



Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Özel Hukuk Anabilim Dalı

**MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK
HUKUK**

Özlem BURDURLU AHLAT

Doktora Tezi

Ankara, 2023

MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUK

Özlem BURDURLU AHLAT

Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Özel Hukuk Anabilim Dalı

Doktora Tezi

Ankara, 2023

KABUL VE ONAY

Özlem Burdurlu Ahlat tarafından hazırlanan "Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk" başlıklı bu çalışma, 24.11.2023 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından Doktora Tezi olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Bilgin TIRYAKIOĞLU (Başkan)

Doç. Dr. Banu ŞİT KÖŞGEROĞLU (Danışman)

Doç. Dr. Fatma Aslı BAYATA CANYAŞ (Üye)

Doç. Dr. Doğa ELÇİN (Üye)

Dr. Öğr. Üyesi Kübra VAR TÜRK (Üye)

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylım.

Prof. Dr. Uğur ÖMÜRGÖNÜLŞEN

Enstitü Müdürü

YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI

Enstitü tarafından onaylanan lisansüstü tezimin tamamını veya herhangi bir kısmını, basılı (kağıt) ve elektronik formatta arşivleme ve aşağıda verilen koşullarla kullanıma açma iznini Hacettepe Üniversitesine verdiğimi bildiririm. Bu izinle Üniversiteye verilen kullanım hakları dışındaki tüm fikri mülkiyet haklarım bende kalacak, tezimin tamamının ya da bir bölümünün gelecekteki çalışmalarda (makale, kitap, lisans ve patent vb.) kullanım hakları bana ait olacaktır.

Tezin kendi orijinal çalışmam olduğunu, başkalarının haklarını ihlal etmediğimi ve tezimin tek yetkili sahibi olduğumu beyan ve taahhüt ederim. Tezimde yer alan telif hakkı bulunan ve sahiplerinden yazılı izin alınarak kullanılması zorunlu metinleri yazılı izin alınarak kullandığımı ve istenildiğinde suretlerini Üniversiteye teslim etmeyi taahhüt ederim.

Yükseköğretim Kurulu tarafından yayınlanan “**Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge**” kapsamında tezim aşağıda belirtilen koşullar haricince YÖK Ulusal Tez Merkezi / H.Ü. Kütüphaneleri Açık Erişim Sisteminde erişime açılır.

- Enstitü / Fakülte yönetim kurulu kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren 2 yıl ertelenmiştir. ⁽¹⁾
- Enstitü / Fakülte yönetim kurulunun gerekçeli kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren ay ertelenmiştir. ⁽²⁾
- Tezimle ilgili gizlilik kararı verilmiştir. ⁽³⁾

19/11/2023

Özlem BURDURLU AHLAT

¹ “Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge”

- (1) Madde 6. 1. Lisansüstü teze ilgili patent başvurusu yapılması veya patent alma sürecinin devam etmesi durumunda, tez danışmanının önerisi ve enstitü anabilim dalının uygun görüşü üzerine enstitü veya fakülte yönetim kurulu iki yıl süre ile tezin erişime açılmasının ertelenmesine karar verebilir.
- (2) Madde 6. 2. Yeni teknik, materyal ve metotların kullanıldığı, henüz makaleye dönüşmemiş veya patent gibi yöntemlerle korunmamış ve internetten paylaşılması durumunda 3. şahıslara veya kurumlara haksız kazanç imkanı oluşturabilecek bilgi ve bulguları içeren tezler hakkında tez danışmanının önerisi ve enstitü anabilim dalının uygun görüşü üzerine enstitü veya fakülte yönetim kurulunun gerekçeli kararı ile altı ayı aşmamak üzere tezin erişime açılması engellenebilir.
- (3) Madde 7. 1. Ulusal çıkarları veya güvenliği ilgilendiren, emniyet, istihbarat, savunma ve güvenlik, sağlık vb. konulara ilişkin lisansüstü tezlerle ilgili gizlilik kararı, tezin yapıldığı kurum tarafından verilir *. Kurum ve kuruluşlarla yapılan işbirliği protokolü çerçevesinde hazırlanan lisansüstü tezlere ilişkin gizlilik kararı ise, ilgili kurum ve kuruluşun önerisi ile enstitü veya fakültenin uygun görüşü üzerine üniversite yönetim kurulu tarafından verilir. Gizlilik kararı verilen tezler Yükseköğretim Kuruluna bildirilir.
Madde 7.2. Gizlilik kararı verilen tezler gizlilik süresince enstitü veya fakülte tarafından gizlilik kuralları çerçevesinde muhafaza edilir, gizlilik kararının kaldırılması halinde Tez Otomasyon Sistemine yüklenir.

* Tez danışmanının önerisi ve enstitü anabilim dalının uygun görüşü üzerine enstitü veya fakülte yönetim kurulu tarafından karar verilir.

ETİK BEYAN

Bu çalışmadaki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, kullandığım verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı, yararlandığım kaynaklara bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu, tezimin kaynak gösterilen durumlar dışında özgün olduğunu, **Doç. Dr. Banu şİT KöşGEROĞLU** danışmanlığında tarafımdan üretildiğini ve Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Yönergesine göre yazıldığımı beyan ederim.

Özlem BURDURLU AHLAT

TEŞEKKÜR

“Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk” isimli bu çalışma Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk (Milletlerarası Özel Hukuk) Anabilim Dalı Doktora Programı çerçevesinde Doç. Dr. Banu ŞİT KÖŞGEROĞLU’nun danışmanlığında hazırlanmıştır. Çalışma, 24.11.2023 tarihinde Prof. Dr. Bilgin TİRYAKİOĞLU, Doç. Dr. Banu ŞİT KÖŞGEROĞLU, Doç. Dr. Fatma Aslı BAYATA CANYAŞ, Doç. Dr. Doğa ELÇİN, Dr. Öğr. Üyesi Kübra VAR TÜRK’ten oluşan jüri önünde doktora tezi olarak savunulmuş ve oybirliği ile başarılı bulunarak kabul edilmiştir.

Öncelikle çalışmanın planının oluşturulmasında ve özellikle tartışmalı noktaların çözüme kavuşturulmasında yönlendirmelerini ve katkılarını esirgemeyen hocam Prof. Dr. Bilgin TİRYAKİOĞLU’na şükranlarımı sunarım. Lisans sürecimden bu yana meslekî tecrübesinden ve bilgisinden sıklıkla istifade ettiğim, doktora tez danışmanlığımı üstlenen ve bu uzun soluklu sürecin her aşamasında desteğini, ilgisini ve emeğini esirgemeyen kıymetli danışman hocam Doç. Dr. Banu ŞİT KÖŞGEROĞLU’na teşekkürü borç bilirim. Kendisinin ilk doktora öğrencisi olmak benim için ayrıca büyük bir onurdu. Tezin hazırlık sürecinin her aşamasında önerileri ile beni yönlendiren, tezi titizlikle değerlendiren ve özellikle çalışmanın sadeleştirilmesi ve anlaşılır hale gelmesinde büyük katkılarda bulunan Doç. Dr. Aslı BAYATA CANYAŞ hocam ile çalışmış olmanın da büyük bir şans olduğunu ifade etmeliyim. Yaptıkları kıymetli eleştiriler ve katkılar ile tezin son hâline yön veren diğer jüri üyeleri olan hocalarım Doç. Dr. Doğa ELÇİN ile Dr. Öğr. Üyesi Kübra VAR TÜRK’e de teşekkür ederim.

2016 yılında başladığım doktora sürecimde tez çalışmamın önemli bir kısmı 2019 yılının sonu ile 2020 yılının başında Max Planck Karşılaştırmalı ve Milletlerarası Özel Hukuk Enstitüsü’nde misafir araştırmacı olarak geçirdiğim 5 aylık süre içinde yazılmıştır. Aradığım her kaynağı temin edebilme ve akademik atmosferinden faydalanma imkânı sunan bu kuruma teşekkürü borç bilirim. Ayrıca 2214-A Yurtdışı Doktora Sırası Araştırma Burs Programı çerçevesinde sunulan burs ile araştırmalarımı gerçekleştirme

imkânı sunduğu için TÜBİTAK'a da teşekkürlerimi sunarım. Çalışmada edinilen kaynakların bir kısmı da Göttingen'de bulunan Georg-August Üniversitesi'nde, Minnesota Üniversitesi Kütüphanesi'nde ve Köln Üniversitesi'ne bağlı Karşılaştırmalı ve Milletlerarası Özel Hukuk Enstitüsü'nde gerçekleştirdiğim kısa süreli ziyaretlerde temin edilmiştir. İlgili kurumlara da elde ettiğim araştırma imkânlarından dolayı şükranlarımı sunarım.

En büyük teşekkür şüphesiz ki hayatımda her zaman yanımda olan, koşulsuz sevgi ve desteklerini esirgemeyen, tezimin oluşum sürecinde yine en büyük fedakarlıkları gösteren aileme aittir. Hiçbir kelimenin onlara olan sevgimi ve minnettarlığımı ifade etmeye yetmeyeceği annem Nursel BURDURLU, babam Hasan BURDURLU'ya yetişmemde ve bugünlere gelmemde gösterdikleri özen ve özveri için teşekkür ederim. Sizin evladınız olarak doğmuş olmak hayatımın üç büyük şansından ilkidir. Doktora tez yazım sürecimde sonsuzluğa uğurladığımız, mutlu çocukluk hatıralarımın en özel yerinde yer alan babaannem Emine BURDURLU'ya da hürmetle anarım. Hayatımın ikinci büyük şansı, dayanışmanın ve desteğin en yalın örneğini gösteren, hayatımızın hem en güzel hem de en güç süreçlerinden olan doktora eğitimi süreçlerimizi birlikte sırtladığımız, hoşgörüsünü ve yardımlarını esirgemeyen değerli eşim Dr. Öğr. Üyesi Ozan AHLAT'ın varlığıdır. İyi ki varsın yol arkadaşım. Eşimin varlığı ile birlikte hayatıma katılan, doktora sürecimin de yakından şahidi olup bu zorlu süreçte desteklerini esirgemeyen, en yoğun zamanlarımda yanımda olan sevgili kayınvalidem Suzan AHLAT ile kayınpederim Mehmet AHLAT'a da şükranlarımı sunarım. Son olarak doktora tezimi bitirmeye çalıştığım en yoğun dönemde aramıza katılan, hayatımın ilham ve mutluluk kaynağı olan üçüncü büyük şansım oğlum Batuhan AHLAT'a teşekkür ederim.

