafa tekrar geçer ve taşıyanın kusurlu olduğunu sözleşmenin m. 17/4 ve m. 17/5 hükümlerine dayanarak ispat etmeye çalışır. Buna göre hak iddia eden şu 3 seçenekten birini ispat etmeyi tercih edebilir;

- a) Taşıyanın dayanak aldığı istisnai duruma, taşıyanın kendisinin veya fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun sebep olduğu veya katkı sağladığını;
- b) İstisnai durumlar listesinde yer almayan başka bir olayın veya durumun kayıp, hasar veya gecikmeye sebep olduğunu;
- c) Kayıp, hasar veya gecikmeye, (i) geminin denize elverişli olmamasının, (ii) uygun mürettebat, ekipman ve erzakla donatılmış olmamasının veya (iii) geminin ambarlarının veya içinde yüklerin taşındığı diğer bölümlerinin veya taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin yüklerin teslim alınması, taşınması ve korunması için uygun ve güvenli olmadığını (Yuzhou ve Li, 2009).

Hak iddia eden a'yı tercih eder ve ispatlayamaz ise taşıyan sorumluluktan kurtulur, ispat eder ise taşıyan sorumludur ve kendisine aksi delil sunma hakkı verilmez. Hak iddia eden b'yı tercih eder ve ispatlayamaz ise yine taşıyan sorumluluktan kurtulur, ancak ispat eder ise bu sefer taşıyana bu istisnai durumda kendinin veya fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun olmadığını ispat etme fırsatı verilir. Mantiken taşıyan bu karineyi çürütemedikçe sorumluluktan kurtulamaz. Hak iddia eden c'yı tercih eder ve ispatlayamaz ise taşıyan sorumluluktan kurtulur, ancak ispat eder ise taşıyana bahsedilen denize elverişsizlik veya donanımların yetersizliği veya yüke elverişsizlikten hiçbirinin kayıp, hasar veya gecikmeye sebep olmadığını veya alternatif olarak zarara sebep olan denize elverişsizlik veya donanımların yetersizliği veya yüke elverişsizlik konularında makul bir taşıyanın alması gereken tüm önlemleri aldığını ispat etme fırsatı verilir. Eğer taşıyan kanıtlayamaz ise denize elverişsizlik veya donanımların yetersizliği veya yüke elverişsizlik konularında hatalı olduğu kesinleşir ve kayıp, hasar veya gecikmeden ötürü sorumlu kabul edilir, Yuzhou ve Li (2009), diğer taraftan kusursuzluğunu ispat eden taşıyan ise hasar, kayıp veya gecikme sorumluluğundan kurtulmuş olur. Ayrıca RK m. 17/6'da taşıyanın işbu madde uyarınca sorumluluğunun bir kısmından kurtulması durumunda, taşıyanın yalnızca kayıp, hasar veya gecikmenin işbu madde uyarınca sorumlusu olduğu herhangi bir olay veya koşula atfolunabilecek kısmından sorumlu olacağı belirtilmiştir.

Yukarıda bahsedilenlerden anlaşılıyor ki RK, LVK ve HK'na göre ispat yükünün dağılımıyla ilgili daha detaylı ve açık bir sistem getirmiştir. Bu sayede modern taşımacılığın bir gereği olarak taşıyan ve hak iddia eden herhangi bir durumda veya evrede ispat yükünün kimde olduğunu önceden biliyor olacaklar.

HK'nda olduğu gibi taşıyan RK'nda da herhangi bir ifa eden tarafın (performing party), kaptan ve gemi adamlarının, kendisinin veya ifa eden tarafın adamlarının veya kendisinin gözetimi ve kontrolü altında hareket etmek kaydıyla, taşıma sözleşmesi çerçevesindeki yükümlülüklerinden herhangi birini ifa ettirdiği diğer kişilerin fiil veya ihmalleri sonucu yükümlülüklerinin ihlalinin sorumludur³⁷.

³⁷ Rotterdam Kuralları madde 18.

Bunların dışında Rotterdam Kuralları taşıyanın sorumluluğuyla ilgili, tehlikeli yükler³⁸, güverte yükü³⁹, canlı hayvan taşımaları⁴⁰, geç teslim⁴¹, sapma⁴², ihbar süresi⁴³ gibi konulara da yer vermiştir.

3.1.5 Taşıyanın sorumsuzluk halleri

Lahey-Visby Kuralları m. 4/2'e göre aşağıda zikredilen hallerden ileri gelecek kayıp ve hasardan taşıyan ve gemi mesul değildir;

- a) Seyrüsefer esnasında kaptan, gemi adamları, kılavuz ve taşıyanın adamları geminin sevki ve idaresi sırasındaki kusur ve ihmalleri;
- b) Taşıyanın şahsi kusur veya ihmalden kaynaklanmamış olmak şartıyla yangın;
- c) Denizin veya seyrüsefere elverişli diğer suların tehlike ve kazaları;
- d) Arızı ve semavi olaylardan;
- e) Savaş;
- f) Halk düşmanlarının eylemleri;
- g) Mahkemenin elkoyma kararları ve haciz;
- h) Karantina sınırlamaları;
- i) Yük sahiplerinin, yükletenin veya bunların temsilcilerinin hareket ve ihmalleri;
- j) Her ne sebep olursa olsun grev, lokavt ve diğer çalışma engelleri;
- k) Karışıklık ve ayaklanmalar;
- l) Denizde can veya mal kurtarma veya bunlara teşebbüs;

³⁸ Detaylı bilgi için bkz. 3.1.10 Tehlikeli yükler.

³⁹ Detaylı bilgi için bkz. 3.2.1 Güverte yükü.

⁴⁰ Detaylı bilgi için bkz. 3.2.2 Canlı hayvan taşınması.

⁴¹ Detaylı bilgi için bkz. 3.2.3 Gecikmeden doğan zarar.

⁴² Detaylı bilgi için bkz. 3.1.9 Sapma.

⁴³ Detaylı bilgi için bkz. 3.1.7 Hasarın İhbarı.

- m) Hacim ve tartı itibarıyla kendi kendine eksilme veya maldaki gizli ayıp ya da malın kendisine has özelliklerden kaynaklanan zararlar;
- n) Ambalaj yetersizlikleri;
- o) Marka yetersizlikleri;
- p) Dikkatli bir inceleme sonucu dahi keşfi mümkün olmayan noksanlar;
- q) Taşıyan veya adamları ya da acentelerinin kusurlarından doğmayan bütün diğer sebepler; ancak ispat külfeti bu hükümlerden yararlanmak isteyen şahsa ait olup, kendisinin taşıyan veya adamları ile acentelerinin kusurlarının bulunmadığını ortaya koyması gerekir.

Bunlardan en çok göze çarpan ve tartışma konusu olan teknik kusur ve yangındır. Taşıyan yolculuk esnasında veya geminin idaresinde, kaptan, gemici, klavuz veya taşıyanın memurlarının hareketleri, ihmal ve hatalarından sorumlu değildir, yangın sonucunda meydana gelen zararlardan ise şahsi kusuru olmadıkça sorumlu tutulamaz (Akan, 2007). LVK'na göre taşıyanın yukarıda bahsedilen sorumsuzluk hallerinden taşıyanın temsilcileri ve görevlileri, Akan (2007), de yararlanabilir.

Hamburg Kuralları'na baktığımızda, LVK'nda olduğu gibi taşıyanı sorumluluktan kurtaran istisnai durumlara ilişkin bir liste yer almamakla birlikte sorumluluktan muaf tutulduğu birkaç durum m. 5'te göze çarpmaktadır. Bunlar;

- a) Yangın,
- b) Canlı hayvan taşımaları⁴⁴,
- c) Güverte yükü⁴⁵,
- d) Denizde can ve mal kurtarmak için alınan tedbirler⁴⁶.

Yükte meydana gelen ziya veya hasar yukarıdaki ilk üç sebepten ileri geliyorsa HK'da LVK'nın tersine ispat yükü taşıtana aittir. Prensip olarak taşıyan bu

⁴⁴ Detaylı bilgi için bkz. 3.2.2 Canlı hayvan taşınması.

⁴⁵ Detaylı bilgi için bkz. 3.2.1 Güverte yükü.

⁴⁶ Detaylı bilgi için bkz. 3.1.9 Sapma.

sebeplerden sorumludur ancak kusurlu olduğu ispat edilirse. Yangın sebebiyle yükü zarar gören taşıtan, yangının taşıyan veya yardımcılarının kusuru yüzünden çıktığını ya da taşıyan veya yardımcılarının yangını söndürmek veya sonuçlarını önlemek için, alınması makul surette istenebilecek tedbirleri almadaki kusurlarından dolayı ziya ve/veya hasar veya gecikmenin meydana geldiğini ispat ettiğii taktirde, taşıyan yangın sebebiyle meydana gelen zarardan sorumludur (Gençtürk, 2006). Ancak taşıyanın yangını veya sonuçlarını önlemek için makul olarak istenebilecek bütün tedbirleri almadığının taşıtan tarafından ispatlanması oldukça güçtür. Bu nedenle yangın HK’nda taşıyan için sorumluluktan kurtarıcı bir sebep olarak düşünülebilir.

HK, LVK’da yer alan taşıyanı sorumluluktan kurtaran hallerin çoğuna yer vermemiştir. Bunlardan taşıyanlar tarafından en çok tepki alanı gemi adamlarının teknik kusurlarından taşıyanı sorumsuz kılan hükmün terk edilmiş olmasıdır. Bu da, taşıyanın gemi adamlarının kusurlarından, herhangi bir teknik kusur-ticari kusur ayrımı olmaksızın, sorumlu olması demektir (Akan, 2007). Bu durumun taşıyanın sorumluluğunu büyük ölçüde arttıracığı düşünülmüştür.

Rotterdam Kuralları’nda ise HK’nda göz ardı edilen taşıyanı sorumluluktan kurtaran istisnai durumlar listesi geri getirilmiştir. RK m. 17/3’e göre taşıyan kayıp, hasar veya gecikmeye aşağıda sayılan olay veya koşullardan birinin veya birkaçının neden olduğunu veya katkı sağladığını ispat ederse sorumluluğun tamamından veya bir kısmından kurtulur;

- a) Doğal afetler,
- b) Deniz veya diğer deniz taşıtlarının seyrine elverişli su kaynaklı riskler, tehlikeler veya kazalar,
- c) Savaş, düşmanlık, silahlı çatışma, korsanlık, terörizm, isyan ve halk ayaklanması,
- d) Karantina kısıtlamaları, alıkoyma, tutuklama veya el koyma da dahil olmak üzere, hükümetler, resmi makamlar, yöneticiler veya insanların müdahaleleri,
- e) Grevler, lokavtlar, iş durdurmalar veya iş engellemeler,
- f) Gemide yangın,

- g) Durum tespiti sırasında tespit edilemeyen gizli kusurlar,
- h) Taşıtan, belge üzerindeki taşıtan, idare eden taraf veya taşıtan veya belge üzerindeki taşıtanın 33. veya 34. maddeler uyarınca fiillerinden sorumlu olacağı herhangi bir kişinin fiili veya ihmali,
- i) Taşıyan veya ifa eden taraf, bu faaliyeti taşıtan, belge üzerindeki taşıtan veya alıcı adına ifa etmediği sürece, RK m. 13/2 uyarınca, bir anlaşmaya göre ifa edilen yükün yükleme, elleçleme, istifleme veya boşaltma işlemleri,
- j) Yüklerin içsel kusuru, kalitesi veya gizli kusurları sebebiyle miktarlarındaki azalma veya başka bir kayıp ve hasar,
- k) Taşıyan tarafından veya taşıyan adına gerçekleştirilmemiş paketleme veya işaretlemedeki yetersizlik veya kusur durumu,
- l) Denizde can kurtarma veya can kurtarmaya teşebbüs etme,
- m) Denizde mal kurtarma veya mal kurtarmaya teşebbüs etmeye yönelik makul önlemler,
- n) Çevreye zarar verilmesini önlemeye veya önlemeye teşebbüs etmeye yönelik makul önlemler, veya
- o) Taşıyanın, 15. ve 16. maddelerde kendisine verilen yetkiler çerçevesinde gerçekleştirdiği fiiller.

LVK’ndan farklı olarak listeye eklenen konular; düşmanlık, silahlı çatışma, son yıllarda sıkça meydana gelen korsanlık ve terörizm olayları ile önemi her geçen gün daha da artan çevre kirliliği konularıdır. Ayrıca tehlikeli madde taşınması konusunda taşıyana verilen yetkiler gereği yapacağı fiillerden⁴⁷ ve yükün yüklenmesi, elleçlenmesi, istiflenmesi ve boşaltılması görevlerini taşıyan üstlenmediyse bu fiiller esnasında meydana gelebilecek zararlardan taşıyan sorumlu tutulmayacaktır. Diğer taraftan LVK’ndaki listeye göre tek eksik madde “gemi adamlarının ve taşıyanın diğer adamlarının gemini sevk ve idaresi esnasındaki hata ve ihmallerinden (teknik

⁴⁷ Detaylı bilgi için bkz. 3.1.10 Tehlikeli yükler.

kusur)” maddesidir. Yangın konusunda ise LVK’ndaki “taşıyanın şahsi kusur veya ihmaldinden kaynaklanmamış olmak şartıyla” kısmı çıkarılmış, böylece yangından sorumlu olmamak için kendi hata veya ihmali bulunmadığını ispat yükümlülüğü kalmamıştır. RK’na göre yangın istisnasından yararlanmak isteyen taşıyan, yangının meydana geldiğini ve kayıp, hasar veya gecikmenin yangından kaynaklandığını veya yangının bu zararların oluşmasında katkısının olduğunu ispat etmesi yeterli olacaktır ((von) Ziegler, 2009). Konvansiyon bu istisnayı yalnızca deniz ayağıyla ve gemide meydana gelmesi şartıyla sınırlandırmıştır ((von) Ziegler, 2009).

3.1.6 Sınırlı sorumluluk

Diğer uluslararası taşıma sözleşmelerinde olduğu gibi deniz taşımacılığını düzenleyen sözleşmelerde de taşıyanın yükün kayıp, hasar veya geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğu belirli bir tutar ile sınırlandırılmıştır (Yazıcıoğlu, 2000).

Lahey-Visby Kuralları’da taşıyanın meydana gelecek ziya veya hasar durumunda sorumluluğuna getirilen sınırlama şu şekildedir; yükün cins ve değeri yükleme başlamadan önce yükleten tarafından bildirilmiş ve bu beyanın konişmentoya yazılmış bulunması hariç, ne gemi ne de taşıyan yükün ziya ya da hasarından, hangisi yüksek ise o uygulanmak üzere, koli ya da unite başına 10.000 Frank ya da kilogram başına 30 Frank tutarından daha yüksek bir tutarla sorumlu tutulamaz⁴⁸. Buna göre taşıyanın sorumluluğunun belirli bir tutar ile sınırlandırılması ancak, yükletenin eşyanın cins ya da değerini yükleme başlamadan önce bildirmemiş veya bildirmiş olmasına rağmen bu beyanın konişmentoya yazılmamış olması hallerinde söz konusudur (Akan, 2007). Ancak zarar, taşıyanın zarar vermek maksadıyla ya da zarar doğacağı bilinciyle yaptığı hareket veya ihmali neticesinde meydana gelmiş ise taşıyan sınırlı sorumluluk hakkından faydalanamaz⁴⁹.

Ayrıca LVK m. 4/5-b gereğince, tazminat miktarı, yükün sözleşmeye göre boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yer ve zamandaki değerine göre hesaplanır. Eşyanın değeri, borsa rayici, yoksa ticari değeri, bunun da yokluğu halinde aynı tür özellikteki eşyanın herkes için haiz olduğu değere göre belirlenir. Böylece taşıyanın

⁴⁸ Lahey-Visby Kuralları madde 4/5-a.

⁴⁹ Lahey-Visby Kuralları madde 4/5-e.

tazmin yükümlülüğü, hem belirli bir tutar, hem de eşyanın değeri ile sınırlı hale getirilmiştir (Yazıcıoğlu, 2000).

Birimlerdeki karışıklığı gidermek için Visby Protokolü'nün kabul edilişinden 11 yıl sonra 21.12.1979 tarihinde yapılan "SDR Protokolü" olarak anılan protokolle, sorumluluk sınırını belirlemekte kullanılan birim, Özel Çekme Hakkı'na (Special Drawing Rights) dönüştürülmüştür (Aybay ve diğerleri, 2000).

Hamburg Kuralları'nda taşıyanın sınırlı sorumluluğu m. 6'da ele alınmış, buna göre koli veya diğer yükleme ünitesi başına sorumluluk 835 hesap birimi veya ziya veya hasara uğrayan eşyanın brüt ağırlığının her kilogramı için 2,5 hesap birimini karşılayan tutarlardan hangisi yüksek ise onunla sınırlandırılmıştır. Taşıyanın geç teslim için sorumluluğu ise gecikmeye uğramış eşya için ödenmesi gereken navlunun 2,5 katı olarak belirlenmiş ancak bu tutarın deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesi gereğince ödenecek toplam navlun miktarını aşmayacağı belirtilmiştir⁵⁰. LVK'nda yer alan sınırlı sorumluluğa ilişkin eşyanın cins ve değerinin konişmentoya yazılmamış olması şartına HK'nda yer verilmemiştir. Bundan dolayı eşyanın cins ve değerinin konişmentoya yazılmış olması halinde de sınırlı sorumluluk uygulanabilecektir. Bu durum, konvansiyonun uygulama alanının taşıma sözleşmesi odaklı olmasının sonucudur. Böylece eşyanın değeri ne olursa olsun, taşıyanın sorumluluğu önceden bilinen belli bir tutar ile sınırlandırılmıştır.

Bir olayda gecikme zararı ile birlikte, eşyanın ziya veya hasara uğramasından ileri gelen zarar da söz konusu ise, sorumluluğu sınırlandıran tutar, hiç bir halde, eşyanın tamamen ziya uğraması halinde, HK m. 6/1-a hükmü gereğince hesaplanacak tutardan fazla olamaz⁵¹. Şu halde taşıyanın, ziya veya hasar ile geç tesliminden ileri gelen zararı tazmin borcu, eşyanın tamamen ziya uğraması halinde, koli veya yükleme birimi başına 835 SDR ile eşyanın brüt ağırlığının her kilogramı başına 2,5 SDR birimlerine göre belirlenecek tutarlardan yüksek olanı ile sınırlıdır (Yazıcıoğlu, 2000).

Hamburg Kuralları m. 8'de, taşıyan ve adamlarının, ziya hasar veya geç teslimin böyle bir olaya sebebiyet vermek kasdıyla veya böyle bir zarara sebebiyet

⁵⁰ Detaylı bilgi için bkz. 3.2.3. Gecikmeden Doğan Zarar.

⁵¹ Hamburg Kuralları madde 6/1-c.

vereceğinin bilincinde olarak hareket etmelerinden veya ihmalleri sonucu meydana geldiği kanıtlanmış ise taşıyanın sınırlı sorumluluktan faydalanamayacağına hükmedilmiştir.

Rotterdam Kuralları taşıyanın yükümlülüklerinin ihlaline ilişkin sorumluluğunu paket veya diğer yükleme ünitesi başına 875 hesap birimi veya dava veya ihtilaf konusu olan eşyanın brüt ağırlığının her kilogramı için 3 hesap biriminden hangisi yüksek ise onunla sınırlandırmıştır. Ancak bu durum eşyanın değerinin taşıtan tarafından beyan edildiği ve sözleşme detaylarına eklendiği durumlar veya taraflar arasında bu maddede belirtilen sorumluluk sınırı miktarından daha yüksek bir miktar için anlaşma yapıldıysa geçerli olmayacaktır⁵². Buradan her üç konvansiyonun da tarafları belirtilen sorumluluk limitlerinden daha yüksek bir sorumluluk limiti için anlaşmaları konusunda serbest bıraktığını görüyoruz, yalnız bu durum konişmento veya diğer bir belgeye yazılmış olmalıdır. RK'da geç teslimden kaynaklanan sorumluluk sınırı Hamburg Kuralları'ndaki ile aynıdır⁵³.

LVK'nda getirilen birim (unit) kavramı, HK'nda yükleme birimi (shipping unit) şeklinde ifade edilerek kısmen açıklık getirilmiştir. RK yüklerin bir arada taşınmasıyla ilgili m. 59/2'de; "yükleri bir konteyner, palet veya eşyayı bir arada tutmak için kullanılan benzer bir taşıma nesnesinin içinde veya üzerinde veya bir aracın içinde veya üzerinde taşınması durumunda, bunun gibi taşıma nesnesinin veya aracın içinde veya üzerinde paketlenenler gibi sözleşme detaylarında sıralanmış paketler veya taşıma birimleri olarak farzedilirler" ifadesine yer vermiştir.

⁵² Rotterdam Kuralları madde 59/1.

⁵³ Bkz. 3.2.3. Gecikmeden Doğan Zarar.

Çizelge 3.1: Konvansiyonlara göre taşıyanın sorumluluk limitleri.

Konvansiyon	Kilogram Başına Sorumluluk Limiti (SDR)	Birim Başına Sorumluluk Limiti (SDR)	Gecikme Durumunda Sorumluluk Limiti
Hague-Visby Kuralları	2	666	–
Hamburg Kuralları	2,5	835	Geciken yük için ödenen navlunun 2.5 katı (toplam ödenen navlun miktarını geçmez)
Rotterdam Kuralları	3	875	Hamburg Kuralları ile aynı

Kaynak: Huybrechts, 2010

LVK’da taşıyanın yükte meydana gelen ziya ve hasar durumunda sorumluluğuna getirilen sınırlamanın düzenleme biçimi kendisinden sonra gelen sözleşmelerde temel olarak değişmemiş, Çizelge 3.1.’de görüldüğü gibi bir önceki sözleşmeye göre sorumluluk sınırında artış olmuştur. Lahey-Visby Kuralları ile karşılaştırdığımızda Rotterdam Kuralları’da birim başına sorumluluk limiti %31,25 ve kilogram başına sorumluluk limiti %50 oranında artmıştır. Böylece RK ile taşıyanın hasar durumunda ödeyeceği tazminat miktarında önemli bir artış olmuştur. Bunun sonucunda taşıyanların P&I sigortası için ödeyecekleri primlerde ve taşıyana karşı açılacak davalarda artışın söz konusu olacağı düşünülmektedir ve bunun anlamı da taşıyanların bu masrafları karşılayabilmesi için navlunların yükselmesi demektir.

RK’da da LVK ve HK’nda olduğu gibi, eğer hasar veya gecikmenin taşıyan veya ifa eden tarafın kendi kusurları veya hasara sebebebiyet verecek dikkatsizce fiil veya ihmallerinin sonucu meydana geldiği ispat edilirse, RK m. 59 ve m. 60’daki sınırlı sorumluluktan faydalanma haklarını kaybederler⁵⁴.

3.1.7 Hasarın ihbarı

Lahey-Visby Kuralları’na göre kayıp veya hasar ihbarı taşıyana veya acentasına yükün teslimden önce veya teslim esnasında yazılı olarak verilmelidir. Eğer ziya

⁵⁴ Rotterdam Kuralları madde 61.

veya hasar gizli ise ihbar yükün teslimini takip eden 3 gün içinde verilir. Yükle ilgililerin taşıyana karşı açacakları tazminat davalarında zamanaşımı süresi, yükün tesliminden veya teslim edilmesi gereken tarihten itibaren bir yıl olarak belirlenmiştir⁵⁵.

Hamburg Kuralları'nda ise kayıp veya hasar ihbarı gönderilene yükün teslimini takip eden iş gününde, eğer hasar gizli ise taşıtana tanınan süre yükün tesliminden itibaren aralıksız 15 gündür. Bu süre zarfında yazılı olarak ihbarda bulunulmazsa yükün taşıyan tarafından taşıma sözleşmesinde yazılı olduğu gibi veya böyle bir belge yoksa iyi durumda teslim edildiği kabul edilir. Gecikme için ise ihbar süresi teslim tarihinden itibaren 60 gündür⁵⁶. Zaman aşımı süresi ise 2 yıla çıkarılmıştır⁵⁷. İki yıl içinde mahkemeye veya tahkim yoluna başvurulmadığı takdirde dava zamanaşımına uğrar.

Rotterdam Kuralları'nda ise yükleri teslim eden taşıyana veya ifa eden tarafa, yükleri teslimatından önce veya teslimat anında veya kayıp veya hasarın gözle görünür olmaması durumunda teslimatı takip eden 7 iş günü içerisinde söz konusu kayıp veya hasar ile ilgili ihbar yapılmalıdır, aksi takdirde taşıyanın yükü alıcıya taşıma sözleşmesinde belirtildiği durumda teslim edildiği varsayılır⁵⁸. Ancak yine de RK m. 23/2'ye göre ihbarın taşıyana veya ifa eden tarafa sağlanamamış olması, işbu konvansiyon çerçevesinde, kayıp veya hasar için tazminat talep etme hakkını ya da m. 17'de belirlenen ispat yükünün dağılımını etkilemeyecektir. Bu madde de farklı yorumlara sebep olacağı düşüncesiyle RK'nın eleştiri alan hükümlerindendir.

