

.KONİŞMENTOYA DAİR BAZI KURALLARIN  
BİRLEŞTİRİLMESİ HAKKINDA ULUSLARARASI  
BRÜKSEL KONVANSİYONU'NUN(\*) UYGULANMASI  
İLE İLGİLİ YABANCI MAHKEME KARARLARI(\*\*)

Ahmet ÇALIK  
Araştırma Görevlisi

I— A.B.D.

1) —UNITED STATES DISTRICT COURT (Birleşik Devletler Bölge Mahkemesi), Southern District of New York -10.5.1977- Houlden and Co. Ltd. v. S.S. Red Jacked et al.

—İlgili Konvansiyon Maddesi: m.3/1; m.4/1-2/c.

Geminin denize elverişliliği kavramının ölçütü, mükemmellik değil, yüklemeye makul bir elverişliliktir.

Sözü edilen bu makul elverişlilik ölçütü geminin tüm malzeme ve donanımı için de uygulanır. Buna evden eve taşıma yapan yükleyicilere verilen konteyner'ler de dahildir. Yükleme sırasında önemli derecede hasarlı olduğu dıştan açıklıkla görülebilen bir konteyner tahsis edildiği amacı gerçekleştirebilecek durumda bulunmadığından Konvansiyon anlamında denize elverişli değildir.

Konvansiyon anlamında taşıyanın göstermesi gerekli makul özen borcu (due diligence) tedbirli bir donatanın aynı koşullarda gös-

(\*) Brüksel'de 25.8.1924 tarihinde imzalanmış olan bu Konvansiyonu Türkiye 14.2.1955 tarihli ve 6469 sayılı Kanunla onayarak pozitif hukuka sokmuştur (Düster C.36, s.247). Buna göre Konvansiyon 4.1.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bundan başka birçok yabancı ülkenin yapmış olduğu gibi Konvansiyonun ilkeleri daha sonraki tarihte yürürlüğe girmiş olan Türk Ticaret Kanunu'na da dahil edilmiştir.

(\*\*) Bu çalışma International Institute For The Unification Of Private Law'ın yayınladığı Uniform Law Review'un son sayıları taranarak ve burada yer alan kararların başındaki Fransızca ve İngilizce karar özetlerinin aynen çevrilmesi ile hazırlanmıştır. İlgilenenler için her kararın bu dergiye nereden alınmış olduğunu gösteren dergi referansları da aynen aktarılmıştır.

tereceği özenden ibarettir. Önemli derecede hasarlı olduğu açıkça görülebilen bir konteyner'i gemisine yükleyen donatan özen borcunu ihlal etmiş olur.

Konteyner gemisinin Ocak ayında Kuzey Pasifikte 10 kuvvetinde rüzgara ve 40 derecelik bir deniz patlamasına maruz kalması önceden öngörülebilir olması nedeniyle taşıyana deniz tehlikesi definini ileri sürerek sorumluluğunu sınırlandırmak hakkını vermez (1).

2) —UNITED STATES DISTRICT COURT (Birleşik Devletler Bölge Mahkemesi), Southern District Of New York -19.7.1978- Paul Marsh Inc. v. S.S. Johann Blumental.

—İlgili Konvansiyon Maddesi: m.3/4; m.4/2-c.

Taşıyanın yükü muhafazalı bir yere istif etmemesinde ihmalden söz edilebilse bile, zararın doğrudan doğruya bu ihmalden doğmayıp, muhafazalı yükü dahi tahrip edebilecek nitelikte olağanüstü büyük dalgalardan doğduğunu ispatlayarak Konvansiyonun 4 maddesinin 2 fıkrasının c) bendi anlamında deniz tehlikesi sebebiyle sorumluluktan kurtulması mümkündür (2).

3) —UNITED STATES DISTRICT COURT (Birleşik Devletler Bölge Mahkemesi), District of Oregon -17.8.1978- Omark Industries Inc. v. Associated Container Transportation (Australia) Ltd., Pad Shipping Australia Pty., Ltd.

—İlgili Konvansiyon Maddesi: m.4/5.

26 adet yatık karton kutunun üst üste konulmasından elde edilen kübik bir kütleinin oluşması ve bu kütleinin dış çeperinin düz ve kesintisiz olup da içindeki kutuları tamamen muhafaza eder biçimde ambalajlanmasından doğan büyük paket Konvansiyonun 4. maddesinin 5. paragrafına göre taşıyanın sorumluluğunun belirlenmesi açısından tek bir «koli» olarak kabul edilir. Böyle bir durumda herbir küçük kutu ayrı ayrı dikkate alınmaz (3).