Milletlerarası Özel Hukuk'a olan sevgimizin bizi bir araya getirip kaynaştırdığı ve uzun soluklu bir dostluğun doğmasını teşvik ettiği canım dostum ve meslektaşım Dr. Öğr. Üyesi Esra TEKİN'e bu süreçteki manevi desteği için teşekkür ederim. Hayatımın en güzel ve zor zamanlarını paylaştığım dostlarım Maria Belen LOZANO GARCÍA, Av. Dr. Duygu TAHAN ORHAN, Arş. Grv. Ezgi Fulya AKKUŞ ve Aylin DEMİRAY'a da her koşulda yardım ve motivasyonlarını esirgemedikleri için minnettarım. Yine bu

süreçte kıymetli desteklerini sunan aile dostumuz Emel BATURÜNLÜ'ye de şükranlarımı sunarım. Son olarak Afyon Kocatepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nde uzun yıllar birlikte çalıştığımız tüm araştırma görevlisi arkadaşlarıma teşekkür ederim. Çalışmanın okuyucuya faydalı olmasını dilerim.

Özlem BURDURLU AHLAT

11.12.2023

Çankaya

ÖZET

BURDURLU AHLAT, Özlem. *Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk*, Doktora Tezi, Ankara, 2023.

Multimodal taşıma, bir taşıma sözleşmesi kapsamında taşıyıcı tarafından birden fazla taşıma türünden yararlanılarak, eşyanın bir noktadan diğerine ulaştırılmasını içeren bir taşımacılık şeklidir. Uluslararası ticarete konteyner taşımacılığının yaygınlaşması multimodal taşımanın da tercihini sıklaştırmıştır. Konteyner içerisinde güvenli, hızlı ve ekonomik biçimde taşınan eşya, çoğu zaman, üreticinin kapısından alınarak doğrudan nihaî tüketicinin kapısına ulaştırılmaktadır. Çok boyutlu bir organizasyon içeren böyle bir taşıma sürecinin multimodal taşıma operatörü adı verilen taşıyıcı tarafından organize edilerek icra edilmesi ticarî aktörlerce olumlu karşılanmıştır.

Multimodal taşımanın uluslararası ticarete işgal ettiği yer derinleşmiş ise de hukukî yönü uluslararası düzenlemelerde henüz yeterince yer edinememiştir. Taşıma hukuku, özellikle Kıta Avrupası hukuku açısından değerlendirildiğinde, uluslararası konvansiyonlar çerçevesinde yeknesak kuralların benimsendiği bir disiplindir. Fakat yabancılik unsuru içeren multimodal taşıma sözleşmesinin hangi kurallara ve hangi hukuka göre değerlendirileceği meselesi hala belirsizliğini sürdürmektedir. Multimodal taşıma sözleşmesi hakkında geniş kabul gören yeknesak kurallar bütününün bulunmaması sebebiyle uyumsuzluk çözüm mercileri tarafından karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu taşımaya özgü niteliği bulunan mevcut uluslararası konvansiyonlar farklı biçimlerde yorumlanarak multimodal taşımaya uygulanmaya çalışılmıştır. Bununla birlikte, multimodal taşıma ilişkilerinin çok farklı yorumlara ve uygulamalara konu olması yeknesaklaşmanın yoğun olduğu uluslararası taşıma hukuku disiplininde bu amaca zarar vermekte, tarafları kendi menfaatleri çerçevesinde karar elde edebilecekleri mahkeme arayışına yönlendirmektedir. Ayrıca, uluslararası taşıma hukuku konvansiyonlarının kendi hükümlerinde yer alan düzenlemeler ile uygun düşmeyen yorumlara tâbi tutulmasına neden olmaktadır.

Çalışma üç bölümden oluşmakta olup multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun değerlendirilmesi amaçlanmıştır. İlk Bölüm'de multimodal taşıma ilişkileri ve sözleşmesi hakkında genel bir inceleme gerçekleştirilecektir. İkinci Bölüm'de uluslararası taşıma hukuku konvansiyonlarında multimodal taşıma sözleşmesinin ne

ölçüde ele alındığı değerlendirilmektedir. Bu kısımda pek çok mahkeme kararına yer verilmiş olup, konvansiyonların yorumlanmasındaki problemlere işaret edilecektir. Son bölümde ise, Avrupa Birliği düzenlemeleri ile Türk kanunlar ihtilâfi kuralları çerçevesinde multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun tespitine ve önerilere yer verilmesi amaçlanmaktadır.

Anahtar Sözcükler

Multimodal Taşıma, Kombine Taşıma, İntermodal Taşıma, Konteyner Taşımacılığı, Multimodal Taşıma Operatörü, Lojistik, Taşımacılık.

ABSTRACT

BURDURLU AHLAT, Özlem. *Applicable Law to the Multimodal Transport Contract*, Ph. D. Dissertation, Ankara, 2023.

Multimodal transport is a form of transportation that the carrier moves goods from one point to another by using more than one means of transportation. Container transportation has increased the preference of multimodal transportation in international trade. Goods transported in the container are usually taken from the door of the producer to the door of the consumer. The execution of such practice involving a multi-dimensional organization by the carrier, called the multimodal transportation operator, was welcomed by the commercial actors.

Although the place occupied by multimodal transportation in international trade has deepened, its legal aspect has not yet gained sufficient ground in international regulations. In Continental European Transport Law uniform rules are adopted within the framework of international conventions. However, which rules and laws should be applied to the multimodal transport contract involving a foreign element still remains unclear. Due to the lack of a widely accepted uniform set of rules on the multimodal transport contract, the existing international conventions, specific to road, rail, air and sea transport, have been interpreted in different ways and applied to multimodal transport. But, this practice undermines the purpose of uniformity and leads the parties to seek a court where they can obtain a favorable decision. Additionally, transport law conventions may be subjected to a risk of misinterpretation, conflicting with their own provisions.

The study consists of three parts aiming to evaluate the applicable law. Firstly, multimodal transport relations and contracts are reviewed generally. Secondly, international transport law conventions are evaluated in terms of multimodal relations. Court decisions and the problems in the interpretation of conventions will be pointed out in this section. Lastly, it is aimed to determine the applicable law to the multimodal transport contract and to state recommendations within the framework of European Union and Turkish conflict of laws rules.

Keywords

Multimodal Transport, Combined Transport, Intermodal Transport, Container Transport, Multimodal Transport Operator, Logistics, Transportation.

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY.....	i
YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI.....	ii
ETİK BEYAN	iii
TEŞEKKÜR.....	iv
ÖZET	vii
ABSTRACT	ix
İÇİNDEKİLER.....	xi
KISALTMALAR DİZİNİ	xx
TABLolar DİZİNİ.....	xxiii
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	xxiv
GİRİŞ.....	1
1. BÖLÜM: MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE GENEL BAKIŞ.....	16
1.1. MULTİMODAL TAŞIMA KAVRAMI VE BENZER TAŞIMA	
İLİŞKİLERİ İLE KARŞILAŞTIRILMASI.....	16
1.1.1. Multimodal Taşıma Kavramı ve Tanımı	16
1.1.2. Terminolojik Açıdan Multimodal Taşıma ile Benzerlik Gösteren Taşıma Şekilleri.....	18
1.1.2.1. Karma Taşıma, Kombine Taşıma ve İntermodal Taşıma	18
1.1.2.2. Doğrudan Taşıma (<i>Through Carriage</i>) ve Müteakip Taşıma (<i>Successive Carriage</i>)	23

1.2. MİLLETLERARASI TİCARETİN İÇERİSİNDE MULTİMODAL TAŞIMA UYGULAMASI	24
1.2.1. Konteyner Taşımacılığı Ekseninde Multimodal Taşımanın Gelişimi	24
1.2.2. Multimodal Taşımanın Avantajları	36
1.2.3. Multimodal Taşımanın Dezavantajları	40
1.3. MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİ	42
1.3.1. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Tanımı ve Kapsamı	42
1.3.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Tarafları.....	44
1.3.2.1. Taşıtan.....	44
1.3.2.2. MTO.....	46
1.3.2.2.1. Genel Olarak.....	46
1.3.2.2.2. Karşılaştırmalı Hukuk ve Türk Hukukunda MTO ile Benzer Faaliyet Gösteren Kişiler ile MTO'nun Kıyaslanması.....	51
1.3.2.2.2.1. Taşıma İşleri Organizatörü (<i>Freight Forwarder</i>).....	51
1.3.2.2.2.2. Broker ve Acente.....	58
1.3.2.2.3. MTO'nun Çalışanları, İfa Yardımcıları ve Taşıma Sürecinde MTO Tarafından Yetkilendirilen Diğer Kişilerin Rolü	60
1.3.2.2.3.1. Alt Taşıyıcılar.....	60
1.3.2.2.3.2. MTO'nun Çalışanları ve Temsilcileri.....	64
1.3.2.2.3.3. Liman ve Demiryolu İşletmeleri, Kargo Konsolidatörleri, Depo İşletenler, Ardiyeciler, Yer Hizmetleri ve Diğer Kişiler	65
1.3.2.2.3.4. Gümrük Hizmetleri.....	67
1.3.2.3. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Tarafı Olmayan, Taşınan Yükle İlgililer (<i>Cargo Interests</i>)	68
1.3.2.3.1. Gönderilen	68
1.3.2.3.2. Yükleten.....	70
1.3.2.3.3. Konişmento Hamili	71
1.3.2.3.4. Sigortacı.....	73
1.3.3. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Unsurları.....	74
1.3.3.1. Genel Olarak.....	74