Buradan görülüyor ki ihbar süresi Rotterdam Kuralları'nda Hamburg Kuralları ile kıyaslandığında taşıyanın menfaatine göre daraltılmış, ancak çoğunluğun Lahey ve Visby Kuralları'nı kabul ettiğini hatırlarsak üç gün olan ihbar süresi Rotterdam Kuralları ile yedi güne çıkartılarak taşıtan menfaatine genişletilmiştir.

⁵⁵ Lahey Kuralları madde 3/6.

⁵⁶ Hamburg Kuralları madde 19.

⁵⁷ Hamburg Kuralları madde 20/1.

⁵⁸ Rotterdam Kuralları madde 23/1.

RK’nda gecikme bildirimi için ihbar süresi ise teslimi takip eden 21 ardışık gün olarak belirlenmiştir. Bu süreyi aşan bildirimlerde hak iddia eden geç teslimattan doğan tazminat hakkını kaybetmiş olur.

Dava açmak için zamanaşımı süresi HK’nda olduğu gibi 2 yıl olarak belirlenmiştir. Bu süre yükün teslim edilmesiyle veya yük hiç teslim edilmediyse veya bir kısmı teslim edildiyse, teslim edilmesi gereken son gün itibarıyla başlar⁵⁹.

3.1.8 Taşıtanın yükümlülük ve sorumlulukları

Lahey-Visby Kuralları, taşıtanın yükümlülük ve sorumluluklarıyla ilgili metnin farklı bölümlerinde üç hüküm getirmiştir (Berlingieri, 2009);

- a) LVK m. 3/5’ye göre; taşıtan taşıyana yükleme esnasında verdiği bilgilerin (sayı, miktar, ağırlık ve markalar) doğruluğunu garanti etmiş olur ve bu bilgilerin doğru bildirilmemesi yüzünden meydana gelecek zarar, ziya ve her türlü kayıplar dolayısıyla taşıyanı sorumlu tutamayacaktır. Bu madde ile aynı paralellikte m. 4/5’te taşıtanın malın mahiyet ve değeri hakkında konişmentoda kasdi olarak yanlış beyanda bulunmuş ise malların kayıp veya hasara uğraması durumunda ne taşıyan ne gemi hiçbir zaman mesul tutulamaz şeklinde hükmedilmiştir.
- b) LVK m. 4/3’te ise taşıtan, kendisi veya acenta veya memurlarının herhangi bir fiil veya ihmali yüzünden olmaması şartıyla, taşıyanın herhangi bir sebepten dolayı uğrayacağı kayıp ve hasardan mesul olmayacağına hükmedilmiştir.
- c) LVK m. 4/6’da taşıtan, taşıyanın yüklerin özelliğini bilmeden yüklenen tehlikeli yüklerin yüklenmesinden kaynaklanan her türlü zarar ve masraftan sorumludur⁶⁰.

Buna göre LVK’na göre taşıtan temel olarak yük ile ilgili taşıyana doğru bilgi vermek ile yükümlüdür ve bu yükümlülüğünün ihlalden kaynaklanan zararlardan taşıyan değil kendisi sorumlu olacaktır.

⁵⁹ Rotterdam Kuralları madde 62.

⁶⁰ Detaylı bilgi için bkz. 3.1.10 Tehlikeli Yükler.

Hamburg Kuralları'nda taşıtanın sorumluluğu temel olarak 12 ve 13. maddelerden oluşan bölüm 3'te ele alınmıştır. HK m. 12 ile LVK m. 4/3 ve HK m. 13 ile LVK m. 4/6 aynı hükümleri (tek fark taşıtanın tehlikeli yüklerin niteliğiyle ilgili taşıyanı bilgilendirmiş olmasını özellikle beyan edilmesidir) içermektedir. HK m. 17/1'de ise, LVK m. 3/5 ile benzer hükümlerin yer aldığı taşıtanın temel görevi olan yükün doğru tanımlanması ile ilgilidir.

Rotterdam Kuralları'na baktığımızda taşıtanın taşıyana karşı yükümlülük ve sorumlulukları bölüm 7'de detaylı bir şekilde açıklanmıştır. Kısaca değinilecek olursa;

- RK m. 27: Taşıtan yükleri, yükleme, elleçleme, istifleme, bağlama ve boşaltma işlemleri de dahil olmak üzere planlanan taşımaya dayanabilecek durumda teslim edecektir.
- RK m. 29: Taşıtan, yüklerin doğru bir şekilde elleçlenmesi ve taşınması ve taşıyanın bu taşımaya ilgili kanun ve yönetmeliklere uyması için gerekli, aksi halde taşıyanın haiz olamayacağı yüklerle ilgili bilgi, talimat veya belgeleri taşıyana zamanında temin etmekle yükümlüdür.
- RK m. 27: Diğer konvansiyonlardan farklı olarak taşıtana yükü taşınmaya uygun şekilde teslim etmesi yükümlülüğü getirmiştir. Şüphe yoktur ki özellikle ifade edilmemiş olsa bile bu yükümlülük diğerler konvansiyonlarda da mevcuttur (Berlingieri, 2009).
- RK m. 29: Taşıtan taşıyana yükün elleçlenmesi ve taşınması için gerekli bilgi, talimat ve belgeyi zamanında tadarık etmekle yükümlüdür. Bu yükümlülük diğer konvansiyonlarda yer almamasına rağmen, normal uygulama ile paralel olduğu düşünülebilir.
- RK m. 30/1: Diğer konvansiyonlardan farklı olarak, meydana gelen zarardan taşıtanın sorumlu tutulmasına ilişkin ispat yükünden bahseder. Buna göre, taşıyan kayıp veya hasarın taşıtanın konvansiyon hükümlerince belirtilen yükümlülüklerini ihmal etmesinden kaynaklandığını ispat etmesi durumunda taşıtan sorumludur. Diğer konvansiyonlarda bu konuda özel bir hüküm olmamasına rağmen, ispat yükünün taşıyanda olduğuna işaret edilir

(Berlingieri, 2009). Taşıtan, yükümlülüklerinden herhangi birinin ifasıyla görevlendirdiği işçiler, acenteler ve altyüklenicilerin fiil ve ihmallerinden kaynaklanan yükümlülüklerinin ihlalinden sorumludur ancak aynı şekilde yükümlülüklerini üstlenen taşıyan veya ifa eden tarafın fiil ve ihmallerinden sorumlu değildir⁶¹. Bu fıkranın devamında RK m. 30/2’da ise taşıtan, eğer kayıp veya hasar kendisinin veya fiillerinden sorumlu olduğu diğer kişilerin kusurlarından kaynaklanmıyorsa, sorumluluğun tamamından veya bir kısmından kurtulabileceği belirtilmiştir.

- RK m. 31: Taşıtan, sözleşme dökümanlarının derlenmesi, taşıma belgelerinin düzenlenmesi için gerekli bilgiyi taşıyana vaktinde bildirmelidir. Taşıtanın verdiği bilgilerin doğruluğuyla ilgili yükümlülükleri LVK m. 3/5 ve HK m. 17/1 hemen hemen aynıdır. RK m.31 bunlara göre farklıdır fakat ana fikir aynıdır ve taşıtanın yükümlülüklerini arttırmamıştır (Berlingieri, 2009).
- RK m. 32: Tehlikeli yüklerin taşınması ile ilgili hükümler yer alır⁶².

Taşıtanın m. 31 ve m. 32’de belirtilen yükümlülüklerini ihmalinden kaynaklanan sorumlulukları katıdır, m. 27 ve m. 29’daki yükümlülüklerinin ihlali ise kusura dayanır (Berlingieri, 2009).

Rotterdam Kuralları taşıtanın yükümlülük ve sorumluluklarını geniş bir şekilde ele almıştır. Bu sayede taşıtanın malı teslimine ilişkin standartlar ortaya konmuş, aslında uygulamada var olan yükümlülükler hüküm haline getirilmiştir. Buradan çıkarılacak sonuç ise diğer sözleşmelerle kıyaslandığında RK ile taşıtanın yükümlülükleri konusunda pek fazla artış olmadığıdır. Ancak diğer sözleşmelerde olduğu gibi RK da taşıtanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına dair bir hüküm getirmemiştir. Bu durumda Rotterdam Kuralları’na göre taşıtanın sorumluluğu teorik olarak limitsizdir (Magrath, 2009).

⁶¹ Rotterdam Kuralları madde 34.

⁶² Detaylı bilgi için bkz. 3.1.10 Tehlikeli Yükler.

3.1.9 Sapma

Lahey-Visby Kuralları sapma kavramına yer vermiş, denizde can ya da mal kurtarmak, kurtarma girişiminde bulunmak amacıyla veya herhangi bir makul sebeple yapılan sapmayı kuralların veya taşıma sözleşmesinin ihlali olarak değerlendirmemiştir. Bu nedenle LVK'na göre yukarıda sayılan amaçlarla yapılan sapma sonucunda meydana gelen kayıp ve hasardan taşıyan sorumlu tutulamaz (Zaitsoff, 2009). Denizde can ya da mal kurtarma amacı dışında makul olmayan bir sebeple sapma yapan taşıyan kurallarda öngörülen savunmalara dayanma hakkını ve sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybeder, Dickinson (2009), ve sorumluluğu sınırsız olabilir (İlgin, 1993b).

Hamburg Kuralları sapma ile ilgili bir hüküm getirmemiş, dolayısıyla sapma bir zarara sebep olmuş ise diğer sebeplerden doğan sorumluluğundaki şartlara tabidir (İlgin, 1993b). Hamburg Kuralları uyarınca taşıyanın sorumluluğunun temelini kusura dayanması nedeniyle (can ve mal kurtarma vb. bir nedenden kaynaklanan) haklı sapma sırasında yükte meydana gelen herhangi bir zarar karşısında kusurdan söz edilemeyeceğinden haklı sapma, taşıyan lehine bir sorumsuzluk sebebi teşkil eder (Akan, 2007). Böyle bir durumda sorumluluktan kurtulmak için taşıyan ziya, hasar veya gecikmenin denizde can ve mal kurtarmak amacıyla alınan tedbirlerden ötürü meydana geldiğini ispat etmelidir. Ancak kendisinin veya yardımcılarının kusuru bulunmadığını ispat etmek zorunda değildir.

Rotterdam Kuralları, m. 24'te sapma konusuna değinilmiştir. Buna göre uygulanabilir hukuka uygun olarak, sapma, taşıyanın yükümlülüklerine ilişkin ihlal teşkil ediyorsa, bu sapma, taşıyan veya denizcilikte ifa eden tarafa bu konvansiyon çerçevesindeki savunma ve sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybettirmez. Lahey-Visby Kuralları'nda böyle bir düzenleme olmadığı için mahkemelerde farklı kararlar alınmasına sebep olmuştur (West of England, 2009). Bu hükme tek istisna m. 61'de yeralan taşıyanın veya ifa eden tarafın, kayba sebebiyet verecek kasıtlı veya dikkatsizce kişisel fiil ve ihmallerinin söz konusu olmasıdır. Bu durumda taşıyanların makul olmayan sapma sonucunda artık yeterince korunmadığı sonucu çıkartılabilir.

3.1.10 Tehlikeli yükler

Tehlikeli yükler konusunu her üç konvansiyon da ele almış ancak hiçbirisi tehlikeli yükün tanımını vermemiştir. Fakat Lahey-Visby Kuralları'nda yüklerin tutuşabilir, patlayıcı veya tehlikeli doğasından bahsedilirken (sanki parlayıcı veya patlayıcı yükler tehlikeli yük olarak nitelendirilemezmiş gibi), Hamburg Kuralları'nda yükün yalnızca tehlikeli nitelikli olmasından söz edilmiş, Rotterdam Kuralları'nda ise tehlike insanlar, mal ve çevre ile ilişkilendirilmiştir (Berlingieri, 2009). Bunun yükün tehlikeli yük kategorisinde değerlendirilip değerlendirilmemesi durumunu daha iyi tespit ettiği düşünülmüştür (Berlingieri, 2009).

LVK m. 4/6'ya göre; tutuşabilir, patlayıcı veya tehlikeli yükler kaptanın veya taşıyanın bilgisi olmadan yüklenmiş ise, yükün bu özelliği anlaşıldığında herhangi bir an ve yerde yük gemiden çıkartılabilir, tahrip edilebilir veya zararsız hale getirilebilir ve bundan dolayı taşıyan sorumlu tutulamaz. Bu yüklerin gemiye yüklenmesinden ötürü meydana gelebilecek her türlü hasar ve masraftan taşıtan sorumludur. Eğer bu yükler taşıyanın bilgisi dahilinde gemiye yüklenmişse, gemi veya yüke zarar vereceği söz konusu ise yine aynı şekilde gemiden çıkartılabilir, tahrip edilebilir veya zararsız hale getirilebilir. Müşterek avarya dışında böyle bir durumdan taşıtan taşıyanı sorumlu tutamaz.

Hamburg Kuralları'nda tehlikeli yükler m. 13'te ele alınmış ve Lahey-Visby Kuralları ile benzer hükümler kabul edilmiştir. LVK'dan farklı olarak ilk önce taşıtana, yükün tehlikeli yük olduğunu gösteren uygun markalama ve etiketleme yükümlülüğü getirilmiştir⁶³. Taşıtan m. 13/2'ye göre taşıyan veya fiili taşıyana eşyanın tehlikeli niteliği ve gerektiğinde alınacak güvenlik önlemleriyle ilgili bilgi vermek zorundadır. Taşıtan bu yükümlülüğünü yerine getirmez ise taşıtan ve fiili taşıyana karşı bu eşyanın yüklenmesinden doğan zararlardan sorumludur; ve LVK'ndaki gibi eşya hiçbir tazminat ödenmeden taşıyan tarafından boşaltılabilir, imha edilebilir veya zararsız duruma getirilebilir. Taşıyanın taşıma sırasında eşyayı tehlikeli niteliğini bilerek muhafazası altına alması durumunda ise yukarıda belirtilen hükümden hükümden faydalanamaz⁶⁴.

⁶³ Hamburg Kuralları madde 13/1.

⁶⁴ Hamburg Kuralları madde 13/3.

Rotterdam Kuralları genel anlamda, Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları'nda belirtilen taşıtanın tehlikeli yükler konusunda taşıyanı bilgilendirmesi gerekliliğini tekrar teyit etmekte ve taşıtanı bu konuda başarısız olması durumunda meydana gelecek tüm zarar ve masraflardan sorumlu tutmaktadır.

RK'da tehlikeli yüklerle ilgili hükümler 3 maddede ele alınmıştır. İkisi taşıyanın yükümlülükleri ile ilgili bölümde, m. 15 ve m. 16'da, yer alır. RK m. 15'e göre taşıyan veya ifa eden taraf, eğer yükler insanlara, mallara ve çevreye karşı tehlike oluşturabilecek nitelikteyse bu yükleri teslim almayı veya yüklemeyi reddedebilir veya yükü boşaltma, imha etme veya zararsız hale getirmek de dahil olmak üzere başkaca önlemler alabilir. RK m. 16 çerçevesinde, yükleme sonrasında da, taşıyan veya ifa eden taraf, gemide tehlike yaratan yükleri, müşterek selamet veya insan yaşamı ya da aynı yolculuğa dahil olan diğer yükleri deniz risklerinden korumak amacıyla, gözden çıkarmanın mantıklı olduğu hallerde feda edebilecektir (Kırval ve Durak, 2010). Diğer madde ise taşıtanın yükümlülükleri bölümünde, m. 32'de yer alır. Bu madde LVK ve HK'na benzer olarak taşıtanın yükü teslim etmeden önce, yüklerin tehlikeli nitelik ve özelliğinden taşıyan veya ifa eden tarafı haberdar etmesi zorunluluğundan bahsedilmiştir. Bu yükümlülüğünü yerine getirmeyen taşıtan bu kusurundan ileri gelen kayıp ve hasarlardan taşıyana karşı sorumlu olacaktır. Yine HK'nda olduğu gibi taşıtana, ilgili kurum ve yasaların öngördüğü şekilde tehlikeli yükleri işaretleme ve etiketleme yükümlülüğü getirilmiş ve bu yükümlülüğünü yerine getirmemesinden kaynaklanan kayıp ve hasardan taşıtan taşıyana karşı sorumlu tutulmuştur.

Bu durumdan anlaşılıyor ki Rotterdam Kuralları, önceki konvansiyonlara göre tehlikeli yüklerin taşınması konusunda, taşıtanın sorumluluğunu arttıran bir hüküm getirmemiştir.

3.1.11 Taşıma belgeleri

Lahey-Visby Kuralları'na göre taşıyan yükleri kendi sorumluluğuna aldıktan sonra taşıtanın isteği üzerine bir konişmento düzenler⁶⁵ ve yine taşıyanın isteği üzerine yükler gemiye yüklendikten sonra “yüklenmiştir” kaydı taşıyan başka bir konişmento

⁶⁵ Lahey-Visby Kuralları madde 3/3.

düzenlemelidir⁶⁶. Konişmentoya konması gereken yükün özellikleri m. 3/3'te belirtilmiş;

- a) Yükü tanıtmak için gerekli markalar,
- b) Parça ve paket sayısı veya miktar veya ağırlığı,
- c) Yüklerin görünür hal ve durumu.

Aynı maddenin devamında taşıyanın yükle ilgili beyan edilen bilginin doğruluğundan şüphe etmekte haklı olduğu veya muayene etme imkanına sahip olmadığı durumlarda bu özellikleri konişmentoda zikretmeye mecbur tutulamayacağı hükmedilmiştir.

Lahey-Visby Kuralları m. 3/4'te düzenlenmiş bir konişmentonun, aksi sabit olmadıkça, üzerinde yazılan bilgiler ışığında taşıyan tarafından teslim alınmış olduğu kabul edilir ve “yükün tarifine aykırı oluşunun kanıtı, konişmento iyi niyetli üçüncü şahsa devredildiğinde geçerli değildir” ifadesine yer verilerek iyi niyetli hamilin korunması sağlanmıştır.

Hamburg Kuralları m. 1/7'de konişmentonun tanımı yapılmıştır. Buna göre konişmento; bir deniz yolu ile taşıma sözleşmesine kanıt teşkil eder ve eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya yüklendiğini ve ayrıca taşıyanın bu belgenin teslimi karşılığı eşyayı teslim edeceğini taahhüt etmiş bulunduğunu gösteren bir belgeyi ifade eder. LVK'da konişmento ile ilgili sadece malın tanımına yardım eden malın cinsi, adedi, miktarı, vs. gibi hususlar bulunmaktayken, HK bunlara ilave olarak birçok husus getirmiştir (Aydemir, 2010).

HK'nda da taşıyan veya fiili taşıyan LVK'nda olduğu gibi, eşyayı kendi muhafazası altına aldığı zaman, taşıtanın isteği üzerine konişmento düzenlemekle⁶⁷ ve eşyanın gemiye yüklenmesinden sonra da “yükleme” konişmentosu (shipped bills of lading)

⁶⁶ Lahey-Visby Kuralları madde 3/7.

⁶⁷ Hamburg Kuralları madde 14/1.

vermekle yükümlüdür⁶⁸. HK m. 15/1'e göre konişmentoda bulunması gereken kayıtlar;

- a) Eşyanın genel olarak cinsi, tanınması için gerekli belli başlı markaları, eşya ve gereğinde onun tehlikeli niteliği üzerinde açık bir beyan, koli veya parça sayısı, ağırlığı veya başka biçimde ifade edilen miktarı, hepsi yükletenin beyanına uygun olarak;
- b) Eşyanın görünür durumu,
- c) Taşıyanın adı ve ticari işletmesinin merkezi,
- d) Yükletenin adı,
- e) Yükleten tarafından belirlenmişse gönderilenin adı,
- f) Deniz yolu ile taşıma sözleşmesinde öngörölmüş yükleme limanı ve taşıyanın eşyayı yükleme limanından aldığı tarih,
- g) Deniz yolu ile taşıma sözleşmesinde öngörölmüş boşaltma limanı,
- h) Birden çok nüsha olarak düzenlenmişse konişmentonun orjinal nüsha sayısı,
- i) Konişmentonun tanzim yeri,
- j) Taşıyanın veya onun adına hareket eden şahsın imzası,
- k) Gönderilen tarafından ödeneceği ölçüde navlunun miktarı veya navlunun gönderilen tarafından borçlu olunduğuna dair kayıtlar,
- l) Taşımanın bu konvansiyona tabi olacağına dair açıklama (Hamburg Kuralları m. 23/3'e göre),
- m) Eşyanın, eğer söz konusu ise güvertede taşınacağı veya taşınabileceği kaydı,
- n) Taraflarca açıkça kararlaştırılmışsa, eşyanın boşaltma limanında teslim olunacağı tarih veya süre,

⁶⁸ Hamburg Kuralları madde 15/2.

o) Kararlaştırılmışsa arttırılan sorumluluk sınırı veya sınırları.

HK m. 16 konişmentonun delil olma niteliğini düzenler ve LVK'dan farklı olarak taşıyanı, yükle ilgili doğruluğundan şüphe ettiği beyanı konişmentoya koymayı reddetmek yerine, konişmentoya bu beyanların gerçeğe uymadığını, kuşku nedenlerini veya yeter ölçüde control imkanlarının bulunmadığını açıklayan bir çekince (ihtirazi kayıt) koymakla yükümlü kılar. Ancak konişmento iyi niyetli üçüncü bir kişi devredildiğinde, konişmentoya çekince koyan taşıyanın konişmentoda yazanın aksini kanıtlama hakkı yoktur.

HK m. 17'ye göre taşıtanın konişmentoya geçirilmek üzere eşyanın genel niteliği, markaları, sayı tartı ve miktarı hakkında verdiği bilgilerin doğruluğunu taşıyana karşı garanti etmiş sayılır ve taşıtan bu bilgilerin yanlışlığından doğan zararları taşıyana karşı tazminle yükümlüdür. Uygulamada ise taşıtan konişmentoya geçirilmek üzere verdiği bilgilere veya eşyanın haricen belli olan durumu hakkında çekince konmadan konişmentonun tanzim edilmesi karşılığında taşıyanın uğrayacağı zararları tazmin edeceğine ilişkin taşıyana garanti mektubu verir. HK m. 17/2'de, taşıtanın herhangi taahhüt veya garanti mektubunun, gönderilen dahil, konişmentonun devrolduğu iyi niyetli üçüncü kişilere karşı bir hüküm ifade etmeyeceğini açıkça ifade edilerek üçüncü şahsı koruma altına almıştır.

HK m. 18, LVK'ndan farklı olarak konişmento dışında eşyanın teslim alındığını gösteren diğer bir belgenin de aksi kanıtlanıncaya kadar deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesinin akdedildiğine ve eşyanın belgede yazılı olduğu şekilde taslim alındığına dair karine teşkil edeceğini kabul etmiştir.

Rotterdam Kuralları taşıma belgelerini bölüm 8'de oldukça geniş bir biçimde ele almıştır. Taşıma belgesinin tanzim edilmesi normal bir durumdur fakat RK'nın uygulanması için bir şart değildir. Eğer taşıyan ve taşıtan aralarında bir taşıma belgesinin düzenlenmesi konusunda anlaşmamış ise veya ticari muamele, kullanım veya uygulamalar bu tür bir belgenin kullanımını gerektirmedikçe, taşıma belgesinin tanzimine gerek yoktur (Berlingieri, 2009). Bu istisna ile, m. 35'e uygun olarak, taşıtan ciro edilebilir veya ciro edilemez taşıma belgesi alma hakkına sahiptir. Rotterdam Kuralları'nın ciro edilemez taşıma belgelerine yer vermesi önceki

konvansiyonlara göre bir yeniliktir, ancak konvansiyon ile ilgili en çok eleştri alan hususlardan biri olmuştur.

Taşıma belgelerinde olması gereken kayıt listesi HK'na göre çok farklı değildir, fakat bu ayrıntı listesi üç gruba ayrılmıştır; ilki taşıtan tarafından bildirilmesi gereken kayıtlar, ikincisi taşıyan tarafından bildirilmesi gereken kayıtlar ve s duruma göre eklenecek bir kısmı taşıyan bir kısmı taşıtan tarafından tedarik edilecek kayıtlardır (Berlingieri, 2009). Bunlar;

1)Madde 36/1- Taşıtan tarafından temin edilecek bilgiler;

- a) Taşınacak yüklerin tanımı,
- b) Yüklerin tanımlanması için geren başlıca işaretler,
- c) Yüklerin paket veya parça sayısı veya miktarı,
- d) Taşıtan tarafından bildirilmişse yüklerin ağırlığı.

2)Madde 36/2- Taşıyan veya ifa eden taraf tarafından temin edilecek bilgiler;

- a) Taşıyanın veya ifa eden tarafın taşımak üzere teslim aldığı tarihte eşyanın görünen düzen ve durumuna ilişkin beyan,
- b) Taşıyanın adı ve adresi,
- c) Taşıyanın veya ifa eden tarafın taşımak üzere teslim aldığı tarih, veya yüklerin gemiye yüklendiği tarih veya taşıma belgesinin veya elektronik taşıma kaydının düzenlendiği tarih,
- d) Eğer taşıma belgesi ciro edilebilir ise, birden fazla asıl nüsha düzenlendiği durumlarda, ciro edilebilir taşıma belgesinin asıl nüsha sayısı.