4) —UNITED STATES DISTRICT COURT (Birleşik Devletler Bölge Mahkemesi), Southern District of New York -16.6.1977- Phillip Holzman A.G. v. S.S. Mellenic Sunbeam.

(1) Uniform Law Review (ULR) 1978/I p.304; American Maritime Cases 1977, 1382.

(2) ULR 1979/II, p.198; American Maritime Cases 1979, 240.

(3) ULR 1978/II, p.241; American Maritime Cases 1977, 230.

—İlgili Konvansiyon Madesi: m.4/5.

Taşıyan, konişmento ile taşınan eşyanın güverteye istif edilmiş olması halinde, yükleyenin buna rızasının varlığını, evrensel uygulama ve teamülün bu yönde olduğunu ya da bu davranışının yasaca kabul edilmiş bir haklı nedene dayandığını ispat edemediği takdirde Konvansiyonun 4. maddesinin 5. paragrafına göre sorumluluğunun sınırlandırılması hakkından yararlanamaz (4).

## II— ARJANTİN

—CAMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO FEDERAL Y CONTENCIOSO - ADMINISTRATIVO (Sala 1 Civil Commercial) (Federal İstinaf Mahkemesi 1. Hukuk Dairesi) -16.5.1978 (Causa No. 6380)- Agencia Maritima Delfino S.R.L. v. F.A. Sanden Argentina S.A.C.

—İlgili Konvansiyon Maddesi: m.4/6.

Konvansiyonun 4. maddesinin 6. paragrafı anlamında «tehlikeli yük» kavramı içine taze meyva girmez. Ancak, yükleme sırasında görülmeyen ve taşıyanca da bilinmeyen bir bozukluk nedeniyle yükün yolun yarısında gemi ve diğer yük için tehlike oluşturacak ölçüde çürümüş olması hali farklıdır. Böyle bir durumda taşıyan yükü herhangi bir yerde gemiden çıkartabilir ve yükleyenden uğradığı tüm zararlar ile malın boşaltılması için yaptığı masrafların tazminini isteyebilir.

Konvansiyonun 4. maddesinin 6. paragrafının kaleme alınma nedeni bir objektif sorumluluk yaratmak olduğuna göre yükleyenin sorumluluğu kusurunun isbatına bağlı değildir (5).

## III— BELÇİKA

1) COUR D'APPEL D'ANVERS (Anvers İstinaf Mahkemesi) -14.12.1977- Ganger Rolf v. S.A. Boelwerf.

—İlgili Konvansiyon Maddesi: m.1/c; m.4/5.

Konişmento'ya yazmaksızın güverteye eşya yükleyen taşıyanın bu davranışı aldatıcı nitelikte bir kusur sayılır. Bu nedenle taşıyanın Konvansiyon'a göre (m.4/5) sorumluluğunun sınırlandırılması hakkından yararlanması olanağı ortadan kalkar (6).

(4) ULR 1978/II, p.248; American Maritime Cases 1977, 1731

(5) ULR 1979/I, p.202; Revista de Estudios Maritimos, mayo-septiembre 1978,75.

(6) ULR 1979/II, p.176;

2) —COUR DE CASSATION (1.Ch.) (Yargıtay 1. Dairesi)  
-25.5.1979- Société d'Armateurs de Navires «Ganger Rolf» S.A. v. S.A.  
Boelwerf.

—İlgili Konvansiyon Maddesi: m.1/c; m.4/5.

«Taşıma sözleşmesine göre güvertede taşınacağı bildirilen ve bu şekilde taşınan yük» Konvansiyonun 1. maddesinin c) fıkrasına göre Konvansiyon anlamında «mal» sayılmayacağından Konvansiyonun uygulama alanı dışındadır. Bu durumda sözleşmeye «güverteye yerleştirilmiş yük» kaydının konması sadece konişmento hamili üçüncü kişileri korumak içindir. Yoksa bu kaydın bulunmamasından güvertede taşınmış yük hakkında Konvansiyonun 4/5. maddesi hükmüne göre taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılacağı anlamı çıkartılamaz (7).

3) —COUR DE CASSATION (1.Ch.) (Yargıtay 1. Dairesi)  
-11.3.1977- F. Van Bree S.A. v. Soc. Anonyme Co. Maritime Belge.

—İlgili Konvansiyon Maddesi: m.3/3-4.