1.3.3.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Temel Unsurları	75
1.3.3.2.1. Eşyanın Taşınması Konusunda Taraflar Arasında İrade Uyuşmasının Bulunması.....	75
1.3.3.2.2. Taşınmaya Konu Olan ve Taşınmaya Elverişli Eşyanın Bulunması.....	77
1.3.3.2.3. Eşyanın Multimodal Taşınması	78
1.3.3.2.4. Tüm Taşıma Sürecini Kapsayan Tek Bir Multimodal Taşıma Sözleşmesi ile Taşımanın Gerçekleştirilmesi	81
1.3.3.2.5. MTO'ya Taşıma Karşılığı Ücret Ödenmesi	82
1.3.4. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği	83
1.3.4.1. Genel Olarak.....	83
1.3.4.2. Karma Sözleşme Görüşü.....	86
1.3.4.3. <i>Sui Generis</i> Sözleşme Görüşü	88
1.3.4.4. Değerlendirme	90
1.4. MULTİMODAL TAŞIMADA KULLANILAN TAŞIMA BELGELERİ..	96
1.4.1. Genel Olarak	96
1.4.2. Multimodal Taşımaya Özgü Taşımacılık Belgeleri	99
2. BÖLÜM: MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUK PROBLEMİ, ULUSLARARASI TAŞIMA KONVANSİYONLARININ MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANMASI VE MULTİMODAL TAŞIMAYA YÖNELİK YEKNESAK KURAL ARAYIŞI	105
2.1. YABANCILIK UNSURU VE MULTİMODAL TAŞIMADA ORTAYA ÇIKIŞ BİÇİMLERİ	105
2.2. ANA HATLARIYLA MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUK PROBLEMİ	108
2.2.1. Taşıma Hukukunda Uluslararası Konvansiyonlar Rejimi ve Multimodal Taşıma Sözleşmesine Yönelik Yeknesak Kural Eksikliği.....	108

2.2.2. Kural Eksikliğine Karşı Mahkemelerde Çözüm Arayışları: <i>Network</i> Sistemi	113
2.2.3. Mahkemelerde Çözüm Arayışları Çerçevesinde Yeni Eğilimler.....	117
2.2.4. Uyuşmazlıkların Çözümünde İzlenmesi Gereken Metodun Değerlendirilmesi	123

2.3. ULUSLARARASI ÇOK TARAFLI UNİMODAL TAŞIMA

KONVANSİYONLARININ MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN İHTİLÂFA UYGULANMASI	128
2.3.1. Genel Olarak	128
2.3.2. CMR'nin Multimodal Taşımaya Uygulanabilirliğinin Değerlendirilmesi	133
2.3.2.1. Genel Olarak.....	133
2.3.2.2. CMR'nin Kapsamı Hakkındaki Düzenlemeler	136
2.3.2.2.1. CMR M. 1 Hükümü: Konvansiyon'un Genel Uygulanma Kapsamı	136
2.3.2.2.2. CMR M. 2 Hükümü: Özel Bir Multimodal Taşıma Şekli	144
2.3.3. COTIF-CIM'in Multimodal Taşımaya Uygulanması Yönünden Değerlendirilmesi	152
2.3.3.1. Genel Olarak.....	152
2.3.3.2. CIM'in Genel Kapsamı ve Uygulanma Koşulları	154
2.3.3.3. Multimodal Taşıma Sözleşmesi Bağlamında Yer Verilen Düzenlemelerin Değerlendirilmesi.....	156
2.3.4. Havayolu ile Taşıma Konvansiyonlarının Multimodal Taşımaya Uygulanması Yönünden Değerlendirilmesi.....	159
2.3.4.1. Genel Olarak.....	159
2.3.4.2. Konvansiyonların Uygulanma Koşulları Yönünden Değerlendirilmesi.....	162
2.3.4.3. Multimodal Taşımaya Uygulanması Yönünden Konvansiyonlar..	165
2.3.5. Deniz Hukuku Konvansiyonlarının Multimodal Taşımaya Uygulanmaları Yönünden Değerlendirilmeleri.....	173
2.3.5.1. Genel Olarak.....	173

2.3.5.2. Multimodal Taşımaya Uygulanması Açısından Lahey Kuralları ve Brüksel Protokolü ile Getirilen Değişiklikler Işığında Lahey-Visby Sistemi.....	179
2.3.5.3. Hamburg Kuralları'nın Multimodal Taşımaya Uygulanması Yönünden Değerlendirilmesi	185
2.3.5.4. Rotterdam Kuralları'nın Multimodal Taşımaya Uygulanmasının Değerlendirilmesi	188
2.3.5.4.1. Kuralların Uygulanma Kapsamı	188
2.3.5.4.2. Multimodal Taşıma Yönünden Önem Taşıyan Düzenlemeler	190
2.3.6. Değerlendirme.....	194

2.4. ULUSLARARASI ÇOK TARAFLI UNİMODAL TAŞIMA

KONVANSİYONLARININ MULTİMODAL TAŞIMAYI DÜZENLEYEN HÜKÜMLERİ ARASINDAKİ İHTİLÂF	199
2.4.1. Genel Olarak	199
2.4.2. Uluslararası Konvansiyonlar Arasındaki Multimodal Taşıma İhtilâflarına Bazı Örnekler	200
2.4.3. İhtilâflara Karşı Çözüm Önerileri.....	202
2.4.3.1. Genel Olarak.....	202
2.4.3.2. Konvansiyonlarda Yer Verilen Uyum Hükümleri.....	205
2.4.3.3. Hukukun Genel İlkelerine Göre Yorum.....	207
2.4.3.4. <i>Network</i> Sistemi.....	210
2.4.3.5. Konvansiyonların Hükümlerinin Bir Arada Yorumlanarak İhtilâfın Giderilmeye Çalışılması.....	210
2.4.3.6. Değerlendirme	211

2.5. MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE YÖNELİK

ULUSLARARASI YEKNESAK KURAL OLUŞTURMA ÇALIŞMALARI VE UYGULAMADA KULLANILAN BİRÖRNEK KURALLAR	213
2.5.1. Genel Olarak Çalışmalarda Benimsenen Maddî Hukuka İlişkin Sorumluluk Sistemleri	213

2.5.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Kuralların Yeknesaklaştırılmasına Yönelik Küresel Düzeydeki Çalışmalar.....	218
2.5.2.1. Genel Olarak.....	218
2.5.2.2. 1980 Tarihli Eşyanın Multimodal Taşınmasına Dair Birleşmiş Milletler Konvansiyonu (Multimodal Taşıma Konvansiyonu)	221
2.5.2.2.1. Genel Açıklamalar ve Uygulama Kapsamı	221
2.5.2.2.2. Konvansiyon'un Düzenleniş Biçimine Genel Bir Bakış	225
2.5.2.3.1992 Tarihli Multimodal Taşıma Belgeleri Hakkında UNCTAD/ICC Kuralları (UNCTAD/ICC Kuralları)	227
2.5.2.3.1. Kuralların Arka Planı ve Uygulanma Esasları.....	227
2.5.2.3.2. Kuralların Düzenleniş Biçimine Genel Bir Bakış.....	228
2.5.3. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Düzenlenmesine Dair Bölgesel Düzeydeki Çalışmalar.....	229

3. BÖLÜM: TÜRK KANUNLAR İHTİLÂFI HUKUKU VE TAHKİMDE MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUKUN TESPİTİ

3.1. GENEL OLARAK

3.2. MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN ESASINA

UYGULANACAK HUKUKUN *LEX FORİ*'NİN KANUNLAR İHTİLÂFI KURALLARINA GÖRE BELİRLENMESİ

3.2.1. Kanunlar İhtilâfi Kurallarına Duyulan İhtiyaç.....	234
3.2.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Vasıflandırılması ve İlgili Bağlama Kuralının Tespiti.....	236
3.2.3. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Esasına Uygulanacak Hukukun Tespiti	247
3.2.3.1. Genel Olarak.....	247
3.2.3.2. MÖHUK ve AB Düzenlemeleri Bakımından Uygulanacak Hukuk	249
3.2.3.2.1. Hukuk Seçimi.....	249

3.2.3.2.1.1. Genel Olarak	249
3.2.3.2.1.2. Açık-Örtülü Hukuk Seçimi	251
3.2.3.2.1.3. Kısmî Hukuk Seçimi	258
3.2.3.2.1.4. Seçilen Hukukun Sözleşme ile Bağlantısı	261
3.2.3.2.1.5. Seçilen Hukukta Gerçekleşen Değişiklikler	262
3.2.3.2.1.6. Uluslararası Anlaşmaların veya Uluslararası Örgütlerce Oluşturulan Birörnek Kuralların Hukuk Seçimi Şartında Yer Alması: <i>Paramount</i> Klozu'nun Değerlendirilmesi	263
3.2.3.2.1.6.1. Genel Açıklamalar ve <i>Paramount</i> Klozu.....	263
3.2.3.2.1.6.2. Klâsik Görüş-Modern (Liberal) Görüş Ayrımı	266
3.2.3.2.1.6.3. Görüşlerin Değerlendirilmesi	273
3.2.3.2.1.6.4. Konvansiyonların Taraf İradesi Çerçevesinde Uygulanabilirliğine Dair Düzenlemeleri ve Bu Düzenlemelerin Değerlendirilmesi	277
3.2.3.2.1.7. Hukuk Seçimi Açısından Multimodal Taşıma Belgesinin Multimodal Taşıma Sözleşmesine Etkisi.....	280
3.2.3.2.1.7.1. Genel Olarak.....	280
3.2.3.2.1.7.2. Multimodal Taşıma İlişkisinde Uygulanacak Hukukun Belirlenmesi Açısından Multimodal Taşıma Belgesi ile Multimodal Taşıma Sözleşmesindeki Hukuk Seçimi Kayıtlarının Değerlendirilmesi.....	282
3.2.3.2.1.7.3. Standart Formların Kullanıldığı Taşıma Belgeleri ve Sözleşmelerdeki Hukuk Seçimi Kaydı.....	286
3.2.3.2.2. Hukuk Seçiminin Bulunmaması Hâlinde Objektif Bağlama Kuralına Göre Uygulanacak Hukukun Tayini	288
3.2.3.2.2.1. Genel Olarak	288
3.2.3.2.2.2. Roma Konvansiyonu'nun Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Düzenlemesi	290
3.2.3.2.2.3. Roma I Tüzüğü'nün Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Düzenlemesi	294