3)Madde 36/3- Taşıyan ve/veya taşıtan tarafından temin edilen bilgiler;

- a) Taşıtan tarafından bildirilmiş ise, alıcının adı ve adresi,
- b) Taşıma sözleşmesinde belirtilmiş ise, geminin adı,

- c) Teslim alma yeri ve eğer taşıyan tarafından biliniyor ise teslim etme yeri,
- d) Taşıma sözleşmesinde belirtilmiş ise, yükleme limanı ve boşaltma limanı.

Tamamen yeni olan diğer bir hüküm taşıyanın kimliği ile ilgilidir ki bu hak iddia eden tarafa önemli bir yardım sağlayacaktır (Berlingieri, 2009). RK m. 37/1'e göre eğer sözleşme detaylarında taşıyan ismen tanımlanmış ise, taşıma belgelerinde farklı bir bilgi olmasının hiçbir geçerliliği olmayacaktır. Eğer sözleşme detaylarında taşıyanın kimliği yer almıyor, fakat geminin adı yer alıyor ise geminin kayıtlı sahibi, şayet geminin taşıma sırasında bir boş gemi kiralama sözleşmesinde (bareboat charter) olduğunu ispat etmedikçe ve taşıyan olarak kabul edilmek üzere, bu boş gemi işletme müteahhidini adresiyle birlikte tanımlamadıkça, taşıyan olarak kabul edilecektir. Geminin kayıtlı sahibi, alternatif olarak taşıyanın adını ve adresini belirtmek suretiyle, taşıyan sıfatından sıyrılabilir. Boş gemi işletme müteahhidi de aynı şekilde davranarak taşıyan sıfatından kurtulabilir⁶⁹.

Önceki konvansiyonlarda olduğu gibi taşıyan yerine, onun adına diğer şahısların da taşıma belgesini imzalama imkanı mevcuttur⁷⁰.

RK'ndaki hükümlerin LVK ve HK'na göre önemli ölçüde farklı olduğu ve kesinlikle daha açık ve tamamlayıcı olduğu görünmektedir (Berlingieri, 2009). Buna rağmen uygulamada problem yaratacağı düşünülen bazı hükümler de mevcuttur. Örneğin m. 36'da yer alan taşıma belgesinde bulunması gereken sözleşme detaylarından bir veya birkaçının bulunmaması veya yanlış olması taşıma belgesinin ya da elektronik taşıma kaydının hukuki niteliğini veya geçerliliğini etkilemeyeceği yani kıymetli evrak olma özelliğini ortadan kaldırmayacağı m. 39/1'de hükme bağlanmıştır. Bu husus bir anlamda doktrinindeki uygulamaya paralel olmakla birlikte gerek TTK hükümleri gerek doktrin açısından bazı detayların konişmento veya taşıma mukavelesinde bulunmasının şart olması nedeniyle uygulamada problem yaratacağı düşünülmektedir (Şişmanyazıcı 2009).

RK m. 40'da, taşıyanın taşıma belgesi veya elektronik taşıma kaydında yük ile ilgili herhangi bir beyanın yanlış ve yanıltıcı olduğuna dair gerçek bilgisi olması veya öyle

⁶⁹ Rotterdam Kuralları madde 37/2.

⁷⁰ Rotterdam Kuralları madde 38.

olduğuna inanmak için makul nedenleri olduğu durumlarda, taşıtan tarafından verilen bilgilerin sorumluluğunu üstlenmediğini belirtmek için taşıyana bilgileri değerlendirmesi gerekliliği getirilmiştir ve bununla ilgili şartlar sıralanmıştır. Bu durumlar haricinde bir taşıma belgesi veya elektronik taşıma kaydı, taşıyanın yükleri sözleşme detaylarında belirtildiği şekilde teslim aldığına dair aksi ispatlanana kadar bir kanıt teşkil eder⁷¹. Diğer konvansiyonlarda olduğu gibi taşıyan belge üzerindeki detayın aksini, ciro edilebilir bir taşıma belgesini veya ciro edilebilir elektronik taşıma kaydını veya üzerinde eşyanın teslimi için ibraz edilmesi gerektiği yazan ciro edilemez taşıma belgesini devralan iyi niyetli üçüncü kişiye karşı iddia edemez⁷².

Sözleşme detaylarında navlunun peşin ödendiğine (freight prepaid) dair bir ibare bulunması durumunda taşıyan taşıtanın hamil veya alıcı olduğu durumlar hariç navlunun ödenmediği durumlarda bu kişilere karşı hak ileri süremez⁷³.

Genel anlmada söylenebilirki RK bölüm 8’de düzenlenen taşıma belgeleri ve elektronik taşıma kayıtlarına işlevsel olarak denklik getirilmiş ancak kullanımı taşıma sözleşmelerine bağlı kılınmıştır (Karan, 2010).

3.2 Hamburg Kuralları’na Göre Değiştirdiği Hükümler

3.2.1 Güverte yükü

Güverte yükü Lahey-Visby Kuralların’nda tamamen uygulama alanı dışında bırakılmıştır, bu nedenle LVK’na göre taşıyanın sorumluluğu eşyanın güvertede taşımasından dolayı sınırsız olabilir (İlgın, 1993b). Güvertede taşınan yükler bir tarafa, günden güne önemi artan konteynerların çoğunlukla güvertede taşındığını düşünürsek konvansiyonun hükümleri konteyner taşımacılığına cevapsız kalmıştır.

Hamburg Kuralları ile güverte yükleri uygulama alanına dahil edilerek bu duruma çözüm getirilmeye çalışılmıştır. HK m. 1 tanımlamalar kısmında “*Eşyanın topluca içine konulduğu bir konteyner, bir paket veya benzeri bir taşıma kabı veya eşyanın ambalajı, yükleten tarafından sağlandığı taktirde eşya kapsamına girer*” cümlesiyle

⁷¹ Rotterdam Kuralları madde 41/a.

⁷² Rotterdam Kuralları madde 41/b.

⁷³ Rotterdam Kuralları madde 42.

konteyner taşımacılığı konvansiyonun kapsamına girmiştir. HK m. 9’da da güverte yükü ile ilgili hükümlere yer verilmiştir. Buna göre;

- a) Taşıyan ancak taşıtan ile arasında yükün güvertede taşınmasına dair anlaşma varsa veya böyle bir taşıma ticari teammüllere uygunsu veya yürürlükteki nizamlar bunu emrediyorsa yetkili olacaktır.
- b) Taşıyan konişmento veya taşıma sözleşmesini kanıtlayan diğer bir belgeye yükün güvertede taşınmasına kararlaştırıldığını içeren bir açıklama koymalıdır. Aksi bir durumda taşıyan güvertede taşıma konusunda bir anlaşmanın akdedildiğini kanıtlamak yükü altındadır. Bununla beraber taşıyanın, gönderilen dahil konişmentoyu iyi niyetle elinde tutan bir üçüncü şahısa karşı böyle bir anlaşmayı ileri sürme hakkı yoktur.
- c) Taşıyan eğer taşıtanla anlaşmaya varılmadığı halde yükü güvertede taşırsa veya yukarıda bahsedilen güvertede taşımaya ilişkin anlaşmayı ileri sürmek hakkından yoksun ise güvertede taşımadan doğan ziya, hasar veya geç teslimden sorumludur.
- d) Yükün ambarda taşınmasına ilişkin açık bir anlaşma varken güvertede taşınması, taşıyanın 8 inci madde anlamındaki bir eylemi veya ihmali sayılır.

Buna göre güvertede taşınması uygun olmayan eşyanın güvertede taşınması sebebiyle eşyanın zarar görmesi durumunda taşıyan;

- Eşyanın ambarda taşınmasına ilişkin açık bir anlaşmaya aykırı olarak güvertede taşıdıysa sınırsız sorumludur.
- Güvertede taşımanın uygun olduğuna ilişkin ticari teamül, yasal hüküm ve anlaşma olmaması hallerinde ise davacı (gönderen/gönderilen), sınırsız sorumluluk koşullarının gerçekleştiğini ispat etmelidir. Yani taşıyanın eşyayı zarar verme kastıyla veya zararın doğacağı bilinciyle dikkatsizce bir davranışı sonucu güvertede taşıdığını ispat etmelidir. Aksi halde taşıyanın sorumluluğu sınırlı olacaktır (Gençtürk, 2006).

Diğer taraftan eşyanın güvertede taşınması konusunda anlaşma mevcut olsa bile meydana gelen hasar veya kaybın sadece güvertede taşımanın direk sonucu olması halinde taşıyan sorumlu tutulabilmektedir (İlgın, 1993a).

Hamburg Kuralları'nın güvertede taşıma bakımından taşıyanın haklarını genişlettiği ve güvertede taşımaya bağlanan yaptırımları daralttığı ileri sürülerek eleştirilmektedir.

Rotterdam Kuralları m. 25, gemilerde güvertede yük taşınmasına ayrılmıştır. RK m. 25/1'e göre;

- a) Bu taşıma kanunen gerekli ise;
- b) Yükler güvertede taşınmaya uygun konteyner veya araçlarda taşınıyorsa ve güverte özel olarak bu konteyner ve araçları taşımaya uygun donatılmış ise;
- c) Güvertede taşıma, taşıma sözleşmesine veya söz konusu ticaretin gelenek ve pratikteki uygulamalarına uygunsa, yükler güvertede taşınabilir.

Hamburg Kuralları, yüklerin güvertede taşınması için üç durumdan bahseder; belirli bir ticari teamüle uygunsa, yürürlükteki düzenlemeler bunu emrediyorsa veya taşıtanla bir anlaşma yapılmışsa. Rotterdam Kuralları bunlara günümüz için çok daha önemli olan bir dördüncü durum eklemiştir; eşyanın konteyner veya araç içinde veya üzerinde taşındığı zaman. Bu durumda konteyner ve araçların güvertede taşınmaya uygun olması aynı zamanda güvertenin de konteyner ve araçları taşımaya uygun dizayn edilmiş olması koşulu aranmaktadır. Bu kural konteynerlerin modern konteyner gemileriyle ve araçların modern Ro-Ro gemileriyle taşınması için getirmiştir (Berlingieri, 2009).

Yüklerin güvertede taşınması sırasında maruz kalacakları özel riskler nedeniyle meydana gelen kayıp, hasar veya teslimdeki gecikmeden eğer güverte yükü yukarıda bahsedilen a ve c şıklarına göre taşınıyorsa taşıyan sorumlu olmayacaktır⁷⁴. RK m. 25/1'de izin verilen koşullar haricindeki durumlarda, yükün yalnızca güvertede taşınması sonucu yükte meydana gelen kayıp veya hasardan veya teslimdeki

⁷⁴ Rotterdam Kuralları madde 25/2.

gecikmeden taşıyan sorumludur ve m. 17'de yer alan sorumsuzluk hallerinden faydalanamaz⁷⁵.

Eğer taşıma kayıtlarında yükün güvertede taşınabileceği konusunda bir bilgi yer almıyorsa, taşıyan, ciro edilebilir taşıma belgesi veya ciro edilebilir elektronik taşıma kaydı elde etmiş üçüncü kişiye karşı m. 25/1-c alt paragrafında yeralan hükme başvurma hakkına sahip değildir⁷⁶. Amaç taşıyanı özellikle yükün güvertede taşınmasına izin verilmediği durumlarda meydana gelen kayıplar için tam anlamıyla sorumlu hale getirmektir. Bu düzenleme Hamburg Kuralları'nda da mevcuttur.

Eğer taşıyan ve taşıtan yüklerin özellikle ambarlarda taşınacağı konusunda anlaşmışsa ve buna rağmen taşıyan yükleri güvertede taşımışsa, böyle bir durumda yükte meydana gelen kayıp, hasar veya gecikmenin güvertede taşınmasından kaynaklandığı ölçüsünde, taşıyan sorumluluğun sınırlandırılması imtiyazından faydalanamayacaktır⁷⁷.

Kısaca belirtmek gerekirse yükün güvertede taşınması konusu Rotterdam Kuralları ile günümüz ihtiyaçlarını karşılar hale getirilmiştir.

3.2.2 Canlı hayvan taşımaları

Canlı hayvanlar da güverte yükü gibi Lahey-Visby Kuralları'nda uygulama dışında bırakılmış, Hamburg Kuralları'nda ise eşyanın tanımında yer verilerek konvansiyon kapsamına alınmıştır.

Hamburg Kuralları m. 5/5'te; canlı hayvan taşınması durumunda, canlı hayvanların böyle bir taşımaya ait özel risklerden doğan ziya, hasar veya geç tesliminden taşıyanın sorumlu tutulmayacağı; eğer taşıyan, yükletenin kendisine hayvanlar hakkında verdiği talimata uygun hareket ettiğini ve olayın ortaya çıktığı koşullara göre ziya, hasar veya geç teslimin bu gibi özel risklere atfedilebileceğini kanıtlarsa ziya, hasar veya geç teslimin böyle bir nedenle doğduğu karine olarak kabul edileceği hükme bağlanmıştır.

⁷⁵ Rotterdam Kuralları madde 25/3.

⁷⁶ Rotterdam Kuralları madde 25/4.

⁷⁷ Rotterdam Kuralları madde 25/5.

Taşıtanın, taşıyana sorumluluk yükleyebilmesi için ziya, hasar veya teslimdeki gecikmenin kısmen veya tamamen taşıyan, adamları veya görevlilerinin hata ve ihmalden kaynaklandığını ispat etmesi zorunluluğu bulunmaktadır (Yazıcıoğlu, 2000).

Hamburg Kuralları'ndaki taşıyanın canlı hayvan taşımalarındaki özel risklerden kaynaklanan ziya, hasar ve gecikmeden sorumlu tutulmaması durumu Rotterdam Kuralları'nda gözetilmemiştir. Rotterdam Kuralları m. 81/a canlı hayvan taşımaları için düzenlenen taşıma sözleşmesinin hem taşıyanın hem de denizcilikte ifa eden tarafın yükümlülüklerini veya sorumluluğunu dışarda bırakmasına veya sınırlandırmasına izin verir ancak tazminat talebinde bulunan şahıs, ziya veya hasarın veya teslimdeki gecikmenin taşıyanın veya denizcilikte ifa eden tarafın bu zarara neden olma kastıyla veya dikkatsizce ve bu zararın ortaya çıkmasının muhtemel olduğunun bilincinde olarak gerçekleştirdiği bir fiili ya da ihmalden kaynaklandığını ispat ederse bu istisna veya sınırlandırma geçerli olmayacaktır. Aksi halde bu zararlardan taşıyan sorumlu değildir. Yani Rotterdam Kuralları'nda taşıyanın canlı hayvan taşınmasında meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için zarara bilerek ve kasten sebep olmuş olması şartı aranmaktadır.

3.2.3 Gecikmeden doğan zarar

Gecikme taşımacılıkta kavram olarak, belirlenen taşıma süresinin aşılması şeklinde ifade edelebilir. Daha açık bir tanımlama vermek gerekirse, eşyanın taraflarca belirlenen taşıma süresi içinde veya böyle bir süre belirlenmediği takdirde, hal ve şartlar dikkate alınarak basiretli bir taşıyandan beklenen makul süre içinde gönderilene teslim edilmemesi durumunda gecikme vardır (Gençtürk, 2006).

Taşıyanın sorumluluğu konusunda üç konvansiyon arasındaki en belirgin fark Lahey-Visby Kuralları'nda gecikmeden kaynaklanan sorumluluktan söz edilmezken, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları'nda gecikmeye yer verilmesidir (Berlingieri, 2009).

Taşıyanın gecikmeden ileri gelen sorumluluğu ilk kez Hamburg Kuralları'nda ele alınmıştır. HK m. 5/2'ye göre gecikme, taşıma sözleşmesinde öngörölmüş boşaltma limanına açıkça anlaşılan süre içinde veya böyle bir anlaşma yoksa özenli bir taşıyandan olayın özellikleri dikkate alınarak istenebilecek makul süre içinde yükün

teslim edilmemiş olması durumunda meydana gelir (Berlingieri, 2009). Taşıyanın eşyanın ziya veya hasara uğraması ya da gecikmeli tesliminden dolayı kendisinin veya yardımcılarının zarara sebep olan olay veya sonuçlarını önlemek için makul olarak alınması istenebilecek olan tedbirleri aldıklarını ispatlamadıkça, sorumlu olduğu benzer ifadelerle hükme bağlanmıştır (Gençtürk, 2006). Taşıyanın HK m. 5 uyarınca eşyanın gecikme ile tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğu, geç teslim edilen eşya için ödenen navlunun 2,5 katına eşit bir tutarla sınırlıdır⁷⁸. Ancak bu tutar, navlun sözleşmesi gereğince ödenen toplam navlun miktarını hiçbir şekilde aşmaz.

HK m. 5/3'e göre hak sahibi, teslim süresinin sona ermesinden itibaren 60 gün içinde teslim edilmeyen eşyayı kaybolmuş eşya sayabilmektedir. Bu süre zarfında ihbarda bulunmadıkça taşıtan gecikme için tazminat talebinde bulunamaz.

Rotterdam Kuralları m. 21'e göre ise gecikme, taşıma sözleşmesinde sadece anlaşılan süre içinde yükün varış yerinde teslim edilmemesiyle meydana gelir. Bu durumda, eğer yükün teslim edileceği zaman taşıma sözleşmesinde yer alıyorsa, taşıyan yükte fiziksel bir hasar olmasa da sözleşme şartlarına göre yükün zamanında teslim edilmemesinden kaynaklanan ekonomik zarardan sorumlu olacaktır. Eğer taraflar belirli bir teslim zamanı için anlaşmamış ise konvansiyon m. 22'de bu konudaki kararı taşıma sözleşmesinin yorumuna bırakmaktadır (von) Ziegler, 2009). Hak iddia edenin, gecikmeye nedeniyle ekonomik kaybı olduğunu ispat etmesine gerek yoktur, yalnızca gecikme olduğunu ve gecikmenin taşıyanın sorumluluk periodunda gerçekleştiğini ispatlaması gerekir. Hamburg Kuralları'nda ise taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için taşıtanın ekonomik bir kaybı olması gerekir (CIFFA, 2009).

Geç teslimden kaynaklanan zararın tazmini için taşıyana yüklerin teslimini takip eden 21 ardışık gün içinde ihbarda bulunulmalıdır, aksi halde dava hakkı kaybedilmiş olur⁷⁹.

Rotterdam Kuralları'na göre taşıyanın gecikmenin sebep olduğu ekonomik kayıp nedeniyle sorumluluğu Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi, geç teslim edilen yük

⁷⁸ Hamburg Kuralları madde 6/1-b.

⁷⁹ Rotterdam Kuralları madde 23/4.

için ödenen taşıma ücretinin 2.5 katı ile sınırlandırılmıştır⁸⁰. Taşıyanın gecikmeden kaynaklanan sorumluluğu ile m. 59/1’de belirtilen kayıp veya hasar durumundaki sorumluluğundan kaynaklanan ödenecek toplam tutar, yükün tamamen ziya durumunda m. 59/1’e göre ödenecek toplam tutarı geçmez. Miktar sözleşmesi söz konusu olmadığı müddetçe taşıyanın gecikmeden kaynaklanan sorumluluğunu hariç bırakma veya daha düşük limitle sınırlandırma imkanı yoktur (Moore, 2009).

Taşıyan teslimdeki gecikmeden kaynaklanan sorumluluğundan kurtulmak için ya m. 17/2 uyarınca direk olarak kusurlu olmadığını ya da gecikmeye sebep olan olayın m. 17/3’te yer alan istisnai sebeplerden kaynaklandığını ispatlamalıdır. Diğer taraftan teslimdeki gecikmeye, taşıyanın veya m. 18’de belirtilen taşıyanın fiilerinden sorumlu olduğu kişilerin kişisel kusurları veya hasara sebebebiyet verecek dikkatsizce fiil veya ihmallerinin sonucu meydana geldiği ispat edilirse, taşıyan sınırlı sorumluluktan faydalanamaz⁸¹.

3.2.4 Yargı yetkisi

Lahey-Visby Kuralları yetki konusunun sadece yüke ilişkin zarar davaları ile sınırlı bir konu olmadığı gerekçesiyle bilinçli olarak bu konuya yer vermemiş, bu konuyu milli hukuka bırakmıştır (Tarman, 2010).

Hamburg Kuralları, deniz yoluyla eşya taşınması kapsamında yetki ve tahkim konusunu düzenlenen ilk uluslararası rejimdir (Tarman, 2010). Yargı yetkisi ile ilgili hükümler HK m. 21’de ele alınmış ve daha çok yetkili olacak mahkemenin belirlenmesi hususlarına değinilmiştir. Eşya taşınmasına ilişkin tüm anlaşmazlıklarda davacıya aşağıda bulunan yer veya limanlardan birinde bulunan mahkemelerden dilediğinde dava açma hakkı tanınmıştır;

- a) davalının iş merkezinin bulunduğu yer,
- b) sözleşmenin akdolunduğu yer,
- c) yükleme veya boşaltma limanının bulunduğu yer,

⁸⁰ Rotterdam Kuralları madde 60.

⁸¹ Rotterdam Kuralları madde 61/2.

d) sözleşmede bu amaçla kararlaştırılan yer.

Bunların dışında ayrıca davacının kendi mevzuatının veya uluslararası hukukun uygulanabilir kuralları gereğince, taşımayı yapan gemiyi veya aynı taşıyanın diğer herhangi bir gemisini haczetmiş bir sözleşen devlette dava açabilir.

Rotterdam Kuralları'nda yargı yetkisi ve tahkim, opsiyonel olarak yer almıştır, yani yargı yetkisi ve tahkim hükümlerinin uygulanabilmesi için bir devletin söz konusu bölümler ile bağlı olacağına ilişkin beyanda bulunması şartı konmuştur⁸² ve bu seçimin her zaman yapılabileceği kabul edilmiştir⁸³. Böylece RK'nı bu bölümler hariç olmak üzere onaylamak mümkün olabilecektir. Bu bölümler ile bağlı olmayan bir devlet mahkemesi, yetki veya tahkime ilişkin bir konuyu aksi taktirde geçerli olan iç hukuka, sözleşme hukukuna veya başka herhangi bir uluslararası metne göre belirleyecektir (Tarman, 2010). Bu durum önceki konvansiyonlarla karşılaştırıldığında bir ilktir ve bu çözümün devletleri RK'nı kabul etmek yönünde teşvik edeceği düşünülmüştür (Tarman, 2010). Örneğin Avrupa Birliği bünyesinde, üye devletlerin konvansiyona ayrı ayrı taraf olmalarının önüne geçmek düşüncesiyle, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları'nın yargı hükümleri Komisyon ve Avrupa Konseyi'nin yetki kapsamı altına alınmıştı (Berlingieri, 2009). Bu zorluk Rotterdam Kuralları'nın yargı ile ilgili hükümlerinin devletlerin bağlayıcılığını kabul etmelerini bildirmelerine bağlı olarak uygulanması yöntemiyle çözümlenmek istenmiştir (Berlingieri, 2009). Devletlerin hükümlerin bağlayıcılığını kabul etmeleri “opt in” şeklinde ifade edilmiştir.

Rotterdam Kuralları'nın yargı yetkisi ve tahkim ile ilgili hükümleri, esas olarak Hamburg Kuralları'nın aşırı derecede kısıtlayıcı yaklaşımını temel almıştır, West of England (2009), ancak RK'nın belirli şartlar altında münhasır yetki anlaşmalarına izin veriyor olması HK ile aralarında en önemli farktır.

Rotterdam Kuralları uyarınca esasa ilişkin bir uyuşmazlık çıktığında hangi mahkemelerin yetkili olduğu 14. bölümde düzenlenmiştir. Taraflar uyuşmazlığı kendileri için daha lehte, daha rahat ve yakın buldukları bir yer mahkemesinde çözmek konusunda çaba sarfetmektedirler (Tarman, 2010). RK m. 66'ya göre, eğer

⁸² Rotterdam Kuralları madde 74 ve madde 78.

⁸³ Rotterdam Kuralları madde 91.

taşıma sözleşmesi m. 67 veya m. 72 uyarınca münhasır yetkili bir mahkeme öngörmüyor ise, davacı taşıyana karşı aşağıdaki listede yargı yetkisi bulunan yetkili mahkemede dava açabilir⁸⁴;

- a) taşıyanın ikamet ettiği yer,
- b) taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan teslim alma yeri,
- c) taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan teslimat yeri,
- d) yüklerin gemiye yüklendiği ilk yükleme limanı,
- e) yüklerin gemiden boşaltıldığı son boşaltma limanı, veya
- f) bu konvansiyon hükmünde taşıyana karşı oluşabilecek davaların karara bağlanması amacıyla taşıyan ve taşıtan arasında taşıma sözleşmesinde anlaşmayla belirlenmiş yetkili mahkeme veya mahkemeler.

Rotterdam Kuralları, Hamburg Kuralları'ndan farklı olarak mahkeme yeri seçiminde sözleşmenin akdolunduğu yer mahkemesine, sözleşmenin ifasıyla herhangi bir ilgisinin bulunmama ihtimalini göz önünde bulundurarak yer vermemiştir (Tarman, 2010). Diğer bir fark, RK'da seçilen yetkili mahkemenin konvansiyona taraf bir devlet mahkemesi olması koşuludur. Bu demektir ki yukarıda sayılan listedeki mahkeme yerlerinden yalnızca birinin RK'na taraf olması durumunda, davacının yalnızca bu mahkemeyi seçme hakkı olacaktır.