Taşıyanın, Konvansiyonun 3. maddesinin 3. fıkrasına uygun olarak düzenlediği konişmento, malların bu konişmentoda yazılı olduğu biçimde teslim alındığı karnesini taşır.

Konvansiyonun 3. maddesinin 3. paragrafından, taşıyanın yükleyen tarafından verilmiş bilgilerin kendisine teslim edilen mala uyduğunu inceleme olanağı bulunmadığı ya da verilmiş olan bilgilerin gerçeğe uymadığı hususunda ciddi kuşkularının varlığı halinde taşıyanın koydurduğu «said to weigh» (belirtilen ağırlık) klozunun yükleyenin verdiği bilgiye göre konişmentoya kaydedilen ağırlığın hukuki değerini ortadan kaldıracağı anlamı çıkmaktadır.

Konvansiyonun 3. maddesinin 3. paragrafının son fıkrasına göre «Said to Weigh» (belirtilen ağırlık) klozunun konişmentoya yükleyenin bildirdiği ağırlık kaydını etkisiz hale getirebilmesi için taşıyanın bildirilen ağırlığın doğruluğundan hangi ciddi nedenlerle kuşku kullandığının ya da hangi nedenlerle verilen bilgileri inceleyemediğinin konişmentoya kaydedilmiş olması gerekli değildir. Klozun etki doğurması ve ağırlık konusunda isbat yüküne yer değiştirmesi için konişmentoya bu klozu koyan taşıyanın ciddi nedenlerini ya da inceleme olanağının yokluğunu tevsik etmesi yeterlidir (8).

(7) ULR 1980/I, p.182; Journal des Tribunaux 1980, 550.

(8) ULR 1978/II, p.236; Pasicrisie Belge 1977, I, 750; Jurisprudence du Port D'Anvers 1977/78, 424.

#### IV— F. ALMANYA

1) —LANGERİCHT HAMBURG (Hamburg Eyalet Mahkemesi)  
1.8.1978.

—İlgili Konvansiyon Maddesi: m.2.

Karma (kara-demiryolu-deniz) taşıma işlemlerini özel olarak düzenleyen ulusal ya da uluslararası kuralların bulunmaması durumunda, kayıp ve hasarın bu taşımanın hangi diliminde meydana geldiği anlaşılamıyorsa, karma taşımayı üstlenmiş olan taşıyıcının sorumluluğu bu konudaki en ağır sorumluluk kuralına göre belirlenmelidir.

Konışimentoda konteyner içindeki çantaların sayısı açıkça belirtilmişse, Konvansiyonun 4. maddesinin 5. paragrafı anlamında konteyner değil her bir çanta ayrı ayrı birer «koli» ya da «ünite» oluşturur (9).

2) —BUNDESGERICHTSHOF (Federal Mahkeme) 19.9.1977-II  
ZR 77/75.

—İlgili Konvansiyon Maddesi: m.4/5.

İçine eşya konularak taşıyana teslim edilmiş her türlü kaplar (örneğin kutular) Konvansiyonun 4. maddesinin 5. paragrafı anlamında birer «koli» ya da «ünite»dirler. Bir konteyner, içinde birbirinden ayrı eşya üniteleri bulursa bile bu kural karşısında bir tek «koli» ya da «ünite» sayılır (10).

#### V— FRANSA

1) —TRİBUNAL DE COMMERCE DE PARIS (Paris Ticaret Mahkemesi) -15.2.1978- Cie. d'Assurances Gan Atticam v. Hugo Stinns Sweigniederlassung/Orbis Liner Services.

—İlgili Konvansiyon Maddesi: m.4/2-c.

Taşıyanın Konvansiyonun md.4/2-c kuralına göre sorumluluktan kurtulabilmesi için kötü hava koşullarının varlığını isbatlaması yeterli değildir. Bu kötü hava koşullarının mücbir sebep oluşturması da zorunludur. Taşıyan tarafından dayanılan rüzgarın gücü, denizin durumu, geminin yalpa ve baş-kıç vurması gibi unsurlar tek başına yeterli olmasa bile bunların bir arada bulunması sözkonusu sorumsuzluk kuralının uygulanması açısından mücbir sebep oluşturabilir (11).

(9) ULR 1980/I, p.172; European Transport Law 1980, 432.

(10) ULR 1978/I, p. 298; Neue Juristische Wochenschrift 1977, 2314.

(11) ULR 1979/I, p.221; Le Droit Maritime Français 1978, 726.