3.2.3.2.2.4. MÖHUK M. 29'un Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Düzenlemesi ve Değerlendirmeler.....	300
3.2.3.2.2.4.1. Kuralın Genel Yapısı ve Kuraldaki Bağlama Noktalarının Değerlendirilmesi	300
3.2.3.2.2.4.2. Kuralda Yer Verilen Karinenin Uygulanamaması Hâlinde Uygulanacak Hukukun Tespitinin Değerlendirilmesi.....	305
3.2.3.2.2.4.3. Mahkeme Tarafından Kısmî Hukuk Tayini Gerçekleştirilmesi ve Karma Sözleşmelerde Uygulanacak Hukukun Belirlenmesi Açısından Değerlendirmeler	309
3.2.3.2.3. İstisna Kuralının Multimodal Taşıma Sözleşmeleri Bakımından Değerlendirilmesi	310
3.2.4. Taşıma Sözleşmesi Statüsünün Kapsamı Dışında Kalan Hâller	313
3.2.4.1. Tarafların Ehliyeti.....	313
3.2.4.2. Sözleşmenin Şekli.....	317
3.2.4.3. Sözleşmenin İfasının Gerçekleştiriliş Şekli ve İfaya Dair Alınacak Tedbirler	318
3.2.5. Sözleşmeye Uygulanacak Hukukun Uygulanmasını Sınırlayan Hâller	319
3.2.5.1. Doğrudan Uygulanan Kurallar	319
3.2.5.2. Kamu Düzeni.....	324
3.3. TAHKİMDE MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUK SORUNU	324
3.3.1. Genel Açıklamalar ve Hukuk Seçimi	324
3.3.2. Uygulanacak Hukukun Hakemler Tarafından Belirlenmesi.....	333
SONUÇ.....	338
KAYNAKÇA	349
EK 1. ORJİNALLİK RAPORU	390

EK 2. ETİK KURUL MUAFİYET FORMU..... 392

KISALTMALAR DİZİNİ

AB	: Avrupa Birliği
ABAD	: Avrupa Birliği Adalet Divanı
A.B.D.	: Amerika Birleşik Devletleri
ALADI	: Asociacion Latinoamericana de Integracion
art.	: article
A.B.D.	: Amerika Birleşik Devletleri
AÜHFD	: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
B.	: Bası
BAM	: Bölge Adliye Mahkemesi
BATİDER	: Bankacılık ve Ticaret Hukuku Dergisi
BGH	: Bundesgerichtshof
Bkz.	: Bakınız
BIMCO	: Baltic and International Maritime Council
BM	: Birleşmiş Milletler
CMR	: Convention Marchandise Routier
CMNI	: Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways
COGSA	: Carriage of Goods by Sea Act
COTIF	: Convention Concerning International Carriage by Rail
CMI	: Comite Maritime International
C.	: Cilt
çev.	: çeviren
DAP	: Delivered at Place

DAT	: Delivered at Terminal
dp.	: dipnot
E.	: Esas
Ed.	: Editör
ETL	: European Transport Law
FIATA	: International Federation of Freight Forwarders Associations
FOB	: Free on Board
GÜHFD	: Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
HD.	: Hukuk Dairesi
HGK.	: Hukuk Genel Kurulu
HGB	: Handelgesetzbuch
HMK	: Hukuk Muhakemeleri Kanunu
ICAO	: International Civil Aviation Organization
ICC	: International Chamber of Commerce
ICLQ	: International & Comparative Law Quarterly
INCOTERMS	: International Commercial Terms
ISO	: International Standard Organization
İÜHFİM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K.	: Karar
LMCLQ	: Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly
Ltd.	: Limited
MHB	: Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni
MÖHUK	: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
MTK	: Milletlerarası Tahkim Kanunu
MTO	: Multimodal taşıma operatörü
m.	: madde

N.	: Number
NVOC	: Non-Vessel Operating Carrier
NVOCC	: Non-Vessel Operating Common Carrier
NVOMTO	: Non-Vessel Operating Multimodal Transport Operator
para.	: paragraf
OJ.	: Official Journal
RG.	: Resmî Gazete
s.	: sayfa
S.	: Sayı
SMGS	: Soglashenie o mezhdunarodhom zheleznodorozhnomgruzovom soobshchenii
TranspR	: Transportrecht
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TMK	: Türk Medenî Kanunu
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
UCP	: Uniform Customs and Practice for Documentary Credits
UIC	: International Union of Railways
UNCITRAL	: United Nations Commission on International Trade Law
UNCTAD	: United Nations Conference on Trade and Development
UNECE	: United Nations Economic Commission for Europe
UNESCAP	: United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific
UTTDER	: Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi
v.	: versus
vb.	: ve benzeri
vd.	: ve devamı
Vol.	: Volume

TABLolar DİZİNİ

Tablo 1 : Uluslararası Taşıma Konvansiyonları ve Türkiye’de Yürürlük Durumları

ŞEKİLLER DİZİNİ

- Şekil 1 : Konteyner ile Gerçekleşen Bir Multimodal Taşıma Şekli
- Şekil 2 : Multimodal Taşıma Sözleşmesi
- Şekil 3 : Multimodal Taşıma Sözleşmesi ve Alt Taşıyıcılar ile Kurulan Alt Taşıma Sözleşmeleri
- Şekil 4 : Uygulanacak Hukukun Tespitinde İzlenen Basamaklar

GİRİŞ

KONUNUN TAKDİMİ

Üretimin artışı, ürünün uluslararası ithalât ve ihracat işlemlerine konu olması ve ekonomik kalkınma taşımacılığın yaygınlaşması ile aynı doğrultuda ilerlemektedir. Dünya üzerindeki sanayi ürünü üretimi ve imalâtının yoğun olduğu bölgelerde taşımacılık ve yük sevkiyatı oranı da yüksektir.¹ Sanayi ve üretimin en çok geliştiği bölgelerde en büyük taşıma limanları ve ağları yer almaktadır. Aynı zamanda bu liman ve ağların bulunduğu devletler, dünyanın ekonomik anlamda en gelişmiş devletleridir.² Bu bağlamda, taşımacılık ile üretim ve tüketim süreçleri arasında kurulan bağ, emtia sirkülasyonunun verimli şekilde tesisi ve küresel ekonomik gelişimin desteklemesinde kritik bir rolü yerine getirmektedir.³

Tacirlerin kendi toprakları dışında ticarî faaliyette bulunmaya henüz başladığı dönemlerde eşya ile birlikte hareket ederek trampa, satım ve taşıma ilişkilerinde bizzat yer aldıkları bilinmektedir.⁴ Bununla birlikte, günümüz uluslararası ticaretinde, kat edilen mesafelerin genişliği ile devletler ve tâbiyetleri altındaki kişiler arasındaki ticarî ilişkilerin ölçeği, taşımacılığın ayrı bir faaliyet kolu olarak gelişmesini ve taşımacılık şekillerinin çeşitlenmesini desteklemiştir. Söz konusu durum, ayrıca, taşımacılığın daha

¹ Bokareva, Olena: Uniformity of Transport Law through International Regimes, Edward Elgar Publishing, Cheltenham/Northampton 2019, s. 31.

² Hill, D. J.: Freight Forwarders, Steven and Sons Ltd., London 1972, s. 3.

³ Kula, Nil: Türk Eşya Taşıma Hukuku, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2018, s. 18.

⁴ Gürses, Özlem: “Uluslararası Eşya Taşımalarında Kullanılan Taşıma Senetleri”, Prof. Dr. Özer Seliçi’ye Armağan, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2006, s. 267; Çağa, Tahir/Kender, Rayegân: Deniz Ticareti Hukuku-I, çalışmamızda “Deniz Ticareti Hukuku-I” olarak anılmaktadır, B. 16, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2010, s. 7.

profesyonel biçimde ve aynı zamanda hızlı, güvenilir ve ekonomik taşıma modelleri ile gerçekleştirilmesi arayışını pekiştirmiştir.⁵

Günlük yaşamda etrafta gördüğümüz pek çok nesne sınır aşan bir taşıma faaliyetinin konusudur. Nitekim, kimi zaman bir ürün iklim gibi fiziksel koşullara veya maliyetlerin uygunluğu ya da nitelikli iş gücünün temini gibi beşerî koşullara bağlı olarak dünya üzerinde belirli bölgelerde yetiştirilebilmekte veya üretilebilmektedir. Söz gelimi böyle bir ürünün bir yerden diğerine taşınması bazen basit, bazen ise oldukça karmaşık ve iyi planlama gerektiren bir süreçtir. Bu noktada, özellikle, komşu devletler arasındaki taşıma ile sınırlı kalmayan, uzak mesafeler arası gerçekleştirilen ticarî faaliyetin, tek taşıma türünden ve taşımacılık ortamından (denizyolu, demiryolu vb.) ziyade birden fazla taşıma türü ve ortamı kullanılarak gerçekleştirilmesi ihtiyacı söz konusu olmuştur.

Eşyanın birden fazla taşıma biçiminden istifade edilerek taşınması satım akdinin tarafları veya taşıma işini yürütmesi için yetkilendirdiği araçlar açısından güçlük arz etmektedir. Zira klâsik bir taşıma ilişkisinde eşyanın taşınması için istifade edilecek her taşıma türü için ayrı ayrı akdî ilişkiler kurulması, taşıma araçları arasında eşyanın nakli ve belirli sürelerle depolanması için ayrı planlamalar yapılması gerekmektedir. Günümüzde hala bu şekilde eşyanın taşınmasına yönelik ilişkilerin tek tek organizasyonu mümkün ise de genel anlamda dünya üzerinde eşyanın bir yerden diğerine yönelen hareketinde, en sık, multimodal taşımaya başvurulmaktadır.⁶ Multimodal taşıma, kısaca, tek bir taşıma sözleşmesi kapsamında eşyanın bir yerden diğerine birden fazla taşıma türü ve ortamı kullanılarak taşındığı bir ilişkidir.⁷ Özellikle tedarik zinciri içerisinde eşyanın, üretildiği

⁵ Karayolu taşımacılığının yerel ekonomi ile desteklenebilir olduğu kabul edilse de özellikle denizyolu ve havayolu taşımacılığının sürdürülebilirliği için uluslararası ticaretin işleyişine ihtiyaç duymaktadır. Bkz. Bell, John Manners: Introduction to Global Logistics: Delivering the Goods, 2nd Edition, Kogan Page Ltd, London 2017, s. 12.

⁶ Backden, Paula: The Contract of Carriage: Multimodal Transport and Unimodal Regulation, Informa Law from Routledge, Oxon 2019, s. 3; Bokareva, s. 49. Artık taşımacılıkta birden çok taşıma türünün bir arada kullanılarak taşımının gerçekleştirilmesinin tercih edildiğine dair bkz. Johansson, Svante O.: An Outline of Transport Law, 2nd Edition, Jure Förlag AB, Stockholm 2014, s. 15, 30.