Taraflar her ne kadar taşıma sözleşmelerinde yargı yetkisinin seçimi konusunda anlaşmaya varmış olsalar dahi aralarındaki sözleşme miktar sözleşmesi olmadığı sürece bu seçimin üstünlüğü yoktur, Steamship Mutual (2009), taşıtanın yukarıda belirtilen diğer yetkili mahkemelere başvurma hakkı vardır. Tarafların aralarında anlaşarak seçtikleri mahkemenin meydana gelen anlaşmazlıklarda münhasır yargı yetkisine sahip olabilmesi için, bu anlaşma;

- a) bir miktar sözleşmesinde olmalı (RK m. 67/1-a),

⁸⁴ Rotterdam Kuralları m.67, miktar sözleşmelerine; m.72, uyuşmazlığın ortaya çıkmasından sonra yapılan anlaşmalara veya davalının yetki itirazında bulunmadığı hallere ilişkindir, (naklen); Tarman, 2010.

- b) miktar sözleşmesi, tarafların adlarını ve adreslerini açıkça belirtmeli (RK m. 67/1-a),
- c) miktar sözleşmesi (i) karşılıklı müzakere edilmiş olmalı [RK m. 67/1-a(i)] veya (ii) münhasır bir yetki anlaşması olduğuna ilişkin açık bir ibare içermeli ve söz konusu yetki anlaşmasını içeren miktar sözleşmesinin ilgili bölümlerini belirtmeli [RK m.67/1-a(ii)],
- d) konvansiyona taraf devletlerden birindeki mahkeme veya mahkemeleri açıkça belirtmelidir (RK m. 67/1-b).

RK m. 66 ve m. 67'deki hükümlerin tarafları konvansiyona taraf olmayan bir ülkedeki mahkemeyi seçme konusunda sınırlandırdığını görüyoruz.

Miktar sözleşmesi tarafları seçtikleri herhangi bir yerde dava açmak ya da tahkime gitmek konusunda anlaşmaya varabilirler. Eğer belli koşullar sağlanırsa⁸⁵, miktar sözleşmesindeki taraflar arasındaki mahkeme veya tahkim yeri anlaşması, miktar sözleşmesine ait bir konişmento hamiline kadar genişletilebilir (Hooper, 2009).

Denizcilikte ifa eden tarafa açılacak davalar, taşıyana karşı açılacak davalardan ayrı olarak değerlendirilmiş ve RK m. 68'de davacının aşağıda belirtilen yerlerde yargı yetkisi bulunan yetkili mahkemede denizcilikte ifa eden tarafa karşı dava açabileceği belirtilmiştir;

- a) denizcilikte ifa eden tarafın ikamet ettiği yer,
- b) denizcilikte ifa eden tarafın yükü teslim aldığı liman,
- c) denizcilikte ifa eden tarafın yükü teslim ettiği liman,
- d) denizcilikte ifa eden tarafın yüklerle ilgili faaliyetlerini gerçekleştirdiği liman.

⁸⁵ Rotterdam Kuralları madde 67/2'ye göre, miktar sözleşmesine taraf olmayan bir kişi, münhasır yetki anlaşması ile sınırlandırılması için;

- a) Mahkemenin madde 66/a' da belirtilen yerlerden birinde olması,
- b) Bu anlaşmanın bir taşıma belgesinde veya elektronik taşıma kaydında yer alması,
- c) Bu kişinin münhasır yetki anlaşmasından haberdar edilmiş olması,
- d) Söz konusu mahkemenin bu kişinin münhasır yetki anlaşması ile sınırlandırılmasını kabul etmesi gerekmektedir.

Taşıyana ve denizcilikte ifa eden tarafa karşı ancak yukarıda anlatılan RK m. 66 ve m. 68’de belirtilen mahkemelerde dava açılabilir. Bu hükmün iki istisnası vardır; biri m. 71’de belirtilen davaların birleştirilmesi diğeri ise m. 72’de belirtilen uyuşmazlıktan sonra anlaşma durumlarıdır (Tarman, 2010).

Davaların birleştirildiği durumlar;

- 1) RK m. 67 veya m. 72’ye göre bağlayıcılığı olan münhasır yetki anlaşmasının mevcut olduğu durumlar hariç, eğer hem taşıyan hem denizcilikte ifa eden taraf aleyhine aynı olaydan doğan tek bir dava açılmış ise dava hem m. 66 hem de m. 68’de belirtilen mahkemeden sadece birinde başlatılabilir. Eğer böyle bir mahkeme yok ise denizcilikte ifa eden tarafın yükü teslim aldığı veya yükü teslim ettiği veya yüklerle ilgili faaliyetlerini gerçekleştirdiği limanda açılabilir.
- 2) RK m. 67 veya m. 72’ye göre bağlayıcılığı olan münhasır yetki anlaşmasının mevcut olduğu durumlar hariç, bir kişiyi, m. 66 veya m. 68 göre yargı yeri seçme hakkında mahrum eden bir sorumluluk reddi veya başka bir dava açan taşıyan veya denizcilikte ifa eden taraf, davalının talebi üzerine, davalı m. 66 veya m. 68’de belirtilen mahkemelerden birini seçmesiyle, davayı geri çeker.

RK m. 72’ye göre, bir ihtilaf ortaya çıkmasından sonra, ihtilafın tarafları bu ihtilafı herhangi bir yetkili mahkemede çözüme konusunda anlaşabilirler ve bir davalının, yargı yetkisine itiraz etmeden, onun huzurunda hazır bulunduğu bir yetkili mahkeme, yargı yetkisinin sahibidir. Bu demektir ki taraflar arasında münhasır yetki anlaşması olsa dahi, yeni bir anlaşma yapmak suretiyle yetkili mahkemeyi değiştirebilirler ve davanın farklı bir mahkemede görülmesi söz konusu olabilir (Tarman, 2010).

Rotterdam Kuralları’nın yargı yetkisi ve tahkim ile ilgili hükümlerinde en çok eleştirilen, bu hükümlerin ülkelerin isteğine bağlı olarak uygulanacak olmasıdır. Uluslararası bütünlük sağlamayı amaçlayan konvansiyonun bu konularda ayrılıklara neden olacağı düşünülmektedir. Ancak taslak çalışmalarında bir grup devletin bu bölümlerin tamamen çıkarılmasını, diğer grubun mutlaka bulunması gerektiğini savunmasının ardından ortak çözüm, ilgili hükümlerin devletlerin seçimine bırakılması yöntemiyle sağlanmaya çalışılmıştır.

3.2.5 Tahkim

Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları'nda yer alan tahkim hükümleri bu konvansiyonlardaki yargı yetkisi hükümleriyle paraleldir, Berlingieri (2009), tahkim yeri seçimi gibi. Yargı yetkisi gibi tahkim de Rotterdam Kuralları'nda opsiyonel olarak yer almıştır, yani bu konudaki konvansiyon hükümlerinin uygulanabilmesi için tarafların kuralların bağlayıcılığını kabul etmiş olduklarını belirtmiş olmaları gerekmektedir⁸⁶.

Tahkim ile ilgili hükümler Hamburg Kuralları m. 22'de yer almıştır. Buna göre taraflar, aralarında çıkacak herhangi bir anlaşmazlık için tahkim yoluna gideceklerini kararlaştırabilirler. Yalnız taşıma sözleşmesine uygun olarak düzenlenen konişmento üzerinde bu koşulun konişmento hamilini bağlayacağı şeklinde bir yazılı beyan yok ise, taşıyan konişmentoyu devralan hamile karşı bu kararı dayatamaz ve tahkim davacının tercihine bağlı olarak davalının;

a) Ülkesinde;

- davalının ticaret merkezi veya yoksa mutadan oturduğu yer; veya
- davalının aynı yerde sözleşmeyi akdeden bir ticari işletmesi, şubesi veya acentası bulunmak kaydıyla sözleşmenin akdolunduğu yer; veya
- yükleme veya boşaltma limanı, bulunan bir devletin sınırları içindeki bir yerde; veya

b) Tahkim klotu veya sözleşmesinde bu amaçla kararlaştırılan yerde, yapılır.

Rotterdam Kuralları'nda da Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi taraflar, eşyanın taşınmasına ilişkin her türlü uyuşmazlıkta tahkime başvurmak konusunda anlaşabilirler⁸⁷.

Tahkim işlemleri, taşıyan aleyhine bir iddia ileri süren kişinin tercihine bağlı olarak, aşağıdaki yerlerde gerçekleştirilir⁸⁸;

⁸⁶ Rotterdam Kuralları madde 78.

⁸⁷ Rotterdam Rules madde 75/1.

⁸⁸ Rotterdam Kuralları madde 75/2.

- a) tahkim anlaşmasında bu amaçla belirlenmiş yer,
- b) aşağıdakilerden herhangi birinin yerleşik bulunduğu bir devlette yer alan diğer yerler;

-taşıyanın ikametgahı,

-taşıma sözleşmesinde karara bağlanan teslim alma yeri,

- taşıma sözleşmesinde karara bağlanan teslimat yeri, veya

-yüklerin gemiye ilk yüklendiği liman veya yüklerin gemiden en son boşaltıldığı liman.

Dava açılacak yetkili mahkemeler, RK'na taraf devlet mahkemeleri ile sınırlı iken, m. 75/2 tahkim yerinin RK'na taraf bir devlette bulunmasını şart koşmamaktadır. Tahkim yeri, herhangi bir ülkede olabilir (Tarman, 2010).

Miktar sözleşmelerinde taraflar arasında belirlenen tahkim yeri, meydana gelecek ihtilaflarda bağlayıcı olacaktır⁸⁹. Tahkim anlaşmalarında belirlenen tahkim yeri, münhasır yetki sözleşmelerinde anlatılan aynı şartlarla (RK m. 67) miktar sözleşmesinin taraflarını bağlayacaktır (RK m. 75/3). Tek fark münhasır yetki sözleşmelerinde yetkili mahkemenin RK'na taraf olma şartı varken tahkim anlaşmalarında RK'na taraf bir ülkeyi tahkim yeri olarak seçme zorunluluğu yoktur.

Bu sözleşmeye taraf olmayan üçüncü kişilerin tahkim yerinin bağlayıcılığına tabi tutulabilmesi için miktar sözleşmelerindeki münhasır yetki anlaşmalarının üçüncü kişiye karşı ileri sürülebilmesi için gerekli koşulların aynısının sağlanması gerekmektedir⁹⁰.

Yargı yetkisi hükümlerinde olduğu gibi tahkimde de taraflar, bir ihtilaf meydana geldikten sonra da bu ihtilafın herhangi bir yerde tahkim yoluyla çözümlenmesine karar verebilirler⁹¹. Bu tarz bir anlaşma daha önce yapılmış bir yetki veya tahkim anlaşmasının yerine geçer (Tarman, 2010).

⁸⁹ Rotterdam Kuralları madde 75/3.

⁹⁰ Rotterdam Kuralları madde 75/4.

⁹¹ Rotterdam Kuralları madde 77.

3.3 Rotterdam Kuralları'nın Getirdiği Yeni Hükümler

Rotterdam Kuralları, deniz taşımacılığı alanında geçerli olan uluslararası konvansiyonların hiçbirinde şimdiye kadar düzenlenmemiş sektörün ihtiyaç duyduğu ve konvansiyonun amacına uygun olarak farklı konularda da hükümler getirmiştir.

3.3.1 Yeni terim ve kavramlar

Rotterdam Kuralları birinci bölümde yer alan tanımlar kısmı incelendiğinde, RK'nın diğer konvansiyonlardan yer almayan yeni terimler getirdiği görülmektedir.

3.3.1.1 Miktar sözleşmeleri (volume contracts)

Miktar sözleşmeleri m. 1/2'de; belirlenen miktarda yükün, kararlaştırılan bir süre zarfında sevkiyatlar serisi halinde taşınmasına ilişkin taşıma sözleşmesi olarak tanımlanmıştır⁹². Miktarın tanımlanması asgari, azami veya belirli bir aralık içerebilir.

3.3.1.2 İfa eden taraf (performing party)

İfa eden taraf m. 1/6'da; doğrudan veya dolaylı olarak taşıyanın talebiyle veya taşıyanın gözetimi veya kontrolü altında hareket etmesi ölçüsünde, bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde, taşıyanın yüklerin teslim alınması, yüklenmesi, elleçlenmesi, istiflenmesi, taşınması, gözetimi, boşaltılması ve teslim edilmesi ile ilgili yükümlülüklerinden herhangi birini ifa eden veya ifa etmeyi üstlenen taşıyan dışındaki kişi olarak tanımlanır. Bu durum konu ile ilgili mevcut uluslararası düzenlemelerde işaret edilen taşıyan tanımını ve taşıyanın sorumluluk sahasını genişletmektedir (Kırval ve Durak, 2010). Ancak ifa eden taraf, doğrudan veya dolaylı olarak, belge üzerindeki taşıtan, kontrol eden taraf veya alıcı tarafından tutulan bir kişiyi kapsamaz.

Kapıdan kapıya yapılan taşıma sözleşmelerinde taşıyan dışında eşyanın taşınmasında görev alan birçok taraf vardır. Bu nedenle Rotterdam Kuralları taşıma sözleşmesini düzenliyor olmasına rağmen, sözleşme tarafları dışındaki kişileri de dikkate almıştır. İfa eden tarafı, sorumluluk açısından denizcilikte ifa eden taraf ve denizcilik

⁹² Detaylı bilgi için bkz. 3.3.3 Miktar sözleşmeleri.

haricindeki ifa eden taraf olarak ikiye ayırabiliriz. İlerleyen konuda açıklanacağı üzere denizcilikte ifa eden taraf yük ilgililerine karşı direk olarak sorumlu olduğu halde denizcilik haricindeki ifa eden tarafın, diğer bir ifadeyle sadece yükün kara ayağındaki hareketini ifa eden tarafın, hareket ve ihmallerinden taşıyan sorumludur, denizcilik haricindeki ifa eden taraf taşıma sözleşmesi çerçevesinde yük ilgililerine karşı sorumlu değildir (Moore, 2009).

3.3.1.3 Denizcilikte ifa eden taraf (maritime performing party)

Denizcilikte ifa eden taraf m. 1/7’de; bir geminin yükleme limanına varışı ile geminin boşaltma limanından ayrılışı arasındaki süre boyunca, taşıyanın herhangi bir yükümlülüğünü ifa eden veya ifa etmeyi üstlenen ifa eden taraf olarak tanımlanır. Kısaca söylemek gerekirse denizcilikte ifa eden taraf, deniz taşımacılığıyla ilgili bir hizmet sunabilen ifa eden taraftır (Fujita, 2009). Bir kara taşıyıcısı, yalnızca hizmetlerini bir liman bölgesinde ifa ediyorsa veya ifa etmeyi üstleniyorsa, denizcilikte ifa eden taraf olabilir. Örneğin denizaşırı taşıyanlar (the ocean carriers), yakın yol taşıyanlar (the feeder carrier), alt taşıyanlar (taşeronlar), stevedorlar, terminal işletmecileri, freightforwarderlar, liman acentaları, NVOCC’ler, vb. Örneğin sadece limana girip konteyneri alan ve limandan ayrılan forwarderlar da limanda kaldıkları süre boyunca denizcilikte ifa eden taraf olarak kabul edilirler. Bu sayede liman işletmecileri tedarik zincirinin bir parçası olarak ilk defa yük sahiplerine karşı potansiyel, yasal sorumluluk sahibi olacaklar (Radhika 2009). Şuanki uygulamada sigortacı onaylı düzenlemeler ve standart işletim koşulları liman işletmecilerini yönetmektedir ve herhangi bir sorumluluk durumunda, liman lehine kararlar vermektedirler. Fakat yeni sistem bunu değiştirecek ve artık limanlar kayıp, hasar veya gecikmeden sorumlu tutulabilecekler. Diğer taraftan bir gönderilen, yükünü zamanında teslim almaz ise taşıyan ve terminal yükü liman dışında depolama hakkına sahiptir ve böylece limanda sıkışıklığın önüne geçilecektir (Radhika 2009).

Liman dahilindeki ifa eden tarafın RK’na göre sorumlu tutulabilmesi için limanın bulunduğu ülkenin akit ülke olma şartı aranmaktadır (Şişmanyazıcı 2010b). Ancak deniz ayağı taşıyıcısı üst taşıyıcı ile birlikte (taşıyan) ayrı ve müştereken taşıtana karşı limanda yükü teslim aldığı andan tahliye limanında yük limandan çıkana kadar olan safhada sorumlu olmaktadır (Şişmanyazıcı 2010b).

Denizcilikte ifa eden taraf, eğer yükü teslim aldığı veya teslim ettiği veya yüklerle ilgili faaliyetlerini gerçekleştirdiği liman konvansiyona taraf bir ülkede ise ve kayıp veya hasara sebep olan olay kendi sorumluluk süresinde meydana gelmiş ise Rotterdam Kuralları'nda yer alan taşıyanın sorumluluk ve yükümlülüklerine tabi olacak ve taşıyanın sahip olduğu savunma ve sorumluluk limitlerine hak kazanacaktır⁹³. Bununla beraber taşıyan taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesinin bütününden sorumlu kalacaktır. Taşıyanın taşıtanla konvansiyonun öngördüğünden daha fazla yükümlülük veya yüksek sorumluluk limiti konularında anlaşmaları durumunda ise, denizcilikte ifa eden taraf bu anlaşmayı açıkça kabul etmediği sürece bu yükümlülük ve sorumluluk limiti kendisini bağlamaz⁹⁴.

Rotterdam Kuralları taşıyan dışında sadece denizcilikte ifa eden tarafa sorumluluk yüklemiştir, diğer ifa eden taraflar sorumluluk sistemi dışında bırakılmıştır (Fujita, 2009). Çünkü aksi taktirde denizcilikte ifa eden taraf olmayan diğer ifa eden taraflar örneğin kara nakliyecisi veya demiryolu taşıyıcısı, hem Rotterdam Kuralları hem de diğer uluslararası konvansiyonun konusunu oluşturacaklardı.

Eğer taşıyan ve bir veya daha fazla denizcilikte ifa eden taraf ile yükte meydana gelen kayıp, hasar veya gecikmeden birlikte sorumlu ise, sorumlulukları işbu konvansiyonun öngördüğü limite kadar “müşterek ve bireysel”dir⁹⁵.

Rotterdam Kuralları'nın getirmiş olduğu denizcilikte ifa eden taraf kavramı, mevcut diğer konvansinyonlara göre gerçekten önemli bir gelişmedir. Daha önce bu kuruluşlar sorumluluklarını sınırlama imkanı veren hiçbir zorunlu uluslararası konvansiyona tabi olmamışlardı (Zaitsoff, 2009). Ancak yeni bir terim olduğu için uygulamada problem yaşanıp yaşanmayacağı kurallar yürürlüğe girdiğinde anlaşılacaktır.

3.3.1.4 Belge üzerindeki taşıtan (documentary shipper)

Belge üzerindeki taşıtan m. 1/9'da; taşıma belgesinde veya elektronik taşıma kaydında “taşıtan” olarak adının geçmesini kabul eden, taşıtan dışındaki kişi olarak tanımlanır. Örneğin FOB satıcı, forwarderlar, NVOCC'ler gibi.

⁹³ Rotterdam Kuralları madde 19/1

⁹⁴ Rotterdam Kuralları madde 19/2.

⁹⁵ Rotterdam Kuralları madde 20.

Belge üzerindeki taşıtan, taşıtanın bu konvansiyonda belirlenen yükümlülük ve sorumluluklarına tabi olduğu gibi taşıyanın hak ve savunmalarından da faydalanabilir⁹⁶. Fakat bu durum taşıtanın sorumluluk, yükümlülük, hak ve savunmalarını etkilemez.

3.3.1.5 Kontrol hakkı (right of control)

Yükün kontrol hakkı, m. 1/12’de; bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde, taşıyana sorumluluk süresince eşya ile ilgili talimat verme hakkı olarak tanımlanır.

3.3.1.6 Kontrol eden taraf (controlling party)

Kontrol eden taraf, m. 1/13’te; m. 51 uyarınca, idare hakkını icra etme hakkına sahip kişi olarak tanımlanır.

3.3.1.7 Taşıma belgeleri (transport documents)

Rotterdam Kuralları, Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları’na göre taşıma belgelerindeki hak ve yükümlülükleri oldukça geniş bir yelpazade düzenlemek üzere tasarlanmıştır ve geleneksel teknik terimler kullanılmamıştır (Williams, 2009). Konişmento, sea waybill, vs. gibi belirli bir isim kullanmaktansa genel bir isim olan taşıma senedi tercih edilmiştir. Kurallardaki tanımına bakacak olursak taşıma belgesi; bir taşıma sözleşmesi altında taşıyan tarafından düzenlenen;

- a) Bir taşıma sözleşmesi altında taşıyan veya ifa eden tarafın eşyayı teslim aldığını kanıtlayan; ve
- b) Bir taşıma sözleşmesini kanıtlayan veya içeren, bir belgedir⁹⁷.

RK taşıma belgelerini ciro edilebilir ve ciro edilemez taşıma belgeleri olarak ikiye ayırmıştır. Ciro edilebilir taşıma belgeleri; “emrine” veya “ciro edilebilir” veya belgeye uygulanacak yasa tarafından kabul edilen başka bir ibare ile, eşyanın taşıtanın emrine, alıcının emrine veya hamiline gönderilmiş olduğunu gösteren ve “ciro edilemez” olduğu açıkça beyan edilmeyen taşıma belgesi anlamına gelir. Ciro edilemez taşıma belgeleri ise; ciro edilebilir taşıma belgesi olmayan taşıma belgeleri

⁹⁶ Rotterdam Kuralları madde 33.

⁹⁷ Rotterdam Kuralları madde 1/14.

anlamına gelmektedir⁹⁸. Taşıma belgesinin ciro edilebilir veya ciro edilemez oluşu önemli kanuni sonuçlar taşır. Bu konvansiyon ile kapsanan kağıt belge çeşitleri; ciro edilebilir dökümanlar (geleneksel konişmentolar), door-t-door B/L, Straight B/L ve ciro edilemez taşıma belgeleri/sea waybills’lerdir (Grau, 2009).

3.3.1.8 Elektronik iletişim (electronic communication)

Elektronik iletişim m. 1/17’de; elektronik, optik, dijital veya benzeri araçlarla üretilen, gönderilen, alınan veya depolanan ve bunun sonucunda iletilen bilgilerin daha sonra kullanılmak üzere erişilebilir haldeki bilgi olarak tanımlanmıştır.

3.3.1.9 Elektronik taşıma kaydı (electronic transport record)

Elektronik taşıma kaydı m. 1/18’de; bir taşıyan tarafından bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde, elektronik iletişim yoluyla düzenlenen, özel şart belirten ek vasıtasıyla elektronik taşıma kaydı ile mantıksal olarak ilişkilendirilmiş veya başka yolla elektronik taşıma kaydına aynı zamanda veya düzenlenmesinden sonra taşıyan tarafından bağlanan ve böylece elektronik taşıma kaydının bir parçası haline gelen bilgiyi de içeren, bir veya birden fazla masajdaki bilgi olarak tanımlanmıştır. Elektronik taşıma kaydı, taşıyanın veya ifa eden tarafın bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde yükü teslim aldığı ve bir taşıma sözleşmesinin kanıtı olma niteliğindedir⁹⁹. Ciro edilebilir veya ciro edilemez elektronik taşıma kaydı olarak kullanılabilirler.

Ciro edilebilir elektronik taşıma kaydı, “emrine” veya “ciro edilebilir” veya belgeye uygulanacak yasa tarafından kabul edilen başka bir ibare ile, eşyanın taşıtanın emrine, alıcının emrine veya hamiline gönderilmiş olduğunu gösteren ve açıkça “ciro edilemez” olduğu beyan edilmeyen elektronik taşıma kaydı anlamına gelir. Ciro edilemez elektronik taşıma kaydı ise; ciro edilebilir elektronik taşıma kaydı olmayan elektronik taşıma kaydı anlamına gelmektedir¹⁰⁰.

⁹⁸ Rotterdam Kuralları madde 1/15 ve madde 1/16.

⁹⁹ Rotterdam Kuralları madde 1/18.

¹⁰⁰ Rotterdam Kuralları madde 1/19 ve madde 1/20; detaylı bilgi için bkz 3.3.2 Elektronik Taşıma Kayıtları.

3.3.2 Elektronik taşıma kayıtları

Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları'nın oluşturulduğu dönemlerde elektronik ticaret ve elektronik konişmento kullanımı henüz başlamadığından bu sözleşmelerde elektronik taşıma kayıtlarını içermez. Elektronik iletişimde devam eden gelişmeler karşısında, her ne kadar kağıt belgelerin elektronik kayıtlara dönüşümünü sağlamaya yönelik sistem yaratma girişimleri henüz başarıya ulaşmış olmasa da, Rotterdam Kuralları gelecekte yaygınlaşacağı düşünülen elektronik taşıma belgeleri kullanımına izin veren ve yasal altyapısını düzenleyen hükümler getirmiştir. Özellikle geleneksel konişmentoya ve diğer taşıma belgelerine, örneğin taşıma senetleri ve elektronik ticaret sistemi, işlevsel eşitlik getirmiştir (ICS, 2009). Elektronik taşıma kaydı sayesinde taşıyanlar üzerinde uzun yıllardır büyük bir baskı sebebi olan taşıma belgesinin boşaltma limanına gemi varmadan önce gelmemiş olması, postada gecikmesi ve bu nedenle yükün taşıma belgesi olmadan boşaltılması problemi çözümlenmiş olacaktır. Elektronik taşıma kayıtlarının kullanımıyla kısalan işlem süresi ve azalan hata olasılığı sayesinde masraflar azalacaktır.