2) —COUR D'APPEL DE PARIS (5.Ch.) (Paris İstinaf Mahkemesi 5. Dairesi) -17.2.1977- Cie. Maritime Chargeurs Réunis (CMCR) v. Cie. Commerciale Hollando Africaine.

—İlgili Konvansiyon Maddesi: m.3/6.

Taşıyan yararına basit bir karine koymuş olan Konvansiyonun 3. maddesinin 6. paragrafı bildirim (ihtirazi kaydın) yapılmasında geç kalınmış olması, eşyaların taşıma sırasında zarara uğramış olduğunun her türlü delille ispatlanmasını engellemez.

Eğer eşyaların imalatları normal standartlara uygun olsa idi bunların sıcak, nemli ve kötü havalandırılmış bir ortamda taşınmalarının sözü edilen zararlara yol açmayacak olduğunu ispatlaması halinde ise taşıyan, eşyanın çekilmesi sırasında görülen zararlardan sorumlu değildir.

Eşyaların bozulabilir nitelikli olmaması halinde ise yaygın uygulamanın bulunması koşuluyla eşyaların gemiden gemiye aktarılmasında taşıyanın kusurlu bir davranışından söz edilemez.

Konşimentoda yükleyene haber vermeksizin eşyanın güverteye konulabileceğinin ve orada taşınabileceğinin öngörüldüğü ve zararın da deniz suyu ya da deniz havasından doğmadığının anlaşıldığı hallerde taşıyan güvertede eşya taşıma nedeniyle sorumlu tutulamaz (12).

3) —COUR DE CASSATION (Yargıtay) -30.1.1978- Koçtuğ Denizcilik İşletmesi A.Ş. v. Soc. Anonyme des Etablissement Walon.

—İlgili Konvansiyon Maddesi: m.4/5.

Konvansiyonun md.4/5 kuralına göre zarar verme kastının bulunduğu hallerde taşıyan yararına sorumluluğun sınırlandırılması hükümleri uygulanamaz.

Eşyanın güvertede taşınması halinde Konvansiyonun uygulanma alanı yoktur (13).

#### VI— HİNDİSTAN

—SUPREME COURT (Yüksek Mahkeme) -4.4.1972- American Export İsbrandtsen Lines Inc. v. Joe Lopez (S/S Azumasan Maru)

—İlgili Konvansiyon Maddesi: m.3/6-4.

Yüklenmiş eşyaların tümü ya da bir kısmının geminin limanı terk etmesi anına kadar teslim edilmemiş olması Konvansiyona

(12) ULR 1978/II, p.253; Le Droit Maritime Français 1977, 535.

(13) ULR 1978/II, p.260; Bulletin des Arrêts de la Cour De Cassation 1978,IV,31.

göre (m.3/6) eşyanın belli edilmiş zamanda teslim edilmemesi durumunu oluşturur.

Böyle bir durumda Konvansiyonda (m.3/6) öngörölmüş 1 yıllık zamanaşımı süresi sözkonusu geminin limanı terk etmesi anında işleme başlar (14).

## VII— İTALYA

1). —CORTE Dİ CASSAZİONE (Sez.1) (Yargıtay 1. Dairesi) -3.5.1978 (No. 2056)- Rocco Giuseppe e Figli v. Tomaso Constantino Ltd.

—İlgili Konvansiyon Maddesi: m.3/3-Son-4; 4/2-m.

Konvansiyonun 4. maddesinin 2/m kuralına göre taşıyanın sorumluluktan kurtulması için eşyanın kayıp ve hasarının, onun kendine has bir mahiyet ve özüründen doğması yeterli olup, bundan taşıyanın haberinin bulunması zorunlu değildir.

Maddede yer alan «kendine has bir özür» deyimini özünde bulunup da taşıma sırasında ağırlaşan ayıplarla, eşyanın doğal nitelikleri gereği önüne geçilemez biçimde bozulması hallerini kastetmektedir (15).

2) —TRİBUNALE Dİ TRIESTE (Trieste Mahkemesi) -9.7.1977- İgino Mazzola S.p.A. v. Adriatic Shipping Co. S.R.L.

—İlgili Konvansiyon Maddesi: m.3/2; m.4/2-r.

Mürettebatın, geminin frigorifik sisteminin kullanılması ve güvertedeki yükün muhafazası için tahsis edilmiş kabın boşaltılmasıdaki kusuru, geminin yönetimi ile ilgili kusurdan çok yükün korunmasında kusuru oluşturur.