⁷ Lobato, Francisco: Transporte Internacional De Mercancias, Marcombo Ediciones Tecnicas, Spain 2015, s. 216; Siligardi, Gabriele/Piccioni, Emanuele: “The Multimodal Transport Operator’s Areas of Liability”,

noktadan alınarak nihâi tüketim noktasına götürülmesinde multimodal taşımanın payı fazladır. Nitekim, multimodal taşımada, birden fazla taşıma ortamı kullanılarak gerçekleştirilen taşımacılıkta, faaliyetin bir elden organizasyonu, yürütülmesi ve tek bir taşıma sözleşmesi ile sorumluluğun bir muhataba, multimodal taşıma operatörüne (“MTO”) yüklenmesi söz konusudur.⁸ Bu şekilde taşıma faaliyeti kolay, hızlı, güvenilir ve ekonomik biçimde gerçekleşmektedir.⁹

Multimodal taşımanın milletlerarası ticarete edindiği konumun temeli konteynerin¹⁰ icadı ve bir taşıma kabı olarak yaygın kullanımına bağlanabilir. Konteyner içerisinde eşya, bir noktadan diğerine, dayanıklı ve güvenli bir kap içerisinde taşınmakta, bir araçtan diğerine kolayca aktarılmaktadır.¹¹ Taşıma uygulamasında yaşanan bu gelişme ile

Italian National Reports to the XVth International Congress of Comparative Law (Bristol, 1998), Giuffrè Editore, Milano 1998, s. 440.

⁸ Angus, W. David: “Legal Implications of the Container Revolution in International Carriage of Goods”, McGill Law Journal, 1968, Vol. 14, N. 3, s. 397.

⁹ Porter, James H.: “Multimodal Transport, Containerization, and Risk of Loss”, Virginia Journal of International Law, 1984, Vol. 25, N. 1, s. 171; Kula, s. 91.

¹⁰ Konteyner ayrıntılı biçimde Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme’de tanımlanmıştır. Buna göre “*kalıcı nitelikte ve bundan dolayı tekrar kullanım için yeterince sağlam; yeniden ara yükleme olmaksızın, bir veya birden fazla taşıma yöntemiyle malların taşınmasını kolaylaştırmak için özel olarak tasarlanmış, bağlanmak ve/veya kolaylıkla elleçlenmek için tasarlanmış; bu amaçlar için köşe tertibatlarına sahip; dört dış taban köşesinin kapladığı alanın büyüklüğü en az 14 metrekare (150 fit kare) veya eğer üst köşe tertibatları yerleştirilmişse, en az 7 metrekare (75 fit kare) olan bir taşıma ekipmanı parçasıdır.*” şeklinde tanımlanmıştır. Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun için bkz. RG., 31.01.2013, S. 28545. Sözleşmenin Türkçe metni için bkz. <<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/06/20130605M1-9-1.pdf>>, (12.04.2020). ISO tarafından standartlaştırılan konteynerin tanımı için ayrıca bkz. <<https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:830:ed-2:v1:en>>, (25.04.2020). Alelaide bir konteyner için standart ölçüler, 20 fut (TEU-“Twenty-foot Equivalent Unit”) veya 40 fut (FEU-“Forty-foot Equivalent Unit”) şeklindedir. Ne var ki, günümüzde 20 fut daha sık kullanılmaktadır. Bkz. Lobato, s. 220; Deniz, İnci: Konteyner Taşımacılığı ve Hukukî Sorunları, çalışmamızda “Konteyner” olarak anılmıştır, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Doktora Tezi, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1982, s. 13. Konteyner için bir başka teknik tanım için bkz. “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu” (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, “Rotterdam Kuralları”) m. 1(26). Kuralların Türkçe çevirisi için bkz. <https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/Rotterdam_Kurallari_Turce.pdf>, (10.05.2021). Ayrıca bkz. Çakıcı, Latif: Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık (Konteynerle Kombine Taşımacılık), Ankara 1978, s. 33; Deniz, Konteyner, s. 3; Konur, Erdi: Liman İşletmeleri Hizmetlerinin İfasından Doğan Hukuki Sorumluluk, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2017, s. 33.

¹¹ Bokareva, s. 1; Çakıcı, s. 33; Deniz, Konteyner, s. 14; Nasser, Kurosh: “The Multimodal Convention”, Journal of Maritime Law and Commerce, 1988, Vol. 19, N. 2, s. 232-233; Glass, David A.: Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts, 2nd Edition, Routledge, Oxon 2012, s. 1; Hoeks, Maria

eşyanın tek tek indirilip yüklenmesi¹² yerine, konteyner içerisinde bir araçtan diğerine aktarımında süre ve masraftan tasarruf sağlanmıştır.¹³

1960’lardan itibaren ticarî kullanımını artan konteyner¹⁴, aynı zamanda, konteynere entegre yeni limanların inşa edilmesini, bu limanlarda konteyneri taşıma kapasitesi olan tesis ve vinçlerin kurulmasını, taşıma araçlarının konteynere göre uyarlanması ve hacim itibariyle genişlemesini, konteynerin takibini kolaylaştıracak dijital teknolojilerin geliştirilmesini sağlamıştır.¹⁵ Uluslararası ticarete yaşanan tüm bu gelişmeler ise, uzun mesafede ve birden çok taşıma modu ile taşınacak eşya için bağımsız sözleşmeler kurulması yerine, multimodal taşıma çerçevesinde tek bir sözleşme altında eşyanın, çoğunlukla konteyner içerisinde, taşınmasını tercih edilir hâle getirmiştir.¹⁶

Uluslararası taşımacılıktaki söz konusu hızlı yönelim, hukukî düzenlemeler bakımından aynı etkin karşılığı bulamamıştır. Taşıtan ile MTO arasında kurulan multimodal taşıma sözleşmesinde, tıpkı taşımacılığa dair diğer ihtilâflarda olduğu üzere¹⁷, çoğunlukla

Anna Ida Henriette: *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*, Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn 2010, s. 2.

¹² Yükleme, eşyanın taşıma aracına bindirilmesi, aktarılması olarak tanımlanabilir. Bkz. Deniz, Konteyner, s. 35. Boşaltma kavramı ise gönderilen veya temsilcisi tarafından yükün teslim alınması için taşıma aracından indirilmesi anlamına gelmektedir. Fakat karma taşımaların tümü yönünden nihâi varış noktasında yükün indirilmesini anlamına da gelmelidir. Bkz. Deniz, Konteyner, s. 38-39.

¹³ Bokareva, s. 2; Kula, s. 37; Adıgüzel, Burak: *Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu*, çalışmamızda “Multimodal” olarak anılmıştır, Adalet Yayınevi, Ankara 2015, s. 9; Deniz, Konteyner, s. 17.

¹⁴ Dhar, Prem Nath: *Global Cargo Management: Concept, Typology, Law and Policy*, Kanishka Publishers, New Delhi 2008, s. 3; Aksoy, Sami: “Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Taşıyana İadesi ve Konteyner Demurajı”, çalışmamızda “Konteyner” olarak anılmıştır, BATİDER, 2017, C. XXXIII, S. 1, s. 139.

¹⁵ Lobato, s. 220; Deniz, Konteyner, s. 20; Bokareva, s. 31; Angus, s. 396; Glass, s. 7.

¹⁶ Bokareva, s. 2; Arkan, Sabih: “24.05.1980 tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerinde Bir İnceleme”, çalışmamızda “Değişik Tür Taşıtlar” şeklinde anılmıştır, BATİDER, 1982, C. 11, S. 3, s. 27.

¹⁷ Jerman, Boris: “The Role of Maritime Transport in Conventions on Multimodal Transport”, *Il Diritto Marittimo*, 2010, Vol. 1, Numero Speciale (Scritti in Onore di Francesco Berlingieri), s. 598; Adıgüzel, Burak: *Taşıma Hukuku*, çalışmamızda “Taşıma” olarak anılmıştır, B. 5, Adalet Yayınevi, Ankara 2022, s. 5.

taşıyıcının¹⁸ sorumluluğu hakkında sorunlar doğmaktadır.¹⁹ Multimodal taşımanın yaygınlaşmasından itibaren, bu taşımayı tamamen organize eden ve eşyanın taşınması sorumluluğunu da üstlenen MTO'nun taşıma sırasında gerçekleşen maddî zarardan veya gecikmeden, taşıtana karşı ne ölçüde, nasıl sorumlu olacağı hukuk dünyasını meşgul eden ve henüz net bir çözüme kavuşturulamamış problemlerdendir.²⁰

Taşıma hukukunun uluslararası boyutu genel açıdan ele alındığında, özellikle Kıta Avrupası hukuku ekseninde, çok taraflı uluslararası konvansiyonların kabulü ile genel anlamda yeknesak kurallar çerçevesinde ilişkilerin düzenlendiği söylenebilir. Söz konusu uluslararası konvansiyonlar unimodal (tek boyutlu) taşıma²¹ türlerini düzenlemektedir. Diğer bir ifade ile karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolu taşımalarından doğan uyumsuzluklar, her birisi için ayrıca düzenlenen ve uluslararası platformda geniş kabul görmüş, uygulanması zorunlu, yeknesak maddî hukuk kuralları içeren uluslararası konvansiyon hükümleri çerçevesinde büyük ölçüde çözüme kavuşturulmaktadır.²²

¹⁸ Çalışmamızda taşıma sözleşmesi kapsamında eşyayı bir noktadan diğerine taşıyan, sözleşmenin esas konusu olan edimi üstlenen kişi için “taşıyıcı”, eşyanın taşınması için taşıyıcı ile sözleşme akdeden diğer tarafa ise “taşıtan” kavramları çerçevesinde yaklaşmıştır. Ne var ki, karşılaştırmalı hukukta olduğu gibi Türk hukukunda da anılan kavramlar farklı mevzuatlarda farklı biçimde ifade edilmiştir. Türk Ticaret Kanunu (TTK, RG., 14.02.2011, S. 27846)’nda “Taşıma İşleri” başlıklı 4. kitapta bahsi geçen kavramlar “taşıyıcı” ve “gönderen” olarak, deniz ticareti hükümlerini düzenleyen 5. kitapta ise “taşıyan” ve “taşıtan” olarak kaleme alınmıştır. Karayolları Trafik Kanunu (KTK, RG., 18.10.1983, S. 18195) metninde ise, “taşımacı” ve “gönderici”, Türk Sivil Havacılık Kanunu (çalışmada “TSHK” olarak anılacaktır: RG., 19.10.1983, S. 18196) içerisinde “taşıyıcı” ve “yükleten” şeklinde belirtilmiştir. Kavram ve terminoloji hakkında ayrıntılı açıklamaları için bkz. Kula-Değirmenci, Nil: Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları, çalışmamızda “Sorumsuzluk Anlaşmaları” olarak anılmıştır, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2021, s. 64; Can, s. 21.