Elektronik taşıma kayıtlarının kullanımı ile ilgili hükümlere Rotterdam Kuralları bölüm 3'te yer verilmiştir. Buna göre; bir elektronik taşıma kaydının düzenlenmesi ve ardından da kullanımının taşıyan ve taşıtanın ortak kararı olması şartıyla, işbu konvansiyon çerçevesinde bir taşıma belgesinde bulunması gereken herhangi bir şey, bir elektronik taşıma kaydına yazılabilir ve bir elektronik taşıma kaydının düzenlenmesi, münhasır kontrolü veya devri, bir taşıma belgesinin düzenlenmesi, münhasır kontrolü veya devri ile aynı etkiye sahiptir¹⁰¹. Bu hükümler elektronik kayıtlara hem koşul hem etki açısından kağıt belgeler ile eşit muamele edileceği anlamına gelmektedir. Kurallar ayrıca ciro edilebilir elektronik kaydının kullanımı ile ilgili prosedürleri m. 9'da, düzenlenen bir taşıma belgesinin, bir elektronik taşıma kaydı ile değiştirilmesine, veya tam tersi, olarak sağlayarak ilgili prosedürleri m. 10'da tanımlamıştır. Bir elektronik taşıma kaydı, taşıyanın veya onun adına hareket eden şahsın elektronik imzasını içerebilir. Bu elektronik imza, imzalayanın

¹⁰¹ Rotterdam Kuralları madde 8.

elektronik taşıma kaydıyla olan bağlantısını tanımlar ve taşıyanın elektronik taşıma kaydına iznini gösterir¹⁰².

Bunların dışında kural metninin farklı bölümlerinde elektronik taşıma kayıtlarıyla ilgili düzenlemelere yer verilmiştir (m. 35, 36, 37, 39, 40, 41, 45, 47, 51, 57, 58). Yukarıda kısaca bahsettiğimiz düzenlemeler aslında tamamen yenilikçi değildir, konvansiyonun amacı zaten var olan uygulamayı netleştirmek ve birleştirmektir (Grau, 2009).

3.3.3 Miktar sözleşmeleri

Rotterdam Kuralları m. 79 genel olarak hem taşıyan ve denizcilikte ifa eden tarafın hem de taşıtan, alıcı ve kontrol eden tarafın yükümlülük ve sorumlulukları ile ilgili kuralların emredici olduğunu temin etmekte, taşıma sözleşmesinde aksine alınmış herhangi bir kararı hükümsüz saymaktadır¹⁰³. Fakat bazı durumlar için RK miktar sözleşmeleri ile sözleşme serbestisine izin vermiştir.

Miktar sözleşmeleri için özel bir rejim uygulanması önerisi Amerika Birleşik Devletleri tarafından gelmiş, kendi ulusal taşımacılık sistemi için gerekli olduğunu ileri sürerek konvansiyonda yer almaması halinde RK'na taraf olmayacağını açıklamıştır. ABD gibi uluslararası deniz taşımacılığında önemli yeri olan bir ülkenin konvansiyona taraf olmama riskini göze almak istemeyen diğer ülkeler, uzun süren görüşmelerin ardından miktar sözleşmeleri hükümlerinde anlaşmaya varmışlardır.

Taşıyan ve taşıtanın aralarında anlaşmaya vardığı, Rotterdam Kuralları'nın geçerli olduğu miktar sözleşmesi, taraflara konvansiyonda belirlenenden daha fazla ya da daha az hak, yükümlülük ve sorumluluk sağlayabilir¹⁰⁴. Bu hükme göre bu istisna ancak şu şartlar sağlandığında bağlayıcıdır;

- a) Miktar sözleşmesi, bu konvansiyonun dışında tutulduğuna ilişkin açık bir beyan içermeli;

¹⁰² Rotterdam Kuralları madde 38/2.

¹⁰³ Lahey-Visby Kuralları madde 5, bu hükme benzer bir hüküm yer almaktadır. Kurala göre taşıyan sözleşmede belirtilen hak ve muafiyetlerinden vazgeçebilir veya konişmentoda yazılı olması şartıyla taşıtana karşı olan yükümlülük ve sorumluluklarını arttırmak konusunda serbesttir.

¹⁰⁴ Rotterdam Kuralları madde 80/1.

- b) Miktar sözleşmesi, bireysel olarak müzakere edilmiş olmalı veya açıkça miktar sözleşmesinin istisnai tutulacak bölümlerini belirtmeli;
- c) Taşıtana işbu konvansiyona uygun kayıt ve şartlarda bir taşıma sözleşmesi yapma bir olanağı ve bu olanağı bildiren ihbar verilmelidir¹⁰⁵.

Eğer üçüncü bir kişi sözleşmenin RK'nın dışında tutulacağını öğrenmiş ve rızasını açık bir şekilde beyan etmiş ise miktar sözleşmesindeki istisnalar taşıyan ile taşıtan haricindeki diğer bir kişi, örneğin alıcı, arasında da uygulanabilir¹⁰⁶.

RK ile ilgili en önemli eleştirilerden biri miktar sözleşmeleriyle kuralların devre dışı bırakılmasıdır. Bu şekilde küçük çaplı taşıtanların Lahey-Visby Kuralları'ndan daha az yasal kesinlik içeren kontratlara zorlanarak dezavantajlı bir duruma itileceklerinden endişe edilmektedir (Zaitsoff, 2009). Ancak taşıtana ilk olarak işbu konvansiyona uygun kayıt ve şartlarda bir taşıma sözleşmesi yapma bir olanağı verilerek bu endişelerin önüne geçilmek istenmiştir. Sonuç olarak taşıtan miktar sözleşmesinin tarafı olma konusunda kendi iradesini kullanacaktır.

Miktar sözleşmeleri Rotterdam Kuralları'nın getirdiği yeni bir kavram olmayıp on yılı aşkın bir süredir kullanılmaktadır (Grau, 2009). Günümüzde miktar sözleşmeleri¹⁰⁷ tarafları tamamen sözleşme yapma serbestliğine sahiptirler fakat hem taşıyanlar hem yük ilgilileri miktar sözleşmelerinin RK ile belli bir oranda sınırlandırılmasını ve düzenlenmesini istemektedirler (Hooper, 2009). Miktar sözleşmeleri ile her ne kadar konvansiyonun birçok hükmü etkisini yitirse de taşıyanın sefer süresince gemiyi denize elverişli halde bulundurmaktan veya konvansiyonda getirilen güvenlik ölçütlerinin sağlanmasından kaçışı yoktur (Hooper, 2009). Miktar sözleşmesi taraflarının istisna getiremeyecekleri yükümlülükleri;

- a) Taşıyanın sefer süresince gemiyi denize elverişli bulundurma yükümlülüğü (m. 14/a ve 14/b),

¹⁰⁵ Rotterdam Kuralları madde 80/2.

¹⁰⁶ Rotterdam Kuralları madde 80/5

¹⁰⁷ Günümüzde konteyner taşımalarının %90'ının tedarik zinciri taraflarından biriyle yapılan miktar sözleşmesiyle gerçekleştirildiği tahmin edilmektedir. Miktar sözleşmeleri ile taşıtanlar belirli bir süre zarfında taşıtmayı vaadettikleri yük karşılığında daha düşük navlun elde etmektedirler. Deniz taşımacılığına uygulanan mevcut konvansiyonların birçoğu taşıyanın sorumluluk limitlerinin azaltılmasına izin vermese de bu taşıma sözleşmeleri sıklıkla yüke gelen zararın dağılımıyla ilgili özel şartlar da içermektedir (Jones, 2009).

b) Taşıtanın yükün taşınması için eksiksiz bilgi ve belge sağlama yükümlülüğü (m. 29)

c) Taşıtanın tehlikeli yükler ile ilgili yükümlülükleri (m. 32).

Ayrıca bu yükümlülüklerin ihlali veya m. 61’de belirtilen sorumluluğun sınırlandırılmasının kaybı durumları için de istisna getirilemez.

3.3.4 Yükün teslimi

Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları’nda, eşyanın varış noktasına ulaştıktan sonra teslimine dair tarafların hak ve yükümlülükleri ile ilgili herhangi bir hüküm yoktur. Halbuki tam bu noktada uygulamada pekçok problem ortaya çıkmaktadır; navlununu almayan taşıyanın eşyanın teslimini reddetmesi, eşyayı teslim almaya kimsenin gelmemesi veya eşyayı teslim almaya kimliğini tam olarak ispat edemeyen veya ciro edilebilir taşıma belgesini ibraz edemeyen bir şahsın gelmesi gibi. Şimdiye kadar uluslararası konvansiyonlarla düzenlenmemiş bu gibi problemler, ulusal yasaların sorumluluk düzeniyle çözümlenmeye çalışılmaktadır. Bu nedenle Rotterdam Kuralları tarafların yükün teslimi esnasında hak ve yükümlülüklerini içeren hükümler getirmiştir.

Rotterdam Kuralları bölüm 9, yükün teslimi hakkında detaylı hükümler içermektedir. İlk ele alınması gereken konu taşıyanın yükü teslim etme ve alıcının yükü teslim alma yükümlülüğüdür. Taşıyanın yükümlülükleri kısmında bahsedildiği üzere, taşıyanın en temel yükümlülüğü yükün gideceği yere taşınması ve alıcıya teslim edilmesidir¹⁰⁸. Alıcının yükü teslim alma yükümlülüğü ise m. 43’te ele alınmıştır. Buna göre; yükler varış yerine vardığında, taşıma sözleşmesi çerçevesinde yükü almayı talep eden alıcı, sözleşme koşullarında anlaşılan yer ve zamanda yükü almayı kabul eder, şayet böyle bir anlaşma mevcut değil ise ticari uygulamalar ve taşımanın durumuna bağlı olarak akla uygun bir zaman ve yerde teslimat gerçekleşebilir¹⁰⁹.

Taşıyanın yükü teslim etme yükümlülüğü, ciro edilebilir taşıma belgesi veya ciro edilebilir elektronik taşıma kaydı düzenlenip düzenlenmemesine göre farklı koşullara bağlıdır. İlk durumda yükün teslim edilmesi, belgenin veya kaydın alıcı tarafından

¹⁰⁸ Rotterdam Kuralları madde 11.

¹⁰⁹ Rotterdam Kuralları madde 43.

teslim edilmesine, sonraki durumda ise alıcının kimliğini tam anlamıyla ispat etmesine bağlıdır (Berlingieri, 2009). Ayrıca ilk durumda m. 47'ya uygun olarak taşıyan, ciro edilebilir belge veya kaydının hamilini korumak için, taşıma belgesinin açıkça yükün belge ibraz edilmeden de teslim edilebileceğini belirttiği durumlar hariç sadece yükü teslim etmeme hakkı değil ayrıca yükü teslim etmeyi reddetme yükümlülüğü vardır (Berlingieri, 2009).

Rotterdam Kuralları m. 47/2 ciro edilebilir taşıma belgesi veya ciro edilebilir taşıma kaydında açıkça belirtildiği takdirde yükün taşıma belgesi ibraz edilmeden de alıcıya teslimini gündeme getirmiştir. Özellikle üçüncü bir şahsın, taşıyanın bilgisi dahilinde olması pek mümkün olmayan, yükün tesliminden önce taşıyana karşı hak elde etmiş olduğu durumlarda, kurallar taşıyana tam bir koruma sağlamamaktadır (West of England, 2009). Yükün taşıma belgesinin aslı olmadan teslim edilmesi, konişmentonun belge olarak anahtar görevini kaybetmesine ve uluslararası ticarete oynadığı önemli rolün zayıflamasına sebep olacağı düşünülmektedir. Bir taşıma belgesinin ciro edilebilir olarak düzenlendiği halde bu şekilde teslim yerinde aslı ibraz edilmeden eşyanın teslim edilmesi belgenin ciro edilebilir özelliğini tamamen kaybetmesi anlamını taşımaktadır. Bu durumun malikiyet konusunda hukuki ihtilaflara ve eşya bedeli ve akredatifin ödenmesi ile ilgili problemlere sebep olacağı düşünülmektedir (Schmitt, 2010).

Herhangi bir düzenlemenin olmamasının belirsizlik yarattığı diğer bir konu, alıcının teslimi kabul etmediği, teslim almaya yetkili kişinin bulunmadığı veya taşıyanın teslimi reddetmeye hak kazandığı gibi yükün teslim edilemediği durumlarda taşıyanın hak ve yükümlülükleri ile ilgilidir. RK m. 48 taşıyanın söz konusu durumlarda yükü elden çıkarabileceği davranış biçimlerini ve dikkat etmesi gereken hususları düzenlemektedir. Yükün teslim alınmadığı durumlarda taşıyanın yükü uygun bir yere depolama, satma ve hatta imha etme hakkı bulunmaktadır. RK m. 49 ise taşıma sözleşmesine veya uygulanacak hukuka uygun olara taşıyanın yük üzerindeki rehin hakkını muhafaza etmektedir.

3.3.5 Kontrol eden tarafın hakları

Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları, kontrol eden tarafın hakları ve hakların devri ile ilgili herhangi bir hüküm içermemektedir. Rotterdam Kuralları üstlenmiş olduğu

uluslararası yasal birlik oluşturma amacıyla bu konulara ilişkin hükümlere de yer verilmiştir.

Özellikle yükün bir yerden başka bir yere taşınırken satıldığı durumlarda taşıtan taşıyana talimat vermek durumunda kalabilir veya daha önce verdiği talimatı değiştirmek zorunda kalabilir. Rotterdam Kuralları bölüm 10’da bu gibi durumları düzenlenmiş ve talimat verme hakkını “kontrol hakkı” ve bu hakkı icra eden kişiyi “kontrol eden taraf” olarak adlandırılmıştır. RK m. 50’de bu hakların ne olduğu ve içeriği anlatılır; kontrol eden tarafın, yüklerle ilgili olarak taşıma sözleşmesinde bir değişiklik meydana getirmeyen talimat verme veya talimatı değiştirme hakkına ilave olarak, planlanan bir uğrak limanında veya kara taşımacılığı söz konusuysa güzergah üzerinde herhangi bir yerde yükü teslim alma hakkı ve alıcıyı değiştirme hakkı vardır.

Ayrıca kontrol eden tarafın kim olduğu belirtilmiş ve taşıyanın talimatları yerine getirmekle yükümlü olduğu koşulları düzenlenmiştir. Bu koşullar, talimatın verildiği esnada mantıken uygulanma imkanı olan ve ilgili masraflar için güvence temin etme hakkı bulunan koşullardır (Berlingieri, 2009).

3.3.6 Hakların devri

Hakların devri ile ilgili hükümler Rotterdam Kuralları bölüm 11’de yer almaktadır. Kontrol hakkının devri taşıma belgesinin ciro edilebilir veya ciro edilemez oluşuna bağlı olarak değişmektedir.

Bir ciro edilemez taşıma belgesi veya ciro edilemez elektronik taşıma kaydı için taşıtan veya sözleşme yapılırken taşıtan tarafından belirtilen kişi kontrol eden taraftır ve kontrol hakkını, taşıma belgesi üzerinde belirtilen alıcıya, taşıma belgesini cirolamaya gerek olmadan ve bu belgenin tüm kopyalarını bu kişiye vererek devredebilir (Transport Canada, 2009).

Bir ciro edilebilir taşıma belgesi veya ciro edilebilir elektronik taşıma kaydı için ise hamil, taşıma belgesini başka bir kişiye aşağıdaki şekilde vererek haklarını devredebilir¹¹⁰;

¹¹⁰ Rotterdam Kuralları madde 57/1.

- a) Usulüne uygun olarak ciro edilmiş olarak veya emrine (to order) bir belge ise boş olarak; veya,
- b) Hamiline yazılı veya açık ciro edilmiş (blank endorsed document) bir belge ise ciro etmeden; veya
- c) Adı geçen kişi emrine hazırlanmış ve devir ilk hamil ile adı geçen kişi arasında yapılıyor ise ciro etmeden.

Hakların devri söz konusu olduğunda, kontrol eden tarafın yükümlülükleri de yeni hamile devredilmiş olur. İstisna olarak m. 58’de taşıtan olmayan ve taşıma sözleşmesi çerçevesinde herhangi bir hak icra etmeyen bir hamilin, taşıma kaydında sadece hamil olarak yer alması nedeniyle, taşıma sözleşmesi çerçevesinde herhangi bir sorumluluk üstlenmeyeceğini düzenler. Örneğin taşıma belgesini teminat olarak elinde bulunduran bir banka, taşıma belgesi çerçevesinde herhangi bir hak kullanmadığı sürece Rotterdam Kuralları’nın düzenlediği yükümlülük ve sorumluluklara tabi olmayacaktır (Transport Canada, 2009).

4. ROTTERDAM KURALLARI'NIN ULUSLARARASI ALANDA BENİMSENMESİ

4.1 Rotterdam Kuralları'nı İmzalayan Ülkeler

Rotterdam Kuralları, 23 Eylül 2009 tarihinde Hollanda'nın Rotterdam şehrinde imzaya açılmış ve daha ilk gün 16 ülke tarafından imzalanmıştır. Bu ülkeler; Kongo, Danimarka, Fransa, Gabon, Gana, Yunanistan, Gine, Hollanda, Nijerya, Norveç, Polonya, Senegal, İspanya, İsviçre, Togo ve Amerika Birleşik Devletleri'dir. İlk günden elde edilen bu rakam UNCITRAL tarafından düzenlenmiş konvansiyonlara baktığımızda önemli bir başarıdır, (Lannan, 2009b).

Daha önce de belirttiğimiz gibi bu ülkeler taşıyan ve taşıtan ülkelerin karışımından oluşmaktadır. Sözleşmeyi ilk etapta imzalayan dünya ticaretinde önemli paya sahip ABD ve Fransa gibi taşıtan ülkelerin yanı sıra Danimarka, İspanya, Norveç, Yunanistan ve Hollanda gibi önemli denizci ülkeler ile diğer gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere oluşmaktadır. Hepsi birlikte Birleşmiş Milletler 2008 Uluslararası Eşya Ticareti İstatistik Yıllığı verilerine göre şuanki dünya ticaret hacminin yaklaşık %25'ini temsil etmektedir. Uluslararası deniz taşımacılığını düzenlemek amacıyla oluşturulan en güncel konvansiyon olan Hamburg Kuralları ise 34 ülke tarafından kabul edilmiş olmasına rağmen bu ülkeler dünya ticaret hacminin yaklaşık % 5'ini temsil etmektedir. Bu rakamlarda karşılaştırıldığında Rotterdam Kuralları yürürlüğe girdiğinde çok geniş bir coğrafik alanda ve daha fazla gerçek veya tüzel kişilere uygulanıyor olacaktır.

Rotterdam Kuralları'nın ilk imza töreninin ardından bir ay içinde altı ülke daha konvansiyonu imzalamıştır; Ermenistan, Kamerun, Madagaskar, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Nijer ve Mali. Son olarak Ağustos 2010 tarihinde Lüksemburg RK'nı imzalayan ülkeler arasına katılmıştır.

Konvansiyonun hazırlık çalışmalarında aktif rol oynayan ABD, mahkeme seçimi ve miktar sözleşmeleri ile ilgili hükümlerin konvansiyonda yer alması konusunda ısrarcı olmuş, aksi halde konvansiyona taraf olmayacaklarını açıkça beyan etmiştir. Müzakeredeki diğer katılımcılar konvansiyonun başarı kazanması için ABD'nin konvansiyona taraf olmasının önemli olduğunu, ABD tarafından kabul edilen bir sözleşmenin diğer ülkelerin de dikkatini çekeceği ve daha fazla ülke tarafından kabul göreceğini düşünüyorlardı. Bu nedenle yıllar süren tartışmalar, sıkı çalışmalar ve önemli uzlaşmalar sonucunda bu iki konuda ABD'nin sektörel ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde hükümler getirilmiştir (Carlson, 2009). ABD, şayet bu ilkeler konvansiyonda yer almasaydı önceden beyan ettiği gibi, RK'nı imzalamayacak ve şu sıralar ABD Denizyolu Yük Taşımacılığı Kuralları'nı (COGSA) gözden geçirip modernize etme çalışmaları yapıyor olacaktı. Rotterdam Kuralları'nın başarısızlığa uğraması durumunda da aynı yönteme başvuracağını açıklamıştır.

Yunanistan'ın konvansiyona destek vermesinin altında ise bu ülkenin dünyanın en büyük iki ekonomisi USA ve Çin ticaretinde oynadığı rolün yanında ABD'nin tek taraflı ve bölgesel olarak kendi rejimini oluşturacağını beyan etmesi olduğu düşünülmektedir. Çünkü bu konvansiyon yürürlüğe girmez ise daha ziyade taşıtan ülke olan ABD'nin nasıl bir bölgesel hukuki rejim çıkacağı pek belli değildir (Şişmanyazıcı 2010a).

RK 20 ülkenin kuralları kendi iç hukuk sistemlerine geçirme işlemlerini tamamlamasını takip eden bir yıl sonunda konvansiyonu imzalayan ülkeler bakımından yürürlüğe girmiş olacaktır. İmzalayan ülkeler bu işlemlere başlamış olsa da her ülke için farklı olan bu işlemlerin 20 ülke tarafından ne zaman tamamlanacağı tahmin edilememektedir. Yine de imzalayan ülkelerin artıyor olması, bu ülkelerin taşıyan ve taşıtan ülkelerin bir karışımı olması, uluslararası yeknesak kurallara ihtiyaç duyulduğuna v RK'nın geniş çapta destekleneceğine işaret olabilir.

4.2 Uluslararası Kuruluşların ve Diğer Bazı Ülkelerin Rotterdam Kuralları'na Yaklaşımları

Yukarıdaki bölümde açıklandığı üzere bazı ülkeler Rotterdam Kuralları'nı imzalamış ve hükümleri kendi ulusal kanunlarına geçirme çalışmalarını başlatmışken, bazı ülkeler konvansiyonu desteklememekte bazısı ise karar verme aşamasındadır.

Uluslararası bazı kuruluşlar ise RK hakkında görüşlerini beyan etmekte, kimisi ülkeleri konvansiyonu desteklemeye davet ederken kimisi desteklememeye veya başka çözüm arayışına gitmeye teşvik etmektedir.

Kanada her ne kadar LVK ve HK'nı resmi olarak tasdik etmiş olmasa da 1993 Eşyanın Denizde Taşınması Kanunu'nda (Carriage of Goods by Water Act) bu konvansiyonların hükümleri de yer akmaktadır. HK'na taraf olmayı düşünen ülke, konvansiyonun uluslararası kabul görmemiş olması üzerine bu konvansiyon hakkında beklemede kalmayı tercih etmiş buarada devam etmekte olan RK'nın taslak çalışmalarına katılmıştır. Ancak Kanada, dahili su yolu taşımacılığı bakımından konvansiyonun hükümleri hususunda bazı tereddütleri olduğundan RK'nı şimdilik imzalamaktan kaçınmaktadır (Şişmanyazıcı 2009). Diğer konvansiyonlara da taraf olmadığına bakılırsa Kanada'nın öncelikle önemli ticaret ortaklarının ve diğer ülkelerin RK'na yaklaşımlarını gözlemleyeceği düşünülmektedir.

İngiltere RK'nı imzalayan devletler arasında yer almadığı gibi, şu sıralarda konvansiyonu İngiliz Hukuku'na dahil etmek konusunda henüz bir karar vermemiştir. Ulaştırma Bakanlığı konvansiyon ile ilgili önerisini Bakanlar Kurulu'na sunmadan önce sektör gruplarının fikirlerini almaktadır ve yıl sonuna kadar İngiltere'nin RK ile ilgili kararını vermesi beklenmektedir (Hailey, 2010).

Belçika Deniz Hukuku Birliği, müzakerelere katılan tüm tarafların uzun yıllar devam eden önemli çabalarına itibar etmekte ve büyük miktarda pratik ve yararlı yenilikleri tasdik etmektedir. Ancak Birlik, RK'daki iki ana ilkeyi desteklememektedir; ilki, miktar sözleşmeleriyle konvansiyon hükümlerinden bağımsız olma seçeneği, diğeri, konvansiyonun deniz taşıması dışında diğer taşıma modlarına da uygulanabilmesidir. Dolayısıyla, Belçika Deniz Hukuku Birliği RK'nın onaylanmasını savunmadığını belirtmiştir (Belgian Maritime, 2008).

RK'daki gelişmelere paralel olarak, Almanya Adalet Bakanlığı (BMJ) Alman Deniz Kanunu'nu modernize etmek amacıyla bir çalışma başlatmıştır. BJM her ne kadar RK ile ilgili duruşunu henüz belirtmiş ve imza törenine resmi delegasyon göndermiş olmasa da uzmanların bu çalışmayla ilgili bakanlığa sundukları raporda RK'yla birçok benzerlik bulunmaktadır (Grau, 2009). Genel olarak RK ile bu raporda ortak

noktaların ayrı oldukları noktalardan fazla olduğu sonucuna varılabilir. Bu durum tabiki tesadüfi değildir, raporu hazırlayan uzmanlar RK da dahil olmak üzere uluslararası gelişmelere yer vermişlerdir. BJM'deki gelişmeler dışında Almanya'daki hem denizcilik sektörü hem de deniz hukuku camiası tüm muhtemel eksikliklere rağmen RK'nı uluslararası yeknesak çok modlu bir sözleşme meydana getirmenin tek ve son fırsatı olarak görmektedir (Grau, 2009).