Konvansiyonun 4. maddesinin 2 paragrafının (r) fıkrasının sağladığı sorumsuzluk kaydından yararlanabilmek için taşıyanın zararın nedenini belirlemesi ve bunda gerek kendisinin gerekse memurlarının kusurunun bulunmadığını isbat etmesi gereklidir (16).

## VIII— İSVEÇ

—COUR SUPREME (Yüksek Mahkeme) -2.2.1977- Tor Line Aktiebdag v. Folksam Ömsesedig Saksförsakring.

(14) ULR 1978/I, p.236; All India Reporter 1972 S.C. 1405.

(15) ULR 1979/I, p.225; Il Dritto Maritimo 1978, 653.

(16) ULR 1978/II, p. 262; Il Dritto Maritimo 1978, 478.

—İlgili Konvansiyon Maddesi: m.4/2-r; m.4/5.

Yükleyen tarafından üniteler halinde yüklenmiş yükün doğurduğu zararlarda kendi kusurunun bulunmadığını kanıtlayabilmek için taşıyan, yükün istiflenmesinin ve ambalajlarının herbir ünitenin içindeki eşyaları denizde taşıma risklerine karşı koruyabilecek nitelikte olduğunu tahkik ettiğini ispatlamalıdır.

Yükün daha önceden kısmen yüklenmiş bir romörk'e boşaltılması halinde Konvansiyonun md 4/5 kuralına göre sorumluluğun sınırlandırılması açısından römorkun kendisi değil içindeki herbir parça yük ayrı bir ünite olarak kabul edilir (17).

#### IX— KANADA

1) —FEDERAL COURT OF CANADA (Kanada Federal Mahkemesi) -10.4.1978- Atlantic Consolidated Foods Ltd. v. M/S Doroty.

—İlgili Konvansiyon Maddesi: m.3/2-8; m.4/5.

Konvansiyon kuralları konişmento kurallarına dahil edildiği takdirde bu iki belge tarafların arzularına en uygun düşecek biçimde yorumlanmalıdır. Olaya uymayan Konvansiyon kurallarının dikkate alınmaması gerekir. Ancak bundan konişmento kayıtları ile bağdaşmayan Konvansiyon kurallarının asla değerlendirilmeyeceği sonucu çıkartılamaz. Bu bağdaşmaz kuralların konişmentoya onu hazırlayan tarafından konulduğu hususu hiçbir zaman gözden kaçırılmamalıdır.

Konvansiyonun 3/2 kuralı taşıyana işini «dikkat ve özenle» yapması, yani duruma en elverişli olan emin ve etkin araçlar kullanması borcunu getirmektedir.

Konvansiyonun 4/5 kuralına göre taşıyanın sorumlu olduğu azami miktar taşınan herbir ünite için ayrı ayrı hesaplanır. Burada sözkonusu, taşıyan herbir ünite olup, navlunun hesaplanmasında adetler dikkate alınarak belirlenen ağırlık ya da ölçü ünitesi (customary freight unit) değildir (18).

2) —SUPREME COURT OF BRITISH COLUMBIA (İngiliz Kolumbiyası Yüksek Mahkemesi) -23.6.1978- Dorab H Captain v. Far Eastern Steamship Co.

—İlgili Konvansiyon Maddesi: m.1/b ve c; m.4/5.

Eşyanın ikinci bir gemiye aktarılmak üzere rıhtımda beklemesi sırasında Konvansiyon hükümleri uygulanmaz. Zira sözleş-

(17) ULR 1980/I, p.215; European Transport Law 1980, 23.

(18) ULR 1980/I, p.186; European Transport Law 1978, 550.



menin bu kısmı Konvansiyonun 1. maddesinin b ve c fıkraları anlamında «denizde eşya taşınmasına» yönelik değildir (19).

3) —CANADA FEDERAL COURT, TRIAL DIVISION (Kanada Federal Mahkemesi) -2.6.1978- Westcoast Foad Brokers Ltd. v. The Ship «Hoyanger» et Westfallarsen and Co. A/S.

—İlgili Konvansiyon Maddesi: m.3/1-2; m.4/2-m.

Meyvaların, konunun uzmanı olmayanların ilk bakışta anlayamayacakları ölçüde aşırı olgun olması Konvansiyonun 4. maddesinin 2/m fıkrası anlamında gizli ya da malın kendine has bir özürdür. Bu nedenle konunun uzmanı olmayan taşıyan bu tür özürden doğan kayıp ve hasardan sorumlu olmaz (20).