¹⁹ Jerman, s. 598; Adıgüzel, Taşıma, s. 5.

²⁰ Jerman, s. 589.

²¹ Unimodal taşıma kavramı ile eşyanın yalnızca tek taşıma türü içerisinde taşınmasını ifade etmektedir. Örneğin, sadece denizyolu veya sadece havayolu ile taşınması gibi. Bkz. De Wit, Ralph: Multimodal Transport, Lloyd’s of London Press Ltd, London 1995, s. 18; Bokareva, s. 43.

²² Adıgüzel, Multimodal, s. 2; Adıgüzel, Taşıma, s. 7; Clarke, Malcolm A.: “Multimodal Transport in the New Millennium”, çalışmamızda “Millenium” olarak anılmıştır, WMU Journal of Maritime Affairs, 2002, Vol. 1, N. 1, s. 72.

Açıklanan sebeple de kanunlar ihtilâfî kurallarına duyulan ihtiyaç önemli boyutta azalmıştır.

Birden çok taşıma yönteminin iç içe geçtiği, birbirine entegre edildiği multimodal taşıma ilişkilerinden doğan sorunlar ise, bugün için küresel düzeyde kabul gören yeknesak bir düzenlemeden yoksundur. Diğer bir anlatımla, yarım yüzyılı aşkın bir süredir hukukî yönünün düzenlenmesi ihtiyacına dikkat çekilen ve bu amaçla bazı uluslararası örgütlerin bünyesinde çeşitli uluslararası konvansiyon çalışmalarına konu edilen multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk düzenlemeleri halen yeknesak kurallar bütünü içerisinde yer almamaktadır.²³ Multimodal taşımanın yeknesak bir düzene kavuşması için bu tarihe kadar çeşitli çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Özellikle 1980 tarihli Eşyanın Uluslararası Multimodal Taşınması Hakkındaki Birleşmiş Milletler Konvansiyonu (“*United Nations Conference on a Convention on International Multimodal Transport*”, (“Multimodal Taşıma Konvansiyonu”) yürürlüğe girmemiş ise de özel bir yere sahiptir.²⁴ Fakar, yeni bir düzenlemenin kabulü için mevcut taşıma hukuku konvansiyonlarının bir şekilde birbirine uyumlaştırılmasının gerekmesi, her bir taşıma türüne dair düzenlemelerin uzun zaman içinde gelişmiş ayrı bir hukukî arka plana sahip olması ve bu kapsamda uyumlaştırma faaliyetinin güçlüğü, taşımacılığın çeşitli sektörlerinin yaşanan sorunlara kayıtsız kalması gibi faktörler dikkate alındığında uluslararası konvansiyon çalışmaları pek çok engelle karşılaşmaktadır.²⁵ Aynı zamanda birden fazla taşıma aşaması yalnızca multimodal taşıma sözleşmesinin taraflarını değil, söz konusu taşımada bir şekilde yer alan alt taşıyıcılar gibi aktörlerin de menfaatlerinin dikkate alınarak dengelenmesini de gerektirmektedir.²⁶

²³ Johansson, s. 57; Backden, s. 3.

²⁴ Konvansiyon’un İngilizce metnine erişim için bkz. <https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdmtconf17_en.pdf>, (07.11.2019).

²⁵ Nasserî, s. 234; Deniz, Konteyner, s. 65; Hoeks, s. 12.

²⁶ Nasserî, s. 234; Haak, Krijn/Hoeks, Marian: “Intermodal Transport under Unimodal Arrangements: Conflicting Conventions: the UNCITRAL/CMI Draft Instrument and the CMR on the Subject of Intermodal Contracts”, çalışmamızda “Intermodal Transport” olarak anılmıştır, *TranspR*, 2005, N. 3, s. 90; Carbone, Sergio M./La Mattina, Andrea: “Uniform International Law on the Carriage of Goods by Sea: Recent Trends Toward a Multimodal Perspective”, *International Courts and the Development of*

Günümüzde uluslararası yeknesak kural eksikliği karşısında multimodal taşıma sözleşmesinden doğan ihtilâflar, Türk hukuku ve karşılaştırmalı hukukta mahkemelerce ve hakem heyetlerince çok farklı biçimlerde çözüme kavuşturulmaktadır. Konuyu düzenleyen çok taraflı bir uluslararası konvansiyonun yürürlükte bulunmaması hukuk uygulayıcılarını, uygulanacak hukuk kurallarının belirlenmesinde izlenecek yöntem konusunda karmaşık bir durumda bırakmıştır. Çoğu durumda *network* sistemi adı verilen yönteme göre, eğer biliniyor veya tespit edilebiliyorsa, taşıma sırasında gerçekleşen zararın doğduğu veya ihtilâfın köken aldığı taşıma ortamını dikkate alan bir çözüm yöntemi izlenmiştir. İlgili taşıma ortamında gerçekleşen taşımacılık faaliyetini düzenleyen unimodal uluslararası taşıma konvansiyonunun hükümlerine göre uyuşmazlığın değerlendirilmesi tercih edilmiştir.²⁷ Hukukî dayanağına dair aşağıda yer vereceğimiz sorunlara sahip olan *network* sistemine göre birden çok taşıma aşamasında zarar doğmuşsa, zararın oluşumu bir aşamada başlayıp diğerinde devam ediyorsa veya örneğin konteyner açıldığında zarar tespit edilmiş ama hangi aşamada oluştuğu bilinmiyorsa, hangi kurallara göre uyuşmazlığın çözüleceği konusu tartışmalıdır.²⁸ Ayrıca gecikmeden doğan zararlarda gecikmenin belirli bir taşıma aşamasına özgülmemesi hâlinde de nasıl bir çözüm izleneceğine kesin bir yanıt verilememektedir.²⁹ Son olarak, *network* sisteminde birden fazla uluslararası unimodal

International Law (Essays in Honor of Tullio Treves), (ed. Boschiero, Nerina/ Scovazzi, Tullio/Pitea, Cesare/Ragni, Chiara), Asser Press, The Hague 2013, s. 834; Deniz, Konteyner, s. 65; Angus, s. 399; Hoeks, s. 12.

²⁷ Bokareva, s. 36; Deniz, Konteyner, s. 65; Hoeks, s. 12; Lojda, Jiri: “The Impact of CMR on Multimodal Transport”, Czech Yearbook of International Law, 2015, Vol. VI (International Transportation), s. 151.

²⁸ Bokareva, s. 34; Glass, s. 22; Hancock QC, Christopher: “Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods”, çalışmamızda “Convention” olarak anılmıştır, Journal of International Maritime Law, 2008, Vol. 14, N. 6, s. 488; Hancock QC, Christopher: Multimodal Transport under the Convention, A New Convention for the Carriage of Goods by Sea-The Rotterdam Rules (ed. Thomas, D. Rhidian), çalışmamızda “Multimodal Transport” olarak anılmıştır, Lawtext Publishing Limited, Oxon 2009, s. 40-41; Eftestol-Wilhelmsson, Ellen: “The Rotterdam Rules in a European Multimodal Context”, çalışmamızda “Rotterdam Rules” olarak anılmıştır, The Journal of International Maritime Law, 2010, Vol. 16, N. 4, s. 275; Hoeks, s. 29; Grönfors, Kurt: “Liability for Delay in Combined Transport”, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 5, N. 3, s. 485.

²⁹ Grönfors, s. 483.

taşıma konvansiyonunun kesişiminde yer alan bir mesele ile karşılaşıldığında³⁰ veya hiçbir uluslararası konvansiyonun düzenleme alanına girmeyen konularda boşluğun nasıl doldurulacağı hakkında yeterli bir öneri sunulamamaktadır.

Karşılaştırmalı hukukta, özellikle son dönemlerde, bazı mahkemelerin yaklaşımı ise yukarıda açıklanandan tamamen farklı biçimde gelişmiştir. Avrupa Birliği (AB)'nde güncel tarihli bir kısım mahkeme kararında multimodal taşıma sözleşmesi, içerdiği taşıma aşamalarından ve bunları düzenleyen müstakil sözleşmelerden bağımsız kabul edilmiş, bu bağlamda da ihtilâfların çözümünde *network* sisteminde istifade edilmesinden kaçınılmıştır.³¹ Çalışmamızda ayrıntıları ile ele alacağımız bu kararlarda, hâlihazırda taraf olunan uluslararası unimodal konvansiyonlar taşıma aşamalarına doğrudan uygulanmamıştır. Unimodal taşıma konvansiyonlarının uygulanma koşulları ve belirli tip multimodal taşıma şekillerini düzenleyen hükümleri ayrıntıları ile değerlendirilerek münferit olaya uygulanıp uygulanamayacakları incelenmiştir. Uygulanamamaları hâlinde ise veya sınırlı biçimde uygulanmaları hâlinde ise, kapsamı dışında kalan meselelerde kanunlar ihtilâfî kurallarının gösterdiği maddî hukuktan istifade edilmiştir.³²

Mahkemelerinin yaklaşımlarındaki farklılıklar, uluslararası taşıma hukuku gibi yeknesak kuralların egemen olduğu bir alanda belirsizlik doğurmaktadır. Milletlerarası özel hukukun da hedeflediği uluslararası karar ahenginin sağlanması amacıyla uzaklaşılmakta, hukukî öngörülebilirlik ile kesinliğin önüne geçilerek tarafları kendi lehlerine karar elde edebilecekleri mahkemelere yönlendirmekte, *forum shopping*'e de

³⁰ Backden, s. 5.