AB önceleri RK'nı desteklememiş ve kendi bölgesel rejimlerini oluşturacaklarını belirtmiş ancak ABD'nin bu konvansiyon yürürlüğe girmez ve yaygın bir şekilde uygulanmaz ise tek taraflı olarak yoluna devam edip bölgesel bir hukuki rejimi oluşturacağını beyan etmesi üzerine tavır değişikliği içine girmiştir (Şişmanyazıcı 2010a). Önemli taşıyan ülkeler konumunda olan Avrupa Birliği tam üyesi ülkeler de, halihazırda Rotterdam Kuralları'na mesafeli yaklaşmaktadırlar. Her ne kadar Avrupa Birliği, tam üye ülkeleri bu kurallara uyma yönünde serbest bırakmış olsa da, Avrupa Komisyonu'nun taşıyanın sorumlulukları hakkında AB müktesebatı bünyesinde alternatif düzenlemeler geliştirmesi için, özellikle taşıyanlar tarafından baskı altında tutulduğu da gözlenmektedir (Kırval ve Durak, 2010). Her halükarda, önemli denizcilik filosuna sahip gerek taşıyan ülkeler olan, gerekse de endüstriyel üretim yapan çok önemli taşıtan ülkeler olarak, AB üyesi ülkelerin Rotterdam Kuralları bağlamında belirleyecekleri (ulusal veya bölgesel) tavır, söz konusu kuralların geleceğini etkileyecektir (Kırval ve Durak, 2010).

RK'nı destekleyen kuruluşlar daha fazla sayıda AB ülkesinin konvansiyonu onaylaması durumunda Çin dahil olmak üzere Asya ülkelerinin de konvansiyona dahil olma konusunda cesaretlendirileceğini düşünmektedir. Çünkü konvansiyonun uluslararası başarı kazanması için ABD, Avrupa ve Afrika ülkelerinin yanısıra Asya ülkelerinin de katılımı sağlanmalıdır. Çin, Güney Kore gibi Asya ülkeleri konvansiyonun hazırlık çalışmalarında aktif rol aldıkları halde henüz Asya'dan hiçbir ülkenin konvansiyonu imzalamaması RK'nı destekleyenler açısından hayal kırıklığı yaratmıştır. Daha önceki sözleşmelerde bu ülkelerin karar aşamasında daha yavaş hareket ettikleri dikkate alındığında Asya ülkelerinin RK'na dahil olmaları konusundaki umut devam etmektedir.

Çin, CMI bünyesinde gerçekleştirilen RR'nın geliştirilmesinin ilk evresinde önemli rol oynamıştır. Çin Denizcilik Hukuku Birliği, CMI'ın uluslararası eşya

taşımacılığıyla ilgili uygulamadaki problemleri ve ihtiyaçlarını belirlemek amacıyla göndermiş olduğu soru formuna cevap vermekle kalmamış CMI'nın taslak ile ilgili yorum ve fikir taleplerini de karşılamıştır (Lannan, 2009a). Daha sonraki görüşmelerin Birleşmiş Milletler evresinde de UNCITRAL'ın köklü ve değerli bir üyesi olarak Çin, hükümetlerarası oturumlara istikrarlı katılım göstermiş ve konvansiyonun oluşturulmasında önemli katkısı olmuştur (Lannan, 2009a). Buna rağmen hem taşıtan hemde taşıyan olarak önemli bir konuma sahip olan Çin bu konvansiyonu desteklemesine rağmen henüz imzalamamıştır (Şişmanyazıcı 2010a).

Birçok kuruluş, örneğin Uluslararası Ticaret Odası (ICC), Dünya Denizcilik Konseyi (WSC), Milletlerarası Denizcilik Komitesi (CMI), Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), Avrupa Topluluğu Donatanlar Birliği (European Community Shipowners' Associations - ECSA), BIMCO, Rotterdam Kuralları'na desteklemiş ve hükümetlere Rotterdam Kuralları'nı kabul etmeyi önermiştir. Bu kuruluşlar RK'nın hem denizcilik hem çok modlu taşımacılık açısından uluslararası bütünlük sağlanması için kaçırılmaması gereken bir fırsat olduğunu beyan etmişlerdir. Dikkat edilecek olursa bu kuruluşlar taşıyan örgütleridir.

Buna karşın deniz taşımacılığı dışındaki diğer taşıma kuruluşları örneğin Uluslararası Kara Taşımacılığı Birliği (IRU), Forwarder ve Lojistik şirketleri kuruluşu FIATA'nın Deniz Taşımacılığı Çalışma Grubu, Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Toplumsal Konseyi'nin Uluslararası Ulaştırma ve Lojistik Çalışma Grubu, Avrupa Taşıtanlar Konseyi (ESC), Avrupa Nakliye ve Lojistik ve Gümrük Teşkilatı Birliği (CLECAT), Fransız Taşıtanlar Konseyi (AUTF) ve İngiliz Uluslararası Nakliyeciler Birliği (BIFA) bu konvansiyonu ciddi bir şekilde eleştirmiş ve üye ülkeleri ve AB ülkelerini bu konvansiyonu imzalamamaya ve ratifiye etmemeye davet etmişlerdir (Şişmanyazıcı 2010a). Bu kuruluşlar, RK'nın taşıtanlar aleyhine hükümler içerdiği, taşıtanların sorumluluk ve yükümlülüklerini arttırdığı, diğer konvansiyonlarla çeliştiği, miktar sözleşmeleri ile taşıyanların kendi sorumluluk limitlerini ve yükümlülüklerini azaltacakları gibi gerekçelerle konvansiyonun desteklenmemesi gerektiğini duyurmuştur.

Buradan anlaşılacağı üzere RK taşıyan kuruluşlarınca desteklenmekte, taşıtan kuruluşlarca (yükleyici, forwarder, lojistik ve karaayağı şirketleri)

desteklenmemektedir. Bu nedenle genel kanı konvansiyonun daha çok taşıyanlar lehine hükümler içerdiğiidir.

Rotterdam Kuralları'nın taşıyanın yanısıra ifa eden taraflara getirdiği sorumluluklar nedeniyle yürürlüğe girmesiyle taşıma zincirindeki birçok halkanın etkilenmesi beklenmektedir (Mandal, 2010). Buna freight forwarderlar, lojistik operatörler, stevedore firmaları, terminal operatörleri gibi taraflar da dahildir. Sektörün önemli oyuncularından olan freight forwarder'lar, kendi çıkarlarının ciddi anlamda zarar göreceğini düşünmektedir. Kurallarda meydana gelen bazı değişikliklerin, aslında yalnızca gemi sahibinin sorumluluğunda olması gereken bazı süreçlerin freight forwarder'ların sırtına yüklendiğini belirtmektedirler (Suntay, 2009). FIATA çalışma grubu, forwarderların taşıyan oldukları durumda konvansiyonun lehlerine ancak shipper yani yükleyici oldukları durumlarda aleyhlerine olduğunu açıkça beyan etmiştir (Şişmanyazıcı 2010a). RK'nın kendilerine getirdiği sorumluluklar nedeniyle freight forwarderlar muhtemelen bugün karşılaştıklarında daha fazla hukuk davalarıyla karşı karşıya kalacaklar. Çünkü öyle görünüyor ki miktar sözleşmeleriyle sorumluluklarını daraltan taşıyanlar, yükle ilgililerin açacakları davaları taşıtan konumundaki forwarderlara bırakıyor olacaklar.

Başta İngiltere olmak üzere, Norveç, İsveç, Japonya ve Amerika gibi ülkelerin P&I kuruluşlarının mensubu olduğu Uluslararası Grup Kulüpleri Birliği'nin Rotterdam Kuralları'nı desteklediği görülmektedir (Suntay, 2009). Grup kulüpleri de bu kuralların kendilerine ilave masraflar getireceğine inanmaktadır. Bu masrafların üyelerine yansıtılacağı aşikardır. Tüm bu masraf artışına ve bilinmezliklere rağmen grup kulüpleri taşımacılık sektörü gibi uluslararası bir alanın tek bir küresel sorumluluk rejimine tabii olmasının tazminat talepleri ile ilgili ödemeleri hızlandıracağına ve uzun vadede tazminatlara ilişkin maliyet kalemlerini azaltacağına inanmaktadır (Suntay, 2009).

RK'nın daha fazla sayıda ülke tarafından imzalanması, konvansiyonun uluslararası uygulanırılığının artması esas amacı olan uluslararası yeknesaklık sağlanması açısından önem arz etmektedir. Bu bağlamda bazı uzmanlar, ancak uluslararası deniz ticaretinde önemli yerlere sahip Çin, Singapur, Japonya, Avustralya, İngiltere, İspanya, Almanya ve Latin Amerika ülkeleri gibi ülkelerin de Rotterdam

Kuralları'na dahil olması ile verimli bir sonuç elde edilebileceği yönünde görüş bildirmektedir (UND, 2010).

Deniz taşımalarını daha çok yabancı bayraklı gemilerle yapan taşıtan konumundaki ülkelerin Rotterdam Kuralları'na tedbirli yaklaşacakları ve imzalamadan önce önemli ticari ortaklarının konvansiyona tepkilerini değerlendirerek hareket edecekleri düşünülmektedir.

5. ROTTERDAM KURALLARI'NIN TÜRKİYE AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

5.1 Türkiye’de Halen Yürürlükte Olan Düzenleme

Türkiye’de halen yürürlükte olan düzenleme 1 Ocak 1957 tarihinde yürürlüğe girmiş olan 29 Haziran 1956 tarih ve 6762 sayılı “Türk Ticaret Kanunu”dur. Bu kanunun dördüncü kitabı “Deniz Ticareti”ne ayrılmıştır. Deniz Ticareti ile ilgili hükümler esas itibarıyla 1929 tarihli Deniz Ticaret Kanunu’nun¹¹¹ ıslahı suretiyle meydana gelmiş olmakla birlikte Alman Deniz Ticaret Kanunu’nda yapılan değişiklikler de dikkate alınmıştır (Seven, 2003). Bu değişikliklerden en önemlisi Lahey Kuralları’nın Alman mevzuatına dahil edilmesidir¹¹².

Türkiye, 1924 tarihli Lahey Kuralları’nı 14 Şubat 1955 tarih ve 6469 sayılı kanunla kabul etmiş ve 4 Temmuz 1955 tarihinde bu Konvansiyon’a taraf olmuştur (İlgın, 2008). Aynı zamanda konvansiyon hükümleri, dolaylı olarak Alman Ticaret Kanunu örnek alınarak hazırlanmış olan 29 Haziran 1956 tarih ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile kabul ederek, kendi iç mevzuatına dahil etmiştir (İlgın, 2008). Sonuç olarak, TTK’da bugün yürürlükte olan taşıyanın sorumluluğuna ilişkin kuralların esas kaynağı 1924 Lahey Kuralları’dır.

Lahey Kuralları ile TTK’na getirilen değişiklikler; taşıyanın geminin başlangıçtaki denize, yola ve yüke elverişsizliğinden doğan veya kendi kusuru, gemi adamları dahil kendi adamlarının ticari kusurlarından kaynaklanan kayıp ve zarardan sorumlu kabul edilirken, buna karşılık taşıyanın, kendi adamlarının ve gemiadamlarının

¹¹¹ Bu kanunumuz, 10 Ocak 1900 tarihinde yürürlüğe girmiş olan 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu’nun Deniz Ticaretiyle ilgili hükümleri iktibas yoluyla alınmış ve 13 Mayıs 1929 tarih ve 1440 sayılı kanunla “Deniz Ticareti Kanunu” adı altında TBMM tarafından kabul edilerek kanunlaşmış ve altı ay sonra yürürlüğe girmiştir. Bu kanun 1926 tarihli Ticaret Kanunu’na 1014’üncü maddeden sonra gelmek üzere ikinci kitap olarak eklenmiştir (Seven, 2003).

¹¹² Ancak bu değişiklikler yapılırken sözleşme hükümleri aynen değil, sözleşmeye ek protokolün verdiği yetkiye dayanılarak, hükümler kısaltılarak açıklanmak ve bazı hususlarda tashih edilmek suretiyle sistemlerine dahil edilmiştir (Seven, 2003).

teknik kusurlarından doğan zararlar ile şahsi kusuru olmadıkça yangın zararları için sorumlu olmadığı kabul edilmiş; yazılı beyan sorumluluğu kaldırılarak, bunun yerine konişmento içeriğinin aksi ispat edilebilen bir karine olduğu kabul edilmiş, Seven (2003); kusurlu olduğu kabul edilen taşıyanın kanun şartlarına göre belirlenen hallerde ödeyeceği taminat miktarı beher kilo veya parça başına belirli bir miktar ile sınırlandırılmış; taşıyanı sorumluluktan kurtaran muhtemel ve mutlak sorumsuzluk halleri sıralanmış; ziya veya hasar durumunda zamanaşısı süresi bir yıl olarak belirlenmiştir,vb.

Yarım asırdır uygulamada bulunan 6762 sayılı TTK’nda, bu sürede zarfında zorunlu birkaç konu dışında, hemen hiç değişiklik yapılamamıştır (İktisadi Araştırmalar Vakfı, 2007). Türkiye ekonomisini düzenleyen Türk Hukuk sistemindeki, hukukî sorunlara yeterli çözüm üretememesi sebebiyle ve toplumun her alanında Avrupa Birliği Mevzuatına uyum çalışmalarının yapıldığı günümüzde, mevcut TTK’nın da AB Ticaret Hukuku normlarına uyarlanması, güncelleştirilmesi amacıyla TTK’nun yenilenmesine ihtiyaç duyulmuştur. Bu amaçla yeni bir TTK tasarısı hazırlamak üzere, 8.12.1999 tarihli Adalet Bakanlığı onayı ile üniversite öğretim üyeleri ve Yargıtay üyeleri ile Barolar Birliği, Sermaye Piyasası Kurulu, Türkiye Noterler Birliği, Türkiye Muhasebe Standartları Kurulu, Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulu, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Hazine Müstesarlığı, Türkiye Odalar Birliği ve Adalet Bakanlığı temsilcilerinden oluşan bir bilim komisyonu kurulmuştur (İktisadi Araştırmalar Vakfı, 2007). İlk toplantısını 10.02.2000 tarihinde yapan komisyon, Türk Ticaret Kanunu’nun altı kitaptan meydana gelmesini kararlaştırmış, her kitap için bir alt komisyon kurmuş, beş yıllık yoğun bir çalışma sonunda oluşturulan tasarı, 22.6.2005 tarihinde Adalet Bakanlığı tarafından parlamentoya intikal ettirmek üzere Basbakanlığa sunulmuş, Basbakanlıkta bir süre incelendikten sonra 9.11.2005 tarihinde T.B.M.M. Başkanlığına gönderilmiştir (İktisadi Araştırmalar Vakfı, 2007).

Tasarı 15.11.2005 tarihinde TBMM Başkanlığı’nca, Adalet Komisyonu Başkanlığı’na havale edilmiştir. Adalet Komisyonu, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ile birlikte Türk Borçlar Kanunu ve Hukuk Mahkemeleri Kanunu Tasarıları’nın TBMM Genel Kurulu’nda görüşülmesine ilişkin geçici içtüzük teklifi’ni 4 Ekim 2010 tarihinde TBMM Başkanlığı’na sunmuş, TBMM Genel Kurulu’nda görüşülen

içtüzük teklifi partilerce kabul edilmiştir. Böylece bu kanunlar tek tek madde madde ayrıntılarıyla görüşülmeksizin önümüzdeki ocak ayı içinde önce Borçlar Kanunu sonra da Türk Ticaret Kanunu tasarılarının hızla kanunlaşması beklenmektedir.

Tasarıda, deniz ticaretiyle ilgili hükümler Beşinci Kitap'ta yer almıştır. Bu hükümlerin yaklaşık %70'i yeni hüküm niteliğindedir ve bu hükümler kaleme alınırken milletlerarası sözleşmeler¹¹³ ile uyum sağlanması temel ilke olarak benimsenmiştir (İktisadi Araştırmalar Vakfı, 2007). Taşıyanın sorumluluğu ile ilgili hükümler, 1968 Visby Protokolü, 1979 tarihli Özel Çekme Hakkı Protokolü ve 1978 Hamburg Kuralları çerçevesinde düzenlenmiştir. Bu değişikliklerin yanı sıra tasarıya modern kurumlar ile ilgili hükümler eklenmiş, eskimiş hükümler ayıklanıp işlevi kalmamış kurumlar tasarıya alınmamıştır¹¹⁴. Her ne kadar Tasarı RK'nın imzaya açılmasından 4 yıl kadar önce Meclis'e sevk edilmiş olsa da, RK'nın bir hükmü Tasarı'ya yansıtılmıştır. Tasarı'nın 1238'inci maddesinin 2-4 sayılı fıkraları kaleme alınırken, o tarihte henüz müzakere aşamasında olan RK'nın taşıyanın kimliği ile ilgili olan m. 37 ve taşıyan olarak tanımlanan kişi aleyhindeki davalar ile ilgili olan m. 65 dikkate alınmıştır¹¹⁵.

Görünen o ki yarım asır sonra ticaret kanunlarını yenileme yoluna giden Türkiye, henüz bu kanun tasarısı Meclis'ten geçmeden, Rotterdam Kuralları ile deniz taşımacılığına getirilen yeni uluslararası kurallara uyum sağlayamama sorunuyla karşı karşıya kalmıştır. Amaçları arasında bu uyumu yakalamak olan TTK Tasarısı'nın, başarıya ulaşması için kanunlaşmadan önce Rotterdam Kuralları ile

¹¹³ Bu uluslararası sözleşmeler;

- Konişmentolara Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Andlaşma'ya ilişkin 1968 Visby ve 1979 Özel Çekme Hakkı protokolleri ile yapılan yenillikler
- 1978 tarihli Hamburg Kuralları (*BM Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi*)
- 1976 Londra Anlaşması (*Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme*)
- 1989 tarihli "Denizde Kurtarma Hakkında Milletlerarası Sözleşme"
- 1993 tarihli Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşme
- Ham Petrol ile Kirlenme Zararlarından Sorumluluk Hakkındaki 1969 Brüksel Sözleşmesinin 1992 Londra Protokolü ile Değişik Şekli (CLC 1992)
- York Anvers Kuralları 2004 (Müşterek Avarya)
- Gemilerin Hazine İlişkin 1999 Cenevre Konvansiyonu
- 2000 tarihli Yolcuların ve Bagajının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Konvansiyonu; (Algantürk, 2006)

¹¹⁴ Kaptanla kurulan hizmet sözleşmesine, kaptanın disiplin yetkisine, deniz ödücüne ve deniz aşırı satışlara ilişkin hükümler mevzuatta kaldırılmıştır.

¹¹⁵ Tasarıyı hazırlayan komisyon üyesi sayın Kerim Atamer ile görüşme.

uyumlaştırılması, uluslararası bütünlüğü ve güncelliği yakalaması gerektiği kanaatindeyim. Aksi taktirde yeni TTK kanunlaştığı ilk günden güncellenmesi gereken, uluslararası standartları yakalayamamış bir kanun olacaktır. Tasarının 2005 yılında Meclis'e sunulduğunu ve 2010 yılının sonunda hala kanunlaşmadığını düşünürsek, Türkiye'nin Rotterdam Kuralları ile uyumlaştırılması yakın bir tarihte söz konusu olmayacak gibi görünmektedir.

5.2 Türkiye'nin Taşıma ve Taşıma Kapasitesi Hakkında Değerlendirme

Denizyolu taşımacılığı ulaşım kolaylığı, en güvenli taşıma şekli olması, bir defada en büyük miktarı en çabuk şekilde ulaştırması ve bunların avantajlarının oluşturduğu ucuzluk nedeni ile en çok tercih edilen ulaşım şeklidir (2009 Deniz Sektörü Raporu). Bu nedenle Dünya deniz ticaretinin % 90'ı, Türkiye'nin dış ticaretinin % 85'i denizyoluyla yapılmaktadır (2009 Deniz Sektörü Raporu).

Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili olup 4500 (8333km) deniz millik sahil şeridi ile deniz ulaşımının ülke içinde her bölgeye kolayca yapılabildiği bir konumdadır.

Çizelge 5.1 : Yollar itibariyle Türkiye'nin dış ticaret taşımaları (%).

YIL	DENIZYOLU	DEMIRYOLU	KARAYOLU	HAVAYOLU	DIGER
2000	88.6	0.5	8.6	0.2	2.1
2001	87.0	0.6	10.6	0.2	1.6
2002	87.3	0.7	9.7	0.2	2.1
2003	87.6	0.8	10.5	0.1	1.0
2004	87.4	1.2	10.3	0.1	1.0
2005	86.0	1.2	11.9	0.2	0.7
2006	87.4	1.1	10.4	0.1	1.0
2007	87.4	1.1	10.0	0.6	0.9
2008	86.5	1.1	10.7	0.7	1.0
2009	85	0.8	12.6	0.8	0.8

Kaynak: 2009 Deniz Sektörü Raporu

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre, 2009 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin % 85'i Denizyolu ile, % 12.6'sı Karayolu ile, % 0.8'i Demiryolu ile % 0.8'i diğer yollar ile (Postayla gönderme, Sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) ve % 0,8'i ise Havayoluyla taşınmıştır (2009 Deniz Sektörü Raporu).

Çizelge 5.1’e baktığımızda diğer taşıma sistemleriyle yapılan taşımalarda yıllara göre artış söz konusu olsa da deniz taşımacılığının %85’lik payı yanında bu artış çok küçük sayılabilir.

Bilindiği üzere sağladığı vergi indirimleri ve esnek kurallar nedeniyle dünya genelinde armatörler, gemilerini bulundukları ülkelerin siciline değil kolay bayrak devletlerinin siciline kayıt ettirmeyi tercih etme eğilimindedirler¹¹⁶. Bu durum Türkiye’de aynıdır. Daha sağlıklı değerlendirme yapabilmek için Türk armatörlerinin sahip oldukları gemiler ele alınırken hem milli sicile kayıtlı hem de uluslararası sicile kayıtlı gemiler birlikte ele alınacaktır.

Çizelge 5.2 : Türk armatörlerinin milli ve yabancı bayraktaki gemileri.

(1000 GRT ve üzeri)								
YIL	MİLLİ BAYRAK			YABANCI BAYRAK			TOPLAM	
	ADET	1000 DWT	%	ADET	1000 DWT	%	ADET	1000 DWT
1998	427	8.349	95,82	35	364	4,18	462	8.713
1999	448	8.697	90,48	69	915	9,52	517	9.612
2000	456	8.269	90,63	96	855	9,37	552	9.124
2001	445	7.321	82,00	107	1.607	18,00	552	8.928
2002	451	7.815	83,77	117	1.514	16,23	568	9.329
2003	432	7.045	79,90	147	1.772	20,10	579	8.817
2004	408	6.556	75,23	163	2.159	24,77	571	8.715
2005	420	6.427	70,23	237	2.725	29,77	657	9.152
2006	432	6.844	65,47	353	3.609	34,53	785	10.453
2007	446	6.464	58,16	424	4.650	41,84	870	11.114
2008	490	6.592	50,00	513	6.591	50,00	1003	13.183
2009	520	6.736	43,9	636	8.592	56,2	1.156	15.328
2010	560	7.246	42,1	665	9.954	57,9	1.225	17.201

Kaynak : ISL

Çizelge 5.2’de, 1000 grt ve üzerindeki Türk Bayraklı gemiler ile Türk armatörlerinin yabancı bayraktaki gemilerinin 1998 – 2010 yılları arasındaki adet ve dwt gelişimi yer almaktadır. 1998 yılında Türk armatörlerinin kontrolündeki filo 8.7 milyon dwt

¹¹⁶ Kolay bayrak devletleri veya elverişli bayrak devletleri olarak adlandırabileceğimiz bu devletler gemilerin yaş ve tonajı, yapılması gereken sürveyler konusunda daha esnek olup ödenen vergiler bakımından daha uygundur. Kolay bayrak devletlerine örnek; Panama, Liberya, Malta, St.Vincent, Marshall Adaları, Bahamalar, Honduras, Belize, Bermuda, Kanarya Adaları,vs.

olup, bunun % 95,82'si Türk Bayraklı, % 4,18'i ise yabancı bayraktaki gemilerden oluşmakta iken, 1 Ocak 2010 itibariyle ile 17.2 dwt'e yükselen toplam filonun % 42,1'i (7.2 milyon dwt) Türk bayrağında, % 57,9'u (9.9 milyon dwt) ise yabancı bayrakta yer almıştır. Her nekad yıllara göre Türk bayraklı gemilerde artış yaşanmış olsa da Türk armatörlerinin yabancı bayraktaki gemilerindeki artış Türk bayraklı gemilere göre daha fazladır¹¹⁷.

1 Ocak 2010 itibariyle 1000 Grt ve üzerindeki gemilerde Türk Armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerinin 2009 yılına göre artışı % 12,2 olarak gerçekleşmiştir (2009 Deniz Sektörü Raporu).