EK :

KONİŞMENTOYA MÜTEALLİK BAZI KAİDELERİN TEVHİDİ  
HAKKINDAKİ MİLLETLERARASI SÖZLEŞME'NİN  
İLGİLİ HÜKÜMLERİ

( B r ü k s e l , 2 5 A ğ u s t o s 1 9 2 4 )

Madde 1— İşbu Sözleşmede geçen kelimeler aşağıda tasrih edilen mânalarda kullanılırlar:

a) «Transporteur=nakliyecisi» bir yükleyici ile aralarında nakliye mukavelesi bulunan gemi sahibi veya müsteciridir.

b) «Nakliye Mukavelesi» yalnız bir konişmento ile veya eşyanın deniz yolu ile taşınması için senet teşkil eden benzer her hangi bir vesika ile tesbit olunan Nakliye Mukavelesine denir.

Nakliyecisi ile konişmento hâmilisi arasındaki münasebetleri tanzim etmesi halinde bir çarter parti zımında çıkartılan konişmento veya buna benzer bir vesikaya da aynı zamanda «Nakliye Mukavelesi» denir.

c) «Mal» Nakliye Mukavelesinde güverteye konduğu beyan edilen ve filhakika bu suretle nakledilen gemi hamulesi ile canlı hayvanlar müstesna, mal eşya hamule ve her hangi cins emtiadır.

d) «Gemi» deniz yoluyla mal nakli için kullanılan her türlü vasıta manasına gelir.

e) «Mal nakliyatı» malın gemiye yükletilmesinden itibaren gemiden boşaltılmasına kadar geçen zaman tekabül eder.

(19) ULR 1979/I, p.208; 1979, 1. Lloyd's Law Reports, 595.

(20) ULR 1979/II, p.179; 1979 2. Lloyd's Law Reports, 79.

Madde 2— 6 ncı madde hükümleri mahfuz kalmak şartıyla denizden mal nakline mütedair Mukavelede, nakliyeciyi, malların yüklenmesi, idaresi, istifası, nakli muhafazası, bakımı ve boşaltılması hususlarında aşağıda zikredilmiş bulunan hak ve muafiyetlerden faydalanacağı gibi yine aşağıda sayılan vecibelerden mes'ul olacaktır.

Madde 3—

1. Nakliyeciyi, seferden evvel bu seferin başlangıcında:

a) Gemiye seyrüsefere müsait bir hale getirmeye;

b) Gemiye lâzımgeldiği şekilde donatmak, teçhiz etmek ve kumanya tedarik etmeye,

c) Geminin ambarlarını ve soğuk hava tertibatı mahallerini ve malların tesellüm, nakil ve muhafaza edilmek üzere yerleştirilmiş olduğu bütün diğer kısımlarını elverişli ve iyi vaziyete getirmek için mâkul bir gayret göstermeye mecbur tutulacaktır.

2. 4 üncü madde hükümleri mahfuz tutulmak şartıyla nakliyeciyi, hamulenin yükletilmesi, idaresi, istifası, nakli, muhafazası, bakımı ve boşaltılmasına dikkat ve itina gösterecektir.

3. Nakliyeciyi veya kaptan veya nakliyecinin acentesi, mallar teslim alınıp yükletildikten sonra, yükleyicinin talebi üzerine yükleyici bir konişmento verecek ve bu konişmentoda diğer hususlar meyanında şunlar zikredilecektir:

a) Hamulenin tâyin ve tesbiti için lüzumlu olup yükleme henüz başlamadan evvel yükleyici tarafından yazılı olarak verilmiş olan bellibaşlı alâmetler; ve ancak bu alâmetlerin de, seyahat sonuna kadar okunabilir bir halde kalacak şekilde malların bulunduğu sandık ve ambalajlara veya ambalajsız mallar üzerine basılmış veya sarıh diğer her hangi bir şekilde konmuş olması lâzımdır;

b) Veya yükleyici tarafından yazılı olarak bildirildiği üzere, yerine göre koli veya parça adedi, miktarı; veya tartısı,

c) Malların görünürdeki hal ve vaziyeti,

Bununla beraber hiç bir nakliyeciyi kaptan veya nakliyeciyi acentesi teslim aldığı malların işaret, aded, miktar veya tartısından şüphe etmekten haklı olduğu veya muayene imkanlarına malik olmadığı takdirde bunları konişmentoda beyan veya zikretmeye mecbur tutulamaz.