³¹ Örn bkz. Alman Federal Mahkemesi'nin (*Bundesgerichtshof*-BGH) 17 Temmuz 2008 tarihli I ZR 181/05 sayılı kararı (bkz. BGH, 17.06.2008, TranspR 2008, s. 365-368, Hoeks, s. 146'dan naklen aktarımla); İsviçre Federal Mahkemesi'nin (*Bundesgericht*) 19 Şubat 2009 tarihli, 4A_218/2008 sayılı kararı. Kararın faydalanılan orijinal İtalyanca metni için bkz. <<https://www.bger.ch>>, (10.04.2021). Hollanda Yüksek Mahkemesi (*Hoge Raad der Nederlanden*)'nin 1 Temmuz 2012 tarihli, NJ 2012, 516 mmt KFH sayılı (*Godafoss* Kararı) için bkz. Spanjaart, Michiel: "GODAFOSS, the Applicability of the CMR within Multimodal Contracts of Carriage", çalışmamızda "Godafoss" olarak anılmıştır, TranspR, 2012, Vol. 37, N. 7, s. 278-282'den naklen aktarımla.

³² Bkz. BGH, 17 Temmuz 2008 tarihli I ZR 181/05 sayılı kararı (Hoeks, s. 173'den naklen aktarımla); İsviçre Federal Mahkemesi'nin 19 Şubat 2009 tarihli, 4A_218/2008 sayılı kararı.

sebeptir.³³ Tüm bu sebepler, multimodal taşıma sözleşmesini, milletlerarası özel hukuk açısından güncel bir ilgi odağı hâline getirmiştir. Multimodal taşıma sözleşmesine yönelik yeknesak kural eksikliği, ihtilâfların çözümünde ve uygulanacak hukukun tespitinde kanunlar ihtilâfı kurallarından da yararlanılmasını gerektirmiştir.

ÇALIŞMANIN PLANI

Mevcut çalışmada üç bölüm içerisinde multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun tespitinin ele alınması amaçlanmaktadır. İlk bölümde, multimodal taşıma sözleşmesi genel boyutu ile değerlendirilecektir. Multimodal taşımanın kavramsal yapısı, milletlerarası ticaretteki önemi ve ticaretin işleyişine katkısına temas edilecektir. Henüz multimodal taşıma sözleşmesinin milletlerarası özel hukuk boyutuna dair tartışmalar ele alınmadan, bu kısımda, karşılaştırmalı hukuk ve Türk hukukundaki maddî hukuk hükümlerinden istifade edilerek multimodal taşıma sözleşmesi ana hatlarıyla ele alınacaktır. Sözleşmeye dair terminoloji, sözleşmenin tarafları, unsurları ve hukukî niteliğinin belirlenmesi amaçlanmaktadır.

Çalışmanın İkinci Bölümü ise, multimodal taşıma sözleşmesinin uluslararası konvansiyonlardaki düzenleniş biçimi ile ilgilidir. 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK)³⁴ m. 1(2)'de MÖHUK'un düzenleme altına aldığı konularda uluslararası anlaşma hükümlerinin saklı tutulduğu belirtildiğinden Türk mahkemelerinde açılan davalarda öncelikle konu hakkındaki uluslararası anlaşmaların değerlendirilmesi gerekecektir. Günümüzde multimodal taşıma sözleşmesi hakkında hâlihazırda pek çok devletin ve Türkiye'nin tarafı olduğu, yürürlüğe girmiş bir uluslararası konvansiyon bulunmamaktadır. Multimodal Taşıma Konvansiyonu başta olmak üzere multimodal taşıma sözleşmesinin hukukî yönünü düzenlemeyi amaç edinen uluslararası konvansiyon çalışmaları gerçekleştirilmiş ise de bağlayıcı bir neticeye

³³ Bkz. Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar (Australian Academy of Science, Canberra, 28- 29 June 1980), Australian Government Publishing Service, Canberra 1980, s. 113.

³⁴ Resmi Gazete (RG), 12.12.2007, S. 26728.

ulaşılamamıştır. Fakat, AB devletleri ile Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası taşıma hukukunu düzenleyen pek çok konvansiyonda multimodal taşıma ile bağlantılı hükümler bulunmaktadır. Bahsi geçen konvansiyonlar daha ziyade karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ile eşyanın taşınmasında taşıyıcının sorumluluğunu düzenlemektedir. Ancak, bu konvansiyonların bir kısmında bu tek boyutlu taşımaları da içeren multimodal taşıma şekillerine temas eden hükümler bulunmaktadır. Uygulanacak hukukun belirlenmesini gerektiren uyuşmazlıkların önemli bir kısmında bunların da dikkate alınması gerekmektedir. Ayrıca, çalışmada işaret edileceği üzere, bazı multimodal taşımacılık biçimleri taraf olunan birden fazla taşıma hukuku konvansiyonunun kapsamına girebilmektedir. Bu tür durumlarda hangi konvansiyonun dikkate alınarak hukukî sorunların çözüme kavuşturulacağına tespiti gerekmektedir. İkinci Bölüm'de bahsi geçen konu da incelenerek çeşitli önerilere yer verilecektir.

Multimodal taşıma sözleşmesinden doğan ve herhangi bir konvansiyonun kapsamında yer almayan uyuşmazlıklar karşısında kanunlar ihtilâfi kurallarının gösterdiği maddî hukuka göre değerlendirilecektir. Son bölümde, kanunlar ihtilâfi kurallarına göre multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun belirlenmesi kapsamlı tartışmalara tâbi tutulacaktır. Kanunlar ihtilâfi kurallarına göre uygulanacak hukukun tespiti konusu MÖHUK'un hükümlerine göre değerlendirilecek ise de "19 Haziran 1980 tarihli Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuka Dair Roma Konvansiyonu" (Roma Konvansiyonu)³⁵ ve "17 Haziran 2008 tarihli Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuka Dair Roma I Tüzüğü" (Roma I Tüzüğü)³⁶'nın ilgili düzenlemeleri de incelenecektir. Bu bölüm altında tahkimde multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun nasıl belirleneceğine de ayrı bir başlık altında temas edilmesi uygun bulunmuştur.

³⁵ Official Journal of the European Union (OJ), 26.01.1998, C. 27/34.

³⁶ OJ., 04. 07.2008, L. 177/6.

KONUNUN SINIRLANDIRILMASI

Multimodal taşıma sözleşmesinden doğan ve milletlerarası özel hukuku ilgilendiren konular yalnızca uygulanacak hukukun tespiti ile sınırlı değildir. Aynı zamanda mahkemelerin yetkisi, tanıma ve tenfize dair usul hukuku meseleleri ile tahkimde multimodal taşıma sözleşmesinden doğan hususlar da incelenmeye değerdir. Bununla beraber bahsi geçtiği üzere uygulanacak hukukun tespiti konusu yalnızca kanunlar ihtilâfi kuralları ile sınırlı kalmamakta, Türkiye'nin de tarafı olduğu veya yakın gelecekte tarafı olması muhtemel bulunan uluslararası anlaşmaların multimodal taşımaya dair hükümlerinin incelenmesini de gerektirmektedir. Bu durum konunun hacmini oldukça genişletmektedir. Mevcut monografik çalışmadan beklenen ise, yabancılik unsuru taşıyan multimodal taşıma sözleşmesinden doğan tüm hukukî meselelerin değerlendirilmesinden öte, doktrinde ve uygulamada en çok tartışmalı kısım olan uygulanacak hukukun tespiti konusuna ayrıntıları ile değinmektir. Bu bağlamda, çalışmanın kapsamı multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk konusu ile sınırlandırılmıştır.

Multimodal taşıma sözleşmesi, prensip olarak, eşyanın taşınması sağlamak için kurulmaktadır. Her ne kadar teorik olarak yolcu ve bagajın da multimodal taşımaya konu olması mümkün ise de çalışmada ele alınan meseleler yalnızca eşya taşımaları bakımından değerlendirilecektir. Diğer bir anlatımla yolcu ve bagaj taşımaları kapsam dışında bırakılmıştır.

Uygulamada her ne kadar sık değilse de multimodal taşıma sözleşmesinin bir tüketici ilişkisi niteliği taşıması da olasıdır.³⁷ Esasında multimodal taşıma sözleşmesi çoğu zaman tacirler arası gerçekleştirilen ticarî bir akittir. Fakat, bazı durumlarda eşya taşıtan söz

³⁷ Rosaeg, Erik: "The Applicability of Conventions for the Carriage of Goods and for Multimodal Transport", çalışmamızda "Applicability" olarak anılmıştır. LMCLQ, 2002, Part 3, s. 319-320; Pauknerova, Monika: "Presumptions, Escape Clauses and International Carriage of Goods Contracts", Convergence and Divergence in Private International Law (Liber Amicorum Kurt Siehr), (ed. Boele-Woelki, Katharina/Einhorn, Talia/Girsbergers, Daniel/Symeonides, Symeon), Eleven International Publishing, Zurich/The Hague 2010, s. 484.

konusu taşımayı ticarî gayeden uzak bir sebeple gerçekleştiriyor olabilir.³⁸ Multimodal taşıma sözleşmenin tüketici ilişkisi taşıdığı hâli konunun kapsamında özel bir incelemeye tâbi tutulmayacaktır. Fakat, kanunlar ihtilâfı hukukunun sözleşmeye yaklaşımı ele alınırken kısıtlı bir şekilde değerlendirilecektir.

TTK m. 894'te "*Bir evden, bürodan veya benzeri bir yerden alınıp benzeri bir yere taşınan eşya "taşınma eşyası"* olarak tanımlanmıştır. Uluslararası konvansiyonların bir kısmında ve bazı mahallî hukuk düzenlerinde taşınma eşyasının taşınması özel hükümlere tâbi tutulmuştur. TTK m. 905'te de değerlendirildiği üzere bir taşınma eşyası taşımacılığı ilişkisi multimodal taşıma sözleşmesinin konusu da olabilecektir. Bununla birlikte mevcut çalışmada taşınma eşyası taşınması sözleşmesi ve bu sözleşmeye dair hükümler kapsam dışında bırakıldığından multimodal taşıma sözleşmesine yönelik açıklamalarda dikkate alınmayacaktır.