31.12.2009 tarihi itibarıyla Türk Deniz Ticaret filosunda 1000 DWT ve üzeri toplam 728 adet geminin toplam DWT'u ise 7.744.283 DWT'dur. Bu tonajın DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; % 45,07'sini Dökmeyük gemileri, % 18,05'ini Kuruyük gemileri, % 14,8'ini Petrol tankerleri, % 8,16'sını kimyasal madde tankerleri ve % 7,02'sini Konteyner gemileri oluşturmaktadır (2009 Deniz Sektörü Raporu). 1000 DWT ve üzerindeki gemilerin sicil dağılımında, büyük tonajlı gemilerin uluslararası sicili tercih ettiği gözlenmektedir (2009 Deniz Sektörü Raporu).

-1.398.156 dwt Kuruyük gemileri tonajının % 7,2'si Milli sicilde, % 92,8'ı TUGS'a,

-3.521.411 dwt Dökmeyük gemileri tonajının % 4,9'u Milli sicile, % 95,1'i TUGS'a,

-1.146.473 dwt Petrol tankerleri tonajının % 3,8'i Milli sicile, % 96,2'si TUGS'a,

-631.694 dwt Kimyasal Madde Tankerinin % 6,4'ü Milli sicile, % 93,6'sı ise TUGS'a,

-544.000 dwt Konteyner gemilerinin tonajının % 23,6'sı Milli sicile, % 76,4'ü ise TUGS'a, tescillidir.

¹¹⁷ 2009 yılında Türkiye'nin yabancı bayraktaki gemi oranı % 56,1'den % 1,8 artışla 2010'da % 57,9'a yükselmiştir, 2009 Deniz Sektörü Raporu.

Çizelge 5.3 : 30 ülkenin milli ve yabancı bayraktaki gemileri (01 Ocak 2010) 1000 GRT ve üzeri

DWT Sıra	Ülke	Ulusal Bayrak				Yabancı Bayrak				Kontroldeki Filo			
		Adet	1000 dwt	1000 TEU	Yaş. Ort.	Adet	1000 dwt	1000 TEU	Yaş. Ort.	Adet	1000 dwt	1000 TEU	Yaş. Ort.
1	Yunanistan	740	58.753	202	13.3	2.380	128.785	513	15.0	3.120	187.538	715	14.6
2	Japonya	644	14.254	15	12.3	3.024	168.939	1.192	7.5	3.668	183.193	1.207	8.3
3	Almanya	433	17.154	1.208	10.6	3.134	86.975	3.723	8.7	3.567	104.129	4.931	8.9
4	Çin	1.688	39.751	419	22.6	1.524	62.115	441	16.5	3.212	101.866	860	19.7
5	Kore	709	18.449	69	17.0	412	25.913	277	12.4	1.121	44.362	346	15.3
6	Norveç	502	13.006	71	15.5	959	24.736	218	15.3	1.461	37.742	289	15.4
7	Hong Kong (SAR)	355	21.880	145	7.2	300	13.759	19	15.6	655	35.640	163	11.0
8	Amerika	223	6.632	159	26.5	693	28.235	103	14.6	916	34.867	263	11.0
9	Danimarka	301	12.467	476	10.8	542	19.736	582	11.4	843	32.202	1.058	11.2
10	İngiltere	269	8.646	175	9.8	392	23.434	217	15.3	661	32.079	392	13.1
11	Singapur	482	17.024	273	10.1	327	14.086	80	19.4	809	31.109	353	13.8
12	Tayvan	85	3.768	51	17.7	539	26.164	521	12.4	624	29.933	571	13.1
13	İtalya	536	14.754	68	14.0	219	6.284	50	14.7	755	21.038	118	14.2
14	Rusya	921	5.034	51	26.4	449	13.454	53	19.3	1.370	18.488	104	24.1
15	Türkiye	560	7.246	70	17.5	665	9.954	66	18.6	1.225	17.201	136	18.1
16	Bermuda	0	0	0	0	151	17.101	51	14.7	151	17.101	51	14.7
17	Hindistan	279	13.742	22	17.2	49	2.833	3	15.9	328	16.575	26	17.0
18	Kanada	102	594	5	29.3	208	15.169	192	11.5	310	15.762	196	17.3
19	İran	56	929	11	20.4	99	13.060	72	8.7	155	13.990	82	12.9
20	Suudi Arabistan	57	1.410	12	22.6	56	12.575		9.6	113	13.985	123	16.1
21	Belçika	59	5.373	3	11.4	108	6.574	35	14.0	167	11.948	38	13.1
22	Malezya	251	7.951	66	16.9	66	3.328	5	14.5	317	11.279	70	16.4
23	Birleşik Arap E.	40	713	1	17.4	279	8.445	44	19.9	319	9.158	46	19.5
24	Endonezya	727	6.611	77	24.1	89	1.917	7	11.8	816	8.528	84	22.8
25	Güney Kıbrıs Rum C.	128	3.548	41	8.2	194	4.404	90	18.6	322	7.951	131	14.5
26	İsveç	124	1.445	10	14.1	217	5.526	9	13.7	341	6.971	19	13.8
27	Fransa	117	2.798	139	10.6	127	4.079	232	11.6	244	6.877	370	11.1
28	Hollanda	462	4.301	163	9.3	160	2.565	26	12.1	622	6.866	189	10.0
29	Kuveyt	36	3.832	21	15.7	47	2.768	90	12.1	83	6.599	110	13.6
30	Vietnam	417	4.219	21	13.7	81	2.162	11	23.1	498	6.380	32	15.2
Toplam 30 Ülke		11.303	316.283	4.044	16.9	17.490	755.075	8.920	12.8	28.793	1.071.358	12.964	14.4
Diğer		2.101	25.978	263	23.7	1.848	41.773	385	21.7	3.949	67.752	649	22.7
Genel Toplam		13.404	342.261	4.308	17.9	19.338	796.848	9.305	13.6	32.742	1.139.110	13.613	15.4
Bilinmeyen		0	0	0	0	0	0	0	0	4.557	86.555	1.573	23.2
Dünya Toplamı		0	0	0	0	0	0	0	0	37.299	1.225.665	15.186	16.3

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2010

Çizelge 5.3’de ülkelerin ulusal sicillerindeki gemiler ile birlikte yabancı bayrak altında çalışan 1000 grt ve üzerindeki gemilerinden oluşan dünya filonunun sıralamadaki ilk 30 ülke yer almaktadır. İlk sırayı 187 milyon dwt ile Yunanistan, daha sonra sırasıyla 183 milyon dwt ile Japonya ve 104 milyon dwt ile Almanya almıştır. Türkiye bu sıralamada 17 milyon dwt ile 15. Sırada yer almaktadır. Dünya üzerindeki filonun 1.225 milyon dwt olduğunu ele alındığında Türk armatörlerine ait 17 milyon dwt bu filonun %1.4’ünü meydana getirmektedir.

Bu 30 ülkeye ait filonun dwt olarak % 28.6’sı Milli bayraklarında, % 70.5’i ise kolay bayrak altında çalışmaktadır (2009 Deniz Sektörü Raporu).

Çizelge 5.4 : 2000-2009 Türk bayraklı gemilerin denizyolu dış ticaret taşımalarındaki payları (ton).

YILLAR	TOPLAM DIŞ TİCARET	İHRACAT	İTHALAT	T/B GEMİ PAYI	TB %	YB %
2000	118.113.190	32.284.859	85.828.331	36.038.808	31	69
2001	113.414.358	40.633.756	72.780.602	35.196.754	31	69
2002	132.832.579	43.004.046	89.828.533	44.167.451	33	67
2003	149.485.514	46.054.532	103.430.982	43.680.964	29	71
2004	176.161.939	55.118.561	121.043.378	41.905.941	24	76
2005	180.663.331	54.494.224	126.169.107	42.874.811	24	76
2006	202.718.284	63.311.978	139.406.306	42.615.725	21	79
2007	222.059.619	68.660.270	153.399.349	36.992.141	17	83
2008	224.776.283	73.244.972	151.531.311	31.791.383	14	86
2009	213.632.353	73.770.263	139.862.090	29.965.566	14	86

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı

Çizelge 5.4’de ülkemizde 2000-2009 yılları arasında yapılan toplam dış ticaret rakamları ve bunların Türk bayraklı ve yabancı bayraklı gemilerle taşınma oranları yer almaktadır.

Bu veriler incelendiğinde, Türkiye’nin 2009 yılı toplam ticaret hacmi 213.632.353 tondur. Türkiye’nin 2008 yılına nazaran 2009 yılında toplam ticaret hacminde yaşanan artış, ihracat taşımalarının 73.2 milyon tondan 73.7 milyon tona yükselmesi, ithalat taşımalarının ise 151.5 milyon tondan 139.8 milyon tona gerilemesiyle gerçekleşmiştir.

2009 denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk bayraklı gemilerimizin bu taşımalardan aldığı pay % 14, yabancı bayraklı gemilerin aldığı pay ise % 86'dır. Türk Bayraklı gemiler 2000-2009 döneminde dış ticaret yükleri taşımalarında ortalama % 22.2 oranında pay almışlardır (2009 Denizcilik Sektörü Raporu).

Tüm bu rakamsal veriler ülkemizin denizyoluyla yapılan dış ticaret taşımalarının çoğunlukla yabancı bayraklı gemilerle gerçekleştirildiğini, Türk bayraklı gemilerin taşımacılıktan aldıkları payın giderek azaldığını ve bu nedenle Türkiye'nin daha çok taşıtan bir ülke konumunda olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.

5.3 Rotterdam Kuralları'nın Türkiye'ye Etkilerinin Değerlendirilmesi

Türkiye coğrafik konumu itibariyle 8333 km sahil şeridi, ulaşım açısında elverişli limanları ve Karadeniz'in Akdeniz'e ve okyanuslara açıldığı boğazları ile diğer ülkeleri birbirine bağlayan jeopolitik öneme sahip, dış ticaretteki potansiyeli ile dünya ticaretinde aktif rol oynayan, dinamik ekonomisiyle gelişmekte olan bir ülkedir. Bu açıdan bakıldığında dünya üzerindeki sosyal ve ekonomik her gelişmeden direkt olarak etkilenecek ve aynı şekilde ülke içinde yaşanan gelişmelerle dünyayı etkileyecek yapıdadır. Hal böyle olunca her alanda olduğu gibi deniz taşımacılığını düzenleyen uluslararası hukuk sisteminde de yeknesaklık sağlanması Türkiye için de önemlidir.

Bu çalışmanın temel amacı olan RK'nın Türkiye'ye etkilerinin değerlendirmek maksadıyla bu başlık altında Türkiye'nin dış ticaretini hangi ülkeler ile gerçekleştirdiği incelenecektir. Bunun sebebi RK m. 5/2 uyarınca, bu konvansiyonun geminin, taşıyanın, ifa eden tarafların, taşıtanın, alıcının veya ilgili başka bir tarafın milliyetine bakılmaksızın uygulanacak olmasıdır. Bu nedenle Türkiye'nin dış ticaret yüklerinin hangi gemilerle taşındığına değil, hangi ülkeler ile ticari ilişkilerinin yoğun olduğuna bakılacaktır.

Çizelge 5.5 ve çizelge 5.6'da, Türkiye'nin yoğun olarak ticaret yaptığı, en fazla ihracat ve ithalat yapılan ilk 20 ülkeyi görünmektedir.

Çizelge 5.5 : 2009 Yılı Türkiye'nin en fazla ihracat yapılan ilk 20 ülkesi
(miktar/ton değer/\$)

Sıra	Ülke Adı	IHRACAT	Ülke Adı	IHRACAT
		Ton		Dolar
1	Irak	8.468.590	Almanya	9.791.156.272
2	İtalya	6.317.278	Fransa	6.209.773.510
3	Mısır	5.401.322	İngiltere	5.919.552.972
4	Çin	5.059.799	İtalya	5.892.026.156
5	B.A.E.	2.996.744	Irak	5.126.116.268
6	Libya	2.633.056	İsviçre	3.931.770.521
7	Rusya Federasyonu	2.586.406	A.B.D.	3.225.175.458
8	İspanya	2.393.065	Rusya Federasyonu	3.202.372.946
9	Almanya	2.144.308	B.A.E.	2.898.579.119
10	Suudi Arabistan	1.947.293	İspanya	2.824.042.354
11	İngiltere	1.863.024	Mısır	2.618.572.113
12	Romanya	1.518.372	Romanya	2.215.161.501
13	A.B.D.	1.497.703	Hollanda	2.124.027.402
14	Fransa	1.373.423	İran	2.024.758.015
15	Yunanistan	1.236.235	Libya	1.798.060.306
16	İran	1.173.412	Belçika	1.796.400.202
17	Cezayir	1.062.059	Cezayir	1.782.012.624
18	Hollanda	846.815	Suudi Arabistan	1.771.180.635
19	Belçika	783.597	Yunanistan	1.634.183.953
20	İsviçre	122.545	Çin	1.599.136.132

Kaynak: 2009 Deniz Sektörü Raporu

2009 Yılında en fazla ihracat yapılan ülkeler sıralamasında miktar olarak, 1. sırada 8.4 milyon ton ile Irak, 2. sırada 6.4 milyon ton ile İtalya ve 3. sırada ise 5.4 milyon ton ile Mısır; değer olarak ise 1. sırada 9.8 milyar dolar ile Almanya, 2. sırada 6.2 milyar dolar ile Fransa ve 3. sırada ise 5.9 milyar dolar ile İngiltere yer almaktadır (2009 Deniz Sektörü Raporu).

Çizelge 5.6 : 2009 Yılı Türkiye'nin En Fazla İthalat Yapılan İlk 20 Ülkesi (Miktar/Ton Değer/\$)

Sıra	ULKE_ADİ	İthalat Ton	ULKE_ADİ	İthalat \$
1	Rusya Federasyonu	35.026.113	Rusya Federasyonu	19.718.966.641
2	A.B.D.	11.502.077	Almanya	14.096.448.575
3	Ukrayna	10.455.326	Çin	12.662.636.977
4	Romanya	4.297.323	A.B.D.	8.572.030.352
5	Iran	3.615.507	İtalya	7.672.580.367
6	Almanya	3.232.582	Fransa	7.089.761.141
7	Hollanda	2.859.627	İspanya	3.775.579.085
8	Çin	2.696.939	İngiltere	3.467.014.330
9	İtalya	2.680.392	Iran	3.405.896.177
10	İsviçre	2.621.226	Ukrayna	3.155.709.931
11	Belçika	2.532.922	Güney Kore	3.116.078.237
12	Fransa	2.078.689	Japonya	2.781.735.012
13	Cezayir	1.774.012	Hollanda	2.541.706.510
14	İngiltere	1.690.989	Belçika	2.371.362.492
15	İspanya	1.435.031	Romanya	2.257.898.349
16	Polonya	914.527	Cezayir	2.027.907.938
17	Güney Kore	771.980	İsviçre	1.999.388.221
18	Hindistan	758.937	Hindistan	1.891.251.699
19	Japonya	272.606	İsviçre	1.890.562.852
20	İsviçre	91.273	Polonya	1.817.159.962

Kaynak: 2009 Deniz Sektörü Raporu

2009 yılında en fazla ithalat yapılan ülkeler sıralamasında ise miktar olarak, 1. sırada 35.0 milyon ton ile Rusya Federasyonu, 2. sırada 11.5 milyon ton ile A.B.D ve 3. sırada 10.4 milyon ton ile Ukrayna; değer olarak ise 1. sırada 19,7 milyar dolar ile Rusya Federasyonu, 2. sırada 14.0 milyar dolar ile Almanya ve 3. sırada ise 12.2 milyar dolar ile Çin yer almaktadır (2009 Denizcilik Sektörü Raporu). Miktar ve değer olarak ithalatımızda Rusya Federasyonunun 1. sırada yer almasının sebebi ham petrol ve doğalgaz alımlarıdır (2009 Deniz Sektörü Raporu).

Bu verilerden anlaşılacağı üzere ihracat ve ithalatımızın en fazla olduğu ülkelere Fransa, Yunanistan, Hollanda, İspanya, İsviçre, Polonya ve ABD Rotterdam Kuralları'nı imzalayan ilk devletlerdendir. Bu demektir ki RK yürürlüğe girer girmez

bu ÷lkelerle yapılan denizyolu y÷k taşımacılığında, T÷rkiye konvansiyona taraf olmasa bile bu ÷lkelerde uygulanması zorunlu uluslararası konvansiyon olması sebebiyle etkilenecektir. Çünkü RK m.5/1'e göre konvansiyonun uygulanması için y÷k÷n teslim teslim yeri, y÷kleme limanı, tahliye limanı veya teslim yerinden birinin taraf ÷lkelerden birinde olması yeterli olacaktır.

T÷rkiye RR'na taraf olsa da olmasa da T÷rk taşıyan ve taşıtanları bu konvansiyondan uluslararası çalıştıkları m÷ddetçe etkileneceklerdir.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Dünya ticaretinin % 90'ının deniz taşımacılığıyla gerçekleştiğini düşünürsek denizcilik, taşıyan ve taşıtan gruplarıyla, sigortacısı, gemi sanayi ve limanlarıyla uluslararası bir endüstridir. Bu nedenle tüm taraflar arasında yasal kesinlik ve bütünlük sağlamak adına, ulusal veya bölgesel kurallardan ziyade, uluslararası kabul görmüş kurallara ihtiyaç duyulmaktadır. Bugün deniz yoluyla eşya taşınmasını düzenleyen üç ayrı uluslararası konvansiyon mevcuttur. Bunlar; 1924 Lahey Kuralları, 1968 Visby Kuralları ve 1978 Hamburg Kuralları'dır.

Deniz yoluyla eşya taşımacılığını düzenleyen ilk uluslararası konvansiyon olan Lahey Kuralları'nın 1924 yılında kabul edilişinin ardından ekonomik ve teknolojik gelişmelere paralel olarak güncellenmesi ihtiyacı neticesinde 1968 yılında Visby Kuralları düzenlenmiş, ancak Lahey Kuralları'na taraf olan tüm ülkeler tarafından kabul görmemiştir. Lahey Kuralları'nın taşıyanlar lehine hükümler içerdiğini savunan taşıtanların girişimleri sonucu düzenlenen 1978 tarihli Hamburg Kuralları ise daha çok taşıtanlar lehine hükümler içerdiği gerekçesiyle önemli taşıyan konumundaki ülkelere desteklenmemiştir. Bu üç konvansiyon farklı ülkeler tarafından imzalanmış ve belli bir düzeyde uluslararası kabul görmüş, ancak hiçbirisi deniz taşımacılığı için tek bir global rejim haline gelememiştir. Aralarında en çok uluslararası kabul görme başarısını, dünya ticaretinin üçte ikisini temsil eden ülkelere kabul edilen Lahey Kuralları elde etmiş ancak ne tek bir düzen getirebilmiş ne de ilerleyen zaman içinde modern taşımacılığın sorunlarına çözüm sunabilmiştir.

Deniz taşımacılığındaki uluslararası hukuki rejim, bu üç ayrı konvansiyonun mevcudiyeti sebebiyle yeknesaklık ve kesinlik sağlayamayan, yıllar önce düzenlenmiş olmaları dolayısıyla da modern gelişmelere ayak uyduramayan niteliktedir. Sözleşmelerde yer almayan hükümlere ihtiyaç duyulduğunda ise yargıç ve hakimlerin eski kanunu yeni ortama göre yorumlayarak boşlukları doldurmaya

alışmaları neticesinde, bu durum aynı sözleşmenin dahi her ülkede farklı uygulanmasıyla daha da karmaşık bir hale gelmiştir.

Sektörün ihtiyaçlarını karşılamayan bu hukuki sistemler, bazı ulusları ya varolan rejimdeki boşlukları dolduran ya da tamamen bu rejimin yerini alan ulusal kurallar geliştirmeye itmiştir. Diğer bazı uluslar ise bir araya gelerek bölgesel kurallar oluşturma yoluna gitmiştir. Bu büyük ölçüde bölünmüş, birbirleriyle çakışan nitelikteki uluslararası, bölgesel ve ulusal kurallar, uluslararası ticaret yapan aktörlerin uymak zorunda oldukları düzenlemeleri ve karşılaştıkları problemler karşısında hak ve sorumluluklarını takip etmede zorlanmalarına, hukuksal ve ticari belirsizliklere, ticari işlem masraflarının artışına ve verimliliğin azalmasına sebep olmaktadır.

Bu durum ülkelerin ve sektör kuruluşlarının deniz taşımacılığını düzenleyen uluslararası rejimi tekrar gözden geçirmeleri gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Buradan hareketle on yılı aşkın yoğun çalışmaların sonucunda oluşturulan Rotterdam Kuralları, 23 Eylül 2009 tarihinde ülkelerin imzasına sunulmuş, ancak henüz gerekli prosedürler tamamlanmadığı için yürürlüğe girmemiştir.

Rotterdam Kuralları'nın amacı; mevcut konvansiyonların yarattığı uygulamadaki farklılıklara son vererek deniz taşımacılığına uluslararası yeknesak kurallar getirmek, taşıyanlar ve taşıtanlar arasındaki sorumlulukları yeniden düzenleyerek risklerin taraflar arasında dengeli şekilde dağılımını sağlamak ve günümüz taşımacılığının ihtiyaçlarını karşılayan yeni hükümlerle deniz taşımacılığı hukuki sistemini modernize etmektir. Bu amaçla hem mevcut sorumluluk sistemini yeniden düzenlemiş, hem de önceki konvansiyonların ele almadığı konularda yeni hükümler getirmiş, uygulamada mevcut olan bazı konuları hüküm altına almıştır. Şimdiye kadar kabul edilen konvansiyonlar arasında en uzun metine sahip olan Rotterdam Kuralları, içerdığı 96 madde ile taşıyanlar ve taşıtanlar arasındaki sorumluluklar hakkında kapsamlı hükümler içermekte ve hangi tarafın, hangi konuda, ne kadar ve ne zaman sorumlu olacağı konularına açıklık getirmeye çalışmaktadır. Önceki konvansiyonlardan farklı olarak sadece uluslararası deniz taşımacılığını değil, içinde en az bir uluslararası deniz ayağı bulunan tüm çok modlu taşıma sözleşmelerini düzenlemek üzere tasarlanmış olan Rotterdam Kuralları, böylece eşyanın kapıdan kapıya taşınmasını kapsayan daha geniş bir uygulama alanı sağlamıştır. Taşıyanın ve

taşıtanın yükümlülük ve sorumlulukları, hasar, kayıp veya gecikme durumunda ispat yükünün kimde olacağı, taşıyanın sorumsuzluk halleri, sorumluluk limitleri, sapma, tehlikeli yükler, güverte yükü, canlı hayvan taşımaları, taşıma belgeleri konularını gözden geçirerek bu konularda daha detaylı hükümler getirirken kullanımı yaygınlaşmakta olan elektronik konişmento, yükün teslimi, kontrol eden taraf, hakların devri gibi yeni konularda da yeni hükümler sunmaktadır. Rotterdam Kuralları, taşıyan ve taşıtan dışında taşımacılıkta yer alan diğer tarafların da hak ve yükümlülüklerini düzenlemek amacıyla ifa eden taraf, denizcilikte ifa eden taraf, belge üzerindeki taşıtan gibi yeni terimler getirmiştir. Diğer taraftan global başarı yakalamak adına bazı ülke ve grupların konvansiyonu desteklemesini sağlamak için bazı hükümlerde esnek davranmıştır. Örneğin yargı yetkisi ve tahkim ile ilgili bölümler, taraf ülkelerin bu konular ile ilgili hükümlerin bağlayıcılığını kabul ettiklerini ayrıca beyan etmeleri halinde uygulanabilmektedir. Esneklik sağlayan diğer bir konu miktar sözleşmeleridir. Taşıyan ve taşıtan belirli bir miktar yükün taşınması konusunda anlaştıklarında, bazı yükümlülük ve sorumluluklarını kendileri belirleyebilmektedirler.

Taşıtanlar açısından bakıldığında; kayıp ve hasar durumunda önemli miktarda artan sorumluluk limitleri ve 7 güne çıkan ihbar süresi, teknik kusur ilkesinin kaldırılması, denize elverişliliğin sefer süresince sağlanacak şekilde genişletilmesi, kontrol hakkı ve hakların devri ile ilgili düzenlemeler, yargı yeri seçiminin taşıtanın tercihinde olması ve zamanaşımı süresinin 2 yıla çıkması gibi konularda avantajlı olduğu düşünülmektedir. Taşıyanlar açısından bakıldığında; taşıtanın yükümlülükleri, yükün teslimi, alıcıya teslim edilemeyen yükler gibi konuların detaylı ele alınması, taşıyanın sorumsuzluk hallerine yer verilmesi, miktar sözleşmeleri ve denizcilikte ifa eden tarafın kendi sorumluluk süresinde meydana gelen zarardan sorumlu tutulması gibi konularda avantajlı olduğu düşünülmektedir.

Miktar sözleşmeleri ile konvansiyon hükümlerinin (temel sorumluluklar hariç) terkedilmesi, yargı ve tahkim konularının tarafların seçimine bırakılması en çok eleştiri alan konulardır. Bu hükümlerin belirsizlik yaşanmasına sebep olacağı ve konvansiyonun öncelikli amacı olan uluslararası yeknesaklık sağlanmasının tamamen önüne geçilmiş olunacağı bazı ülke ve kuruluşlarca savunulmaktadır. Ayrıca uzun,

ve karmaşık bulunan konvansiyon metninin yorumlanmasında farklılıkların meydana geleceği görüşü hakimdir.