4. Böyle bir konişmento, aksi sabit olmadıkça, malların 3 üncü paragraf a, b ve c fıkralarına uygun olarak konişmentoda zikredil-

diği gibi nakliyeciden tarafından teslim alınmış olduğuna bir karine teşkil edecektir.

5. Yükleten, yüklemenin başlangıcında, markaların doğruluğu, malların sayı, miktar ve ağırlıkları hakkında nakliyeciyeye doğru ve tamam malümat vermeyi taahhüt etmiş olduğu mütalâa edilecek ve bu noktaların doğru bildirilmemesi yüzünden vukuagelecek zarar, ziyan ve her türlü kayıplar dolayısıyla yükletici nakliyeciyeyi sorumlu tutamayacaktır. Bir nakliyecinin bu gibi muafiyet hakkına malik olması, hamule sahibinden gayri şahıslara karşı Nakliye Mukavelesinin çerçevesi dahilindeki sorumluluk mükellefiyetini hiçbir suretle tahdit etmeyecektir.

6. Malların boşaltma limanında, kaldırılmasından evvel veya kaldırıldığı sırada veyahut Nakil Mukavelesi gereğince malları çekmeye selâhiyetli olan şahsın muhafazasına tevdiğinden evvel veya sonra, bu malların kayıp veya hasar ve bu kayıp veya hasarı umumi mahiyeti nakliyeciden veya acentesine ve teslim alanlar tarafından yazı ile bildirilmediği takdirde, kaldırma aksi kesin olarak ispat edilmedikçe, bu malların nakliyeciden tarafından konişmentoda yazılı bulunduğu şekilde teslim edilmiş olduğuna bir delil teşkil edecektir.

Kayıp veya hasarın zahiren görölür şekilde olmaması halinde ihbarın teslimi takip eden üç gün zarfında yapılması lâzımdır.

Kabul anında malların durumunda bir mübayenet müşahade edilmiş ise, yazılı kaydı ihtirazi dermeyanı lüzumsuzdur.

Malların teslim edildiği veya teslim edilmek mecburiyetinde bulunduğu sene zarfında her hangi bir itiraz veya iddiada bulunmadığı takdirde nakliyeciyeye veya gemiyeye, zarar ve ziyandan mütevellit bir sorumluluk terettüp etmez.

Muhakkak veya muhtemel kayıp ve ziyan halinde, nakliyeciden ile malları teslim alan, malların muayenesi ve koli adedinin doğru olup olmadığının tesbiti hususunda mütekabilen, mâkul bütün kolaylıkları göstereceklerdir.

.....

8. Nakliyeciden Mukavelesinde, nakliyeciden veya gemiyeyi, ihmal veya hata veya bu maddede zikredilen vazife ve mükellefiyetlerin yerine getirilmemiş olmaları dolayısıyla mallarda vukuagelen kayıp veya zarar ziyanlardan mütevellit sorumluluklardan muaf tutan veyahut bu sorumlulukları işbu Sözleşmede yazılı olduğundan başka şekilde azaltan her hangi bir hüküm, sözleşme veya andlaşma mevcutsa bunlar tamamen hükümsüz addolunur. Sigorta kârını nakliyeciyeye bırakan bir hüküm veya benzeri her hangi bir hüküm nakliyeciyeyi sorumluluktan muaf tutar mahiyette telâkki olunacaktır.

Madde 4— Geminin seyrüsefere elverişsizliği yüzünden vukua gelecek kayıp ve hasarlar, nakliyecinin gemiyi seyrüsefere elverişli bir hale koymak hususunda gereken dikkat ve itinayı göstermemesi veya 3 üncü maddenin birinci paragrafı gereğince gemiye gerekli donatım, teçhizat ve kumanyayı temin etmemesi veya gemide mevcut, ambar ve soğuk hava mahalerini, malların kabul, nakil ve muhafazasına hazırlamaması gibi sebeplerden doğmamışsa bunlardan ne nakliyecisi ne de gemi sorumludur. Seyrüsefere ehliyetsizlik yüzünden vukua gelecek her kayıp ve hasarda gerekli dikkatin ve ihtimamın gösterilmiş olduğunu nakliyecisi ile işbu maddede derpiş olunan muafiyetten faydalanan diğer şahıslar, ispat ile mükelleftir.