Multimodal taşıma ilişkisinde eşyayı taşıma sorumluluğunu üstlenen MTO'nun genellikle taşıma ve depolama gibi bazı yükümlülüklerini üçüncü kişiler vasıtasıyla yerine getirdiği bilinmektedir. Bu bağlamda, multimodal taşıma sözleşmesi geniş bir bakış açısıyla bakıldığında ona bağlı kurulan ilişkilerle bir sözleşmeler ağı yaratmaktadır. Söz konusu sözleşmeler, MTO ile alt taşıyıcı veya MTO ile depo işletenler, MTO ile acente ve brokerler gibi sayıca sınırlandırılmayacak kişiler ile kurulmaktadır. Multimodal taşıma içerisinde bahsi geçen ilişkilerin en sık karşılaşılanlarına çalışmamızda temas edilecektir. Bununla beraber, sayılan tüm bu sözleşmeler multimodal taşıma sözleşmesinden hukukî olarak bağımsızdır. Dolayısıyla, çalışmamızda bu sözleşmelere multimodal taşıma sözleşmesi ile ilişkilerini belirtmek açısından sınırlı şekilde değinilmekle yetinilecektir.

Kısmen denizde eşyanın taşınmasını içeren multimodal taşıma sözleşmelerinde, bu sözleşmeye bağlı kurulabilecek ilişkilerden bir kısmı da yolculuk çarteri ve kırkambar

³⁸ Benzer yönde bkz. Gümüslü-Tunçağıl, Gülce: Milletlerarası Özel Hukukta Sivil Hava Taşımacılığı Kazaları ve Taşıyıcının Hukukî Sorumluluğu, Yetkin Yayınları, Ankara 2016, s. 256; Adıgüzel, Taşıma, s. 24.

sözleşmelerini içermektedir. Bir yolculuk çarteri sözleşmesi ile geminin tahsisi ile eşyanın taşınması taahhüt edilmektedir.³⁹ Multimodal taşıma sözleşmesi bir çarter sözleşmesi değil ise de bir multimodal taşıma ilişkisinde alt taşıma ilişkileri de dikkate alındığında, çeşitli çarter sözleşmelerinin kurulmasına sebep olabilir. Diğer bir ifadeyle MTO, taşıtan dışındaki bir üçüncü kişi ile çarter sözleşmesi kurmak suretiyle eşyayı bir noktadan diğerine taşıyabilir. Aynı durumda alt taşıma ilişkisinin bir parçası olarak kırkambar sözleşmesi kurulmak suretiyle de eşya taşınabilir. *Cumalıoğlu* kırkambar sözleşmesini, “*taşıyanın navlun karşılığında, eşyayı başka eşya ile aynı gemide deniz yoluyla taşımayı taahhüt ettiği sözleşme*” şeklinde tanımlamıştır.⁴⁰ Konteyner taşımacılığında eşyanın denizde taşındığı hâllerde çarter sözleşmesinden ziyade pek çok kırkambar sözleşmesinin kurulduğu ifade edilmektedir.⁴¹ Bununla birlikte, çalışmamız kapsamında yalnızca MTO ile taşıtan arasında kurulan multimodal taşıma sözleşmesi değerlendirileceğinden çarter sözleşmelerine uygulanacak hukuk, kapsam dışında bırakılmıştır. Kırkambar sözleşmesinin düzenlendiği ilişkilere dolaylı biçimde temas edilebilecek ise de çalışmanın konusunu doğrudan bu sözleşmeye uygulanacak hukukun tespiti de oluşturmamaktadır.

Taşıma ilişkilerinin tümünde olduğu üzere multimodal taşımada da sigorta sözleşmeleri büyük önem taşımaktadır. Özellikle taşıyıcının sorumluluk sınırlamalarından faydalandığı bir hukukî arka planda, taşıtanın veya gönderilenin zararının karşılanmasında sigorta sözleşmelerinin önemi yadsınamayacaktır. Bununla birlikte, yine

³⁹ Bkz. Deniz-Kaner, İnci: Deniz Ticareti Hukuku I-II, çalışmamızda “Deniz Ticareti” olarak anılmıştır, B. 3, Filiz Kitabevi, İstanbul 2019, s. 302; Karan, Hakan: Elektronik Konişmento, çalışmamızda “E-Konişmento” olarak anılmıştır, Turhan Kitabevi, Ankara 2004, s. 44. Ayrıca bkz. Kara, Hacı: Deniz Ticareti Hukuku, çalışmamızda “Deniz Ticareti” olarak anılmıştır, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2020, s. 149, 171.

⁴⁰ Bkz. Cumalıoğlu, Emre: Kırkambar Sözleşmesi, Turhan Kitabevi, Ankara 2011, s. 14. Kırkambar sözleşmesi *Deniz-Kaner* tarafından amacı ifade edilerek tanımlanmıştır. Bu tanıma göre, “*kırkambar sözleşmesinde taşıyan navlun karşılığında “parça mal” olan “muayyen” eşyayı, diğer bir ifadeyle “ayırt edilmiş” eşyayı denizde taşımayı taahhüt eder*”. Bkz. Deniz-Kaner, Deniz Ticareti, s. 303. Ayrıca bkz. Kara, Deniz Ticareti, s. 186; Demir, İsmail: Deniz Ticareti Hukuku (Ders Kitabı), Yetkin Yayınları, Ankara 2021.

⁴¹ Bkz. Aksoy, Konteyner, s. 140, 142.

çalışmamızın sınırlarını aştığından taşıma ilişkisine bağlı akdedilen sigorta sözleşmelerine uygulanacak hukuk, çalışmanın çerçevesinin dışında bırakılmıştır.

Son olarak, çalışmada karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımaya dair konvansiyonlardaki multimodal taşımaya yönelik hükümlerin inceleneceği belirtilmişti. Avrupa’da eşya taşımacılığında iç su yolu taşımasından da faydalandığı dikkate alındığında bu taşıma türüne ilişkin İç Suyollarında Eşyanın Taşınması Sözleşmesine Dair Budapeşte Konvansiyonu (*the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways-“CMNI”*)⁴² akdedilmiştir. CMNI Konvansiyonu’nda da içsuyolu taşıması içeren multimodal taşımalara dair hükümler bulunmaktadır. Fakat Türkiye’de iç su yolu taşımasının yaygın olmadığı ve Türkiye’nin de bu konvansiyona taraf olmadığı dikkate alındığında inceleme kapsamında bu konvansiyona değinilmeyecektir.

ÇALIŞMANIN AMACI VE YÖNTEMİ

Multimodal taşıma sözleşmesinden doğan ihtilâfların çoğunluğu taşıyıcının, diğer bir ifadeyle MTO’nun sorumluluğu hakkındadır. Bu bakımdan çalışmanın çoğunluğunda, özellikle yer verilecek olan mahkeme kararlarında MTO’nun sorumluluğu tartışılmakta ise de sözleşmeden doğan diğer ihtilâflar da konunun kapsamı dahilindedir. MTO’nun sorumluluğuna dair herhangi bir devletin maddî hukuk hükümlerine değinilmeyecek olup, yalnızca kavramların açıklanmasında karşılaştırmalı hukuk ve Türk hukukundan faydalanılacaktır. Bununla beraber, çalışmada özellikle hangi hâllerde kanunlar ihtilâfî hukukuna ihtiyaç duyulacağı, multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak bağlama kuralının tespiti problemi, bağlama kuralları çerçevesinde uyumsuzlukların ne şekilde çözüleceği ve yine kanunlar ihtilâfî hukukunu ilgilendiren özel durumlar üzerine yoğunlaşılması hedeflenmektedir.

⁴² İngilizce metnine erişim için bkz. <<https://digitallibrary.un.org/record/530830#record-files-collapse-header>>, (13.12.2022).

Belirlenen hedef doğrultusunda multimodal taşımaya dair düzenlemeler içeren uluslararası konvansiyonlar norm incelemesine tâbi tutulacaktır. Norm incelemesi aynı zamanda karşılaştırmalı hukukta erişilebilen İngilizce, İtalyanca ve İspanyolca dillerindeki mahkeme kararları ile desteklenecektir. Diğer dillerdeki kararlara ise dolaylı yoldan öğretilerdeki kaynaklar vasıtasıyla yer verilecektir. Benzer biçimde Yargıtay kararları da incelenecektir. Çalışmanın genelinde nitel araştırma yöntemleri çerçevesinde Türk hukuku ve karşılaştırmalı hukuk doktrininde konu ile alakalı literatür incelemesinde bulunularak kaynakların değerlendirilmesi, özgün görüşlere yer verilmesi amaçlanmaktadır.

1. BÖLÜM

MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE GENEL BAKIŞ

1.1. MULTİMODAL TAŞIMA KAVRAMI VE BENZER TAŞIMA İLİŞKİLERİ İLE KARŞILAŞTIRILMASI

1.1.1. Multimodal Taşıma Kavramı ve Tanımı

Multimodal kelimesi, “*multi*” ve “*modal*” kelimelerinin birleşiminden oluşmakta olup⁴³; “*multi*” tek olmayan, çoğul olanı ifade ederken, “*modal*” birden fazla mod veya tür anlamına gelmektedir.⁴⁴ Kelime kökeninden yola çıkıldığında multimodal taşımanın, bir taşıma ilişkisi kapsamında birden fazla taşıma türü (veya ortamı) ile eşya veya yolcu taşımasının gerçekleştirilmesi olduğu sonucuna varmak mümkündür.⁴⁵ Taşımacılık uygulamasında mod kelimesi taşımanın gerçekleştiği doğal ortamı (deniz veya kara gibi) tarif etmek için kullanılabilir.⁴⁶ Aynı zamanda, karayolu, demiryolu taşıması gibi spesifik taşıma türlerine de işaret etmektedir.⁴⁷ İşte multimodal taşıma ilişkisinde,

⁴³ Webster’s Third New International Dictionary of the English Language Unabridged with Seven Language Dictionary, Vol. II, Meriam-Webster Inc., Chicago 1981, s. 1485.

⁴⁴ The World Book Dictionary, Vol. II, (ed. Barnhart, C. L./ Barnhart, R. K.), World Book Inc., Chicago 1987, s. 1335, 1364; Webster’s Third New International Dictionary of the English Language Unabridged with Seven Language Dictionary, s. 1450, 1485.

⁴⁵ UNECE Terminology on Combined Transport 2001, New York/Geneva 2001, s. 16, erişim için bkz. <<http://www.unece.org/index.php?id=26168&L=0>>, (17.04.2019); Sözer, Karma Taşımalar, s. 12.

⁴⁶ Sözer, Bülent: “Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımaları (Karma Taşımalar) ve Taşımanın Sorumluluğu ile İlgili Bazı Meseleler (Rotterdam Kuralları ve Yeni