Şu bir gerçektir ki herhangi bir konu hakkında global bütünlük sağlamak, her ülkenin farklı ihtiyaç ve yaklaşımlarını olacağı düşünüldüğünde imkansızdır. Uluslararası deniz taşımacılığının düzenlenmesinde de durum aynıdır. Bir yanda taşıyan, diğer yanda taşıtan ülkeler, farklı görüş ve hukuki mevzuatlar; ortak bir noktada buluşabilmek için herkesin vermesi gereken tavizler, katlanması gereken rizikolar vardır. Eleştiri alan hükümlerine rağmen uluslararası ticaret için çok önemli hükümler getiren Rotterdam Kuralları, bir çok ülke ve sektör kuruluşunun uzun yıllar süren yoğun müzakereleri sonucunda hazırlanmıştır. Hazırlık çalışmalarına katılan ülkeleri, sektör temsilcilerini, akademisyenlerin çeşitliliğini düşünürsek böyle bir çalışmanın kısa zamanda tekrar yapılması hem anlamsız hem de gereksizdir. Uluslararası kurallarda amaç kazanmak veya kaybetmek değil, ortak paydada birleşebilmektir. Bu nedenle yeknesak kuralların olanaklarından faydalanmak isteyen ülkelerin, şu an için deniz taşımacılığının ihtiyacı olan çözümün tek alternatifi olarak karşımıza çıkan Rotterdam Kuralları'nı benimsemeleri gerektiği açıkça görülmektedir. Muhtemeldir ki uygulamaya geçildiğinde her sözleşmede olduğu gibi Rotterdam Kuralları'nda da birtakım yanlışlık veya eksikliklerle karşılaşılabilir ya da yeni gelişmeler ortaya çıktıkça kuralların tadil edilmesi gerekebilir, ancak bunların açığa çıkması ve giderilebilmesi için Rotterdam Kuralları'na bir şans tanınmalı, uygulamada test edilmelidir.

Rotterdam Kuralları'nın yürürlüğe girip girmeyeceği veya bu sürecin ne kadar süreceği, yürürlüğe girdiğinde uluslararası arenada yeknesaklık sağlayıp sağlamayacağı şu an için bilinmemektedir. Ancak eğer Rotterdam Kuralları ile geniş anlamda kabul görmüş bir uluslararası rejim yaratılmaz ise deniz taşımacılığında büyük paya sahip olan ABD tek taraflı çalışmalarına devam edeceğini ve kendi bölgesel hukuk rejimini oluşturacağını beyan etmiştir. Böyle bir durumda Avrupa ülkelerinden oluşan AB de kendi sistemlerini oluşturma yoluna gitmesi bunu diğer ülkelerin izlemesi söz konusudur. Böyle bir durumda ihtiyacı karşılamayan yürürlükteki konvansiyonlar bile ortadan kalkması, yeknesak kuralların aksine uluslararası deniz taşımacılığının bölgesel ve ulusal hukuk rejimlerinin hakim olduğu bir yapıya bürünmesi riskiyle karşı karşıya kalınmaktadır. Birçok ulusal ve bölgesel

kurallar uygulamada farklılıklara, karmaşıya, içinden çıkılamayan sayısız davalara sebep olmaya ve sorun yargıç ve hakemlerin eski kanunları yeni koşullara uyarlamaya çalışmalarıyla çözümlenmeye devam edilecektir. Bu durum Rotterdam Kuralları'nı eleştiren taşıyan ve taşıtan tüm grupların savunduğunun aksine deniz taşımacılığını daha karmaşık ve şuanki durumdan daha zor bir hale getirecektir. Sadece bu durum bile Rotterdam Kuralları'nın tüm ülkeler tarafında desteklenmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Bu nedenle Rotterdam Kuralları en kısa zamanda uluslararası geçerliliği olan sözleşme haline getirilmeli ve ilerleyen süreçte gerekli ise değişiklikler yapılarak aksaklıklar giderilmelidir.

Sonuç olarak, uluslararası deniz taşımacılığı sözleşmelerinin taşıyanlar ve taşıtanlar arasında sefer süresince meydana gelebilecek rizikoların paylaşılması esasına dayandığı düşünüldüğünde, ilk oluşturulan Lahey Kuralları daha çok taşıyanlar lehine maddeler içerirken, Hamburg Kuralları taşıtanlar lehine hükümler getirmiştir. Rotterdam Kuralları'nın ise Lahey Kuralları'nda öne çıkan bazı konuları törpüleyerek taraflar arasında riskin daha dengeli dağıtılmasına çalıştığı görülmektedir. Diğer bir ifadeyle, sorumluluk açısından bakıldığında Lahey Kuralları taşıyanlar lehine bir uçta, Hamburg Kuralları taşıtanlar lehine diğer uçta olduğu düşünülürse, Rotterdam Kuralları bu iki konvansiyonun ortasında ancak taşıyanlar lehine bir miktar Lahey Kuralları'na yakındır.

Türkiye, Lahey Kuralları'nı 1955 yılında kabul ederek 1956 tarihli Türk Ticaret Kanun'da uygulamaya koymuş, günümüzde yürürlükte olan sorumluluk sistemi de bu konvansiyona göre düzenlenmiştir. Taşıma ve taşıtma kapasiteleri değerlendirildiğinde taşıtan bir ülke olarak karşımıza çıkan Türkiye'nin Lahey Kuralları'nın daha çok taşıyanların lehine hükümler içerdiği gözönüne alındığında, taşıtanlara daha avantajlı hükümler getiren, günümüz deniz taşımacılığının ihtiyaçlarına cevap veren Rotterdam Kuralları'na taraf olması lehine olacaktır. Diğer taraftan Rotterdam Kuralları'nın uygulanması için yükün teslim yeri, yükleme limanı, tahliye limanı veya teslim yerinden birinin taraf ülkelerden birinde olması hükmü dolayısıyla Türkiye taraf olmasa bile bu konvansiyona taraf olan ülkelerle yapacağı ticaret vesilesiyle konvansiyonun uygulama alanına dahil olacaktır.

Türkiye, 2005 yılında hazırladığı Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın uluslararası konvansiyonlarla uyumlaştırılması amacı doğrultusunda Visby ve Hamburg

Kuralları'nın bazı hükümlerine tasarıda yer vermiştir. Hazırlanan yasa tasarısı henüz Meclis'de kabul görüp kanunlaşmadan uluslararası deniz taşımacılığını düzenleyen Rotterdam Kuralları'nın sahneye çıkmasıyla tasarının uluslararası güncelliği yakalayamaması sorunuyla karşı karşıya kalınmıştır. Bu amaçla tasarının yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir. Eğer böyle bir kanı oluşmaz ise Rotterdam Kuralları'nın gelişimi takip edilmeli ve Türkiye'nin deniz yoluyla eşya taşımacılığı hukukuyla ilgili atacağı bir sonraki adıma buna göre karar verilmelidir.

KAYNAKLAR

2009 Deniz Sektörü Raporu, 2010. Deniz Ticaret Odası, İstanbul.

Akan, Pınar, 2007. *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m.1061)*, Adalet Yayınevi, Ankara.

Akten, Necmettin, 2009. Rotterdam Kuralları -2008, 17 Eylül, alınan tarih 15.10.2010,
<http://www.dunyagazetesi.com.tr/_86_61194_yazar.html?>.

Algantürk Light, S. Didem, 2006, TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Yıl:5 Sayı:10 Güz 2006/2*, alındığı tarih 05.11.2010,
<<http://www.iticu.edu.tr/Kutuphane/dergi/s10/M00150.pdf>>

Ateş, Ebru, 2008. *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen “Konişmentolu Taşımlar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu’nun” Türk Hukukuna Etkisi*, Vedat Kitapçılık, İstanbul.

Aybay, Gündüz / Oral, Nilüfer / Biçen, Esra, 2000. *Türk Hukukunda Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğu Üstüne*, Aybay Yayınları, Mart, İstanbul

Aydemir, Sibel, 2010. *Lahey, Hamburg ve Rotterdam Kuralları’nın Taşıyanın Sorumluluğu Açısından Karşılaştırmalı Olarak Değerlendirilmesi* Lisans Bitirme Tezi, İstanbul, 21 Mayıs.

Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniand/Tsimplis, 2009. *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, London.

Belgian Maritime Law Association, 2008. The Belgian Position on the New UNCITRAL Convention, *position paper by the Belgian Maritime Law Association regarding the UNCITRAL draft Convention on the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, 10 Ekim, alındığı tarih 24.01.2010 < www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Belgian_Position_Paper.pdf >

- Berlingieri, Francesco**, 2009. A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules, *Paper delivered at the General Assembly of the AMD, Marrakesh 5-6 November*, alındığı tarih 06.02.2010,
<www.comitemaritime.org/draft/pdf/Comparative_analysis.pdf>
- Carlson, Mary Helen**, 2009 . “U.S. Participation in Private International Law Negotiations: Why the UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea Is Important to the United States”, *Texas International Law Journal*, Sayı 44, Sayfa 269 – 276, alındığı tarih 24.01.2010,
<<http://www.tilj.org/journal/44/carlson/Carlson%2044%20Tex%20Intl%20LJ%20269.pdf>>
- CIFFA**, 2009. Submission to Transport Canada Commentary on the Rotterdam Rules, 21 Mart, alındığı tarih 06.02.2010,
<<http://www.ciffa.com/downloads/2009/03/30/CIFFA%20Submission%20to%20Transport%20Canada%20on%20the%20Rotterdam%20Rules%20March%202009.pdf>>
- CLECAT**, 2009. 2008 -United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea - the "Rotterdam Rules", *Position Paper of the European Voice of Freight Logistics and Customs Representatives*, 11 Mayıs, alındığı tarih 06.02.2010,
<http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/CLECATpaper.pdf>
- Chami, Diego Esteban**, 2009. The Obligations of the Carrier, *presented at the UNCITRAL Colloquium of the Rotterdam Rules 2009*, 21 Eylül, alındığı tarih 07.02.2010,
<<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Diego%20Chami%20-%20Obligations%20of%20the%20Carrier.pdf>>
- CLYDE&CO**, 2009. Shipping Update The Rotterdam Rules, Haziran, alındığı tarih 24.01.2010, <
http://www.clydeco.com/attachments/published/4352/Shipping_update_The%20Rotterdam%20rules%202009.pdf>
- Çağa, Tahir / Kender, Rayegan**, 2006. *Deniz Ticareti Hukuku II*, Beta Yayınları, Mart, İstanbul.
- Deniz Ticaret Odası**, Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu, alındığı tarih 08.05.2010,
<[http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Portals/roterdam/Rotterdam_Kurallari_\(Turkce\).pdf](http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Portals/roterdam/Rotterdam_Kurallari_(Turkce).pdf)>

- Dickinson, Hill**, 2009. Cargo Conventions Comparing Hague, Hague-Visby, Hamburg and Rotterdam, Ağustos, alındığı tarih 24.01.2010, <<http://www.hilldickinson.com/PDF/Shipping%20Guide%201%20-%20Cargo%20conventions.pdf>>.
- Durak, Onur Sabri**, 2009. Deniz Yolu ile Eşya Taşıma Hukuku’da Son Gelişmeler ve Rotterdam Kuralları Üzerine Değerlendirmeler, *TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası - IV. Ulusal Sempozyumu Denizcilik Sorunları*, İstanbul, s. 94-106.
- European Shippers’ Council**, 2009. View of the European Shippers’ Council on the Convention on Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea also known as the ‘Rotterdam Rules’, Mart, alındığı tarih 24.01.2010, <http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/ESC_PositionPaper_March2009.pdf>
- Faria, J.A. Estrella**, 2009. Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, New Rules”, *Texas International Law Journal*, Sayı 44, Sayfa 277 – 319, alındığı tarih 06.02.2010, <<http://www.tilj.org/journal/44/faria/Faria%2044%20Tex%20Intl%20LJ%20277.pdf>>
- Fujita, Tomotaka**, 2009. Performing Parties and Himalaya Protection, *presented at the UNCITRAL Colloquium of the Rotterdam Rules 2009*, 21 Eylül, 07.02.2010, <<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Tomotaka%20Fujita%2022%20OKT29.pdf>>.
- Gençtürk, Muharrem**, 2006. *Uluslararası Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk)*, Vedat Kitapçılık, İstanbul.
- Grau, Carsten**, 2009. The Rotterdam Rules 2009 - the German perspective and Legislative tendencies, *Shanghai International Platform for Maritime Legal Information*, 16 October, Hamburg, alınan tarih 06.02.2010, <http://www.shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/hsfy_english_42/docs/201001/d_214560.html>.
- Hailey, Roger**, 2009a. Questions of balance in the RotterdamRules, *Lloyd’s List*, 27 Ağustos, alındığı tarih 05.02.2010, <<http://www.rotterdamrules.com/pdf/Questions-of-balance-in-the-Rotterdam-Rules-Lloyd%27s-List-27-08-2009.pdf>>
- Hailey, Roger**, 2009b. Rotterdam Rules rebels intent on rocking the boat, *Lloyd’s List*, 28 Ağustos, alındığı tarih 05.02.2010, <<http://www.rotterdamrules.com/pdf/Rotterdam-Rules-rebels-intent-on-rocking-the-boat-Lloyd%27s-List-28-08-2009.pdf>>

- Hailey, Roger**, 2010. EU to Push for Rotterdam Rules Ratification, *Lloyd's List*, 18 Mayıs, alındığı tarih 25.11.2010, < http://rr.jabdah.nl/18.05.2010_%20EU%20to%20push%20for%20Rotterdam%20Rules%20ratification.pdf.>
- Hooper, Chester D.**, 2009. The Rotterdam Rules An Overview of the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, *Currents (New York)*, Sayı 29, s.11-13, Kasım, alındığı tarih 24.01.2010 <http://www.american-club.com/files/pdf/currents_29.pdf.>
- Huybrechts**, 2010. Marc A., Package Limitation as an Essential Feature of the Modern Maritime Transport Treaties: a Critical Analysis, *International Symposium on Recent Developments in Carriage of Goods by Sea: The Rotterdam Rules and Charterparties*, Shanghai Maritime University, 8-9 Haziran.
- ICS**, 2009. The Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (The “Rotterdam Rules”), *A Position Paper by the International Chamber of Shipping*, Nisan, alındığı tarih 06.02.2010, <http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/ICS_PositionPaper.pdf>
- ICSECSA/BIMCO/WSC**, 2009. The Rotterdam Rules, *Basın Bülteni*, Rotterdam 23 Eylül, alındığı tarih 06 Şubat 2010, <http://www.uncitral.org/pdf/english/news/ICS_ECSA_BIMCO_WSC_press_release.pdf,>
- İlgin, Sezer**, 1993a. Hamburg Kuralları’nın Türk Taşıyan ve Taşıtanlara Etkisi, *Denizati Dergisi Sayı 2-3, Şubat-Mart*, s.45-48.
- İlgin, Sezer**, 1993b. Hamburg Kuralları’nın Türk Taşıyan ve Taşıtanlara Etkisi (II), *Denizati Dergisi Sayı 4-5, Nisan-Mayıs*, s.37-44.
- İlgin, Sezer**, 2008. *Deniz Hukuku – II (Deniz Özel Hukuku)*, Deniz Harp Okulu Basımevi.
- İktisadi Araştırmalar Vakfı**, 2007. Yeni Türk Ticaret Kanunu Taslağının Değerlendirilmesi, İstanbul, alındığı tarih 05.11.2010, <<http://www.iav.org.tr/dosyalar/ttkanunu.pdf>>
- Jones, Peter**, 2009. Concerns of the Transport Intermediaries about the Rotterdam Rules, 31 Temmuz, alındığı tarih 14.06.2010, <http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=580>
- Karan, Hakan**, Taşıma Belgeleri ve Elektronik Taşıma Kayıtları, *Rotterdam Kuralları Konferansı, Koç Üniversitesi*, 06/07 Mayıs 2010.

- Kırval, Levent / Durak, Onur Sabri**, 2010. Rotterdam Kuralları ve Avrupa Birliği'nin Bu Kurallara Bakışı, yayımlanmamış makale.
- Lannan, Kate**, 2009a. The Launch of the Rotterdam Rules, alındığı tarih 24.01.2010, <http://www.shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/hsfy_english_42/docs/200911/20.doc>
- Lannan, Kate**, 2009b. The Rotterdam Rules: A Win-Win Proposition, Aralık, alınan tarih 05.12.2010, <http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Maritime_Gateway_-_Dec_09.pdf>
- Lebedev, Vyacheslav P.**, 2009. Rotterdam Rules and combined Service on Maritime Legislation – Ukraine, alındığı tarih 09.01.2010 <<http://www.hg.org/article.asp?id=7550>>
- Magrath, Gavin, (Magrath O'Connor LLP)**, 2009. Rotterdam Rules (II): Major Changes, 31 Temmuz, alındığı tarih 14.06.2010, <http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=570>
- Mandal, Müjdat**, 2010. Rotterdam Kuralları ve Freight Forwarder'lar Üzerindeki Etkileri, alındığı tarih 22.10.2010, <<http://www.utikad.org.tr/db/files/ROTTERDAMKURALLARI.pdf>>
- Moore, Kieron**, 2009. Legal Update: the Rotterdam Rules 2009, *Standart Bulletin*, s.5-9, 18 Aralık, alındığı tarih 06.02.2010, <<http://www.standard-club.com/docs/StandardBulletin18December2009.pdf>>
- Özdemir, Turkay**, 2006. *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu)*, Vedat Kitapçılık, İstanbul.
- Radhika, Rani G.**, 2009. Rotterdam Rules, alındığı tarih 09.01.2010, <http://www.planeteearth-india.info/mgw/index.php?option=com_content&view=article&id=50:rotterdam-rues&catid=39:sports->.
- Ramberg, Jan**, 2009. Carrier Liability under Global and Regional Regimes, yayımlanmamış makale, alındığı tarih 09.01.2010, <<http://www.helsinki.fi/katti/ITPRESENTATIONS/JanRamberg-IntegratedServicesintheIntermodalChain.doc.pdf>>.
- Schmitt, Douglas G.**, 2010. Rotterdam Rules Update: Prospects for USA Ratification; and the Effect of Rotterdam on Cargo Insurance Risks and Transport Contracts; and an Alternative Proposed Convention, *MIABC Education Seminar*, 4 Mayıs, alındığı tarih 10.11.2010, <http://www.ahbl.ca/files/publications/transportation/Rotterdam_Rules_Update.pdf>
- Seven, Vural**, 2003. *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, Yetkin Yayınları, Ankara.

- Smith, Caroline Brader**, 2010. United Kingdom: The Rotterdam Rules – An Overview, 21 Eylül, alındığı tarih 10.11.2010, < <http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=110210> >
- Steamship Mutual**, 2009, The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – The “Rotterdam Rules”, Eylül, alındığı tarih 24.01.2010, <<http://www.simsl.com/Circulars-Bermuda/B.499.pdf>>
- Sturley, Michael F.**, 2003. Transport Law The Treatment of Performing Parties, alındığı tarih 05.02.2010, < www.comitemaritime.org/future/pdf/performing_parties.pdf >
- Sturley, Michael F.**, 2009. Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of the Rotterdam Rules in the United States, *Texas International Law Journal*, Sayı 44, sayfa 427 – 455, 20 Nisan, alındığı tarih 24.01.2010, < http://www.tilj.org/docs/09_Sturley_PUB_FINAL.pdf>
- Suntay, Ülkem Gürdeniz**, 2009. Sorumluluk Kurallarında Rotterdam Dönemi, *Deniz Ticareti Dergisi Aralık sayısı*, s. 64-67, İstanbul.
- Şişmanyazıcı, Harun**, 2009. Rotterdam Kuralları, 16 Kasım, alındığı tarih 09.01.2010, <<http://www.aktueldeniz.com/?article,a15PxbVC9fBJDUv>>
- Şişmanyazıcı, Harun**, 2010a. Rotterdam Kurallarını Türkiye imzalamalı mı?, 04 Ocak, alındığı tarih 13.01.2010, < <http://www.denizhaber.com.tr/Yazar/harun-sismanyazici/131/rotterdam-kurallarini-turkiye-imzalamali-mi.html> >
- Şişmanyazıcı, Harun**, 2010b. Rotterdam Kurallarının Değerlendirilmesi, 01 Nisan, alındığı tarih 24.04.2010, <<http://www.denizhaber.com.tr/Yazar/harun-sismanyazici/145/rotterdam-kurallarinin-degerlendirilmesi.html>>
- Tarman, Z.Derya**, 2010. Rotterdam Kuralları: Yetki ve Tahkim, Yayımlanmamış makale.
- Tetley, William**, 2008, A Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules), 20 Aralık, alındığı tarih 24.01.2010, <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summary_of_Criticism_of UNCITRAL_No_1.pdf >
- Thomas, D Rhidian**, 2009. *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*, Lawtext Publishing Limited, Great Britain.

- Transport Canada International Marine Policy**, 2009. United Nations Commission on International Trade Law Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea Information Paper, Şubat, alındığı tarih 24.01.2010, <<http://www.cmla.org/papers/Transport%20Canada%20papers/UNCITRAL.pdf>>
- UK P&I Club**, 2009. What impact will the Rotterdam Rules have on our liability?, *Legal Briefing*, alındığı tarih 22.08.2010, <[http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/KnowledgeBase - International Conventions/Rotterdam%20Rules.pdf](http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/KnowledgeBase-InternationalConventions/Rotterdam%20Rules.pdf)>
- UND**, 2010. Denizyolu Tasımacılığında Rotterdam Revizyonu: Deniz Hukukuna Yeknesak Kurallar Mı Geliyor?, *UND AR-GE Bülteni*, Sayı: 65, 22 Şubat, alındığı tarih 02.05.2010, <<http://www.und.org.tr/public/ARGE65.pdf>>
- Url-1** < <http://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>> alındığı tarih 09 Aralık 2010.
- Url-2** < <http://www.turkloydu.org/TurkLoydu/Deniz-Endustrisi-Hakkinda/Servisteki-Gemiler/Emniyetli-Yonetim-Sistemleri-%28ISM%29.aspx>>, alındığı tarih 25 Kasım 2010.
- Url-3** <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/RR_persinfoalgemeen_Eng.pdf> alındığı tarih 05.02.2010, 22:48.
- Url-4** < <http://www.rotterdamrules.com/en/>> alındığı tarih 05.02.2010.
- Ülgener, M. Fehmi**, 1991. *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, Der Yayınları, İstanbul.
- Ülgener, Fehmi**, 2010. Rotterdam Kuralları, İstanbul 07 Ocak, alındığı tarih 02.02.2010, < <http://ulgener.com>>
- (von) Ziegler, Alexander**, 2009. “The Liability of the Contracting Carrier”, *Texas International Law Journal*, Sayı 44, s. 329 – 348, alındığı tarih 24.01.2010, <http://tilj.org/journal/entry/the_liability_of_the_contracting_carrier/>
- West of England**, 2009. Rotterdam Rules - Key Provisions, Luxemburg, alındığı tarih 24.01.2010, < [http://www.westpandi.com/Documents/News/ROTTERDAMRULES KeyProvisions.pdf](http://www.westpandi.com/Documents/News/ROTTERDAMRULES_KeyProvisions.pdf)>
- Williams, Richard**, 2009. Transport Documents and Electronic Transport Records, *International Symposium on Recent Development in Carriage of Goods By Sea: The Rotterdam Rules and Charterparties*, Shanghai Maritime University, 8-9 June.
- Yavaşca, Cemalettin**, 1992. *Deniz Ticaret Hukuku*, İTÜ Denizcilik Yüksek Okulu.

Yazıcıoğlu, Emine, 2000. *Hamburg Kuralları'na göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, Beta Yayınları, İstanbul.

Yuzhou, Si / Li, Henry Hai, 2009. The New Structure of the Basis of Liability for the Carrier, *presented at the UNCITRAL Colloquium of the Rotterdam Rules 2009*, 21 Eylül, alındığı tarih 06.02.2010, <<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Final%20Paper%20of%20Prof%20Si%20and%20Li%20for%20the%20Rotterdam%20Rules%202009%20Colloquium.pdf>>

Zaitsoff, James W., 2009. Insurance-Maritime Law Alert: Rotterdam Rules, Nisan, alındığı tarih 09.01.2010, < [http://www.owenbird.com/~ASSETS/DOCUMENT/PDF/1/InsuranceMaritime Law Alert Apr 2009.pdf](http://www.owenbird.com/~ASSETS/DOCUMENT/PDF/1/InsuranceMaritime%20Law%20Alert%20Apr%202009.pdf) >

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad: Nihal Pamuk

Doğum Yeri ve Tarihi: İzmit - 1983

Lisans Üniversite: İstanbul Üniversitesi – Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği

15.04.1983 tarihinde İzmit’te doğdu. Lise öğrenimini Düzce Arsal Anadolu Lisesi ve Vakıfkebir Anadolu Lisesi’nde tamamladı. 2001 yılında lisans eğitimine başladığı İstanbul Üniversitesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü’nü 2005 yılında tamamladı. Bir sene İngiltere’de dil eğitimi aldıktan sonra 2006 yılında gemi brokeri olarak denizcilik sektöründe çalışmaya başladı. 2008 haziran ayı itibarıyla da köklü bir denizcilik firmasında gemi operasyonu ile ilgili görev almaktadır.