2. Aşağıda zikredilen hallerden ileri gelecek kayıp ve hasarlardan nakliyecisi ve gemi mesul değildir.

a) Seyrüsefer esnasında veya geminin idaresinde, kaptan, gemici, kılavuz veya nakliyecisi memurlarının hareketleri, ihmali veya hatalarından;

b) Nakliyecinin hata veya ihmali yüzünden ileri gelmemiş olmak üzere bir yangından;

c) Denizde veya seyrüsefere elverişli diğer sulardaki muhatara, tehlike veya kazalardan;

d) Arzi ve semavi âfetlerden (Acte de Dieu);

e) Harb dolayısıyla vukuagelen hallerden;

f) Âmme düşmanlarının hareketlerinden;

g) Prêns, yetkili makâm veya halk tarafından yapılacak tevkif veya cebir, veya adli makâmlarca yapılacak el koyma hareketlerinden;

h) Karantina tahdidatından;

i) Yükleticinin veya mal sahibi ile acentesinin veya mümessilinin hareket veya ihmallerinden;

j) Her ne sebeple olursa olsun, işlerin, grev, lokaut veya tasfiyeler sebebiyle kısmen veya tamamen tatil edilmesinden;

k) Karışıklık veya isyan hareketlerinden;

l) Denizde can veya mal kurtarılması veya buna teşebbüsten;

m) Hacim veya ağırlığın fire vermesinden veya gizli özürden, malın kendisine has bir mahiyet ve özüründen vukua gelecek kayıp veya hasardan;

- n) Ambalaj kifayetsizliğinden;  
o) Markaların kifayetsizliği veya fenalığından;  
p) Mâkul bir dikkat ve itinaya rağmen gözden kaçan gizli özür-  
lerden;

r) Nakliyecinin, nakliyecici acenta ve memurlarının ihmâl veya teseyyüplerinden ileri gelmiyen diğer sebeplerden; ancak bu gibi hallerde mesuliyetsizliği ispat etmek bu istisnadan faydalanan şahsa düşecektir. Bu şahıs kayıp veya hasarın meydana gelmesinde kendisi, nakliyecici veya nakliyecici acentası veyahut memurlarının, hiçbir rolü olmadığını ispatla mükelleftir.

.....

5. Yükleme yapılmadan evvel malların mahiyet ve değeri hakkında, yükletici tarafından beyan yapılarak bu hususlar konişmentoda zikredilmemiş ise nakliyecici veya gemi malların ve bunlara ait şeylerin kayıp veya hasarından dolayı koli veyahut ünite başına 100 sterlin veya diğer bir para ile bu miktara tekabül eden meblağdan fazlası için mes'ul tutulamaz.

Konîşmentoda bu sebeple zikredilmiş olan bu beyan aksine delil mevcut olmadıkça, bir karine teşkil ederse de, buna itiraz edilecek olan nakliyeciciyi bağlamaz.

Nakliyecici, kaptan veya nakliyecici acentesi ile yükletici arasında akdedilen bir sözleşme ile, yukarıda tesbit edilen rakamdan aşağı olmamak üzere, bu paragrafta yazılı meblağdan farklı azamî bir meblağ tesbit edilebilir.

Eğer hamule sahibi malın mahiyeti ve değeri hakkında konîşmentoda kasdî olarak yanlış beyanda bulunmuş ise, malların kaybı ve hasara uğraması halinde ne nakliyecici ve ne de gemi hiçbir zaman mesul tutulmazlar.

6. Nakliyecici, kaptan veya nakliyecici acentesinin gemiye yükletilmesine razı olmayacakları patlayıcı infilak edici veya sair tehlikeli vasıf ve mahiyette oldukları anlaşılan mallar nakliyecici tarafından mevritlerinden evvel her an ve herhangi bir yerde gemiden çıkarılabilir, tahrip edilir ve zararsız bir hale sokulabilir ve bundan dolayı da nakliyecici hiç bir tazminat ile mükellef tutulamaz. Bu malların gemiye yükletilmesi ile bilvasıta veya bilvasıta vukuagelecek her türlü hasar ve masraflardan yükletici mesuldür. Bu mallar nakliyecinin malûmatı ve rızasıyla yükletilmiş olursa, bunlardan birinin gemi veya hamule için bir tehlike teşkil etmesi halinde, nakliyecici bu malı aynı şekilde gemiden çıkarabilir, tahrip edebilir veya zararsız bir hale getirebilir, eğer mevcut ise, müşterek avaryadan başka bu yüzden nakliyeciciye hiç bir mükellefiyet terettüp etmez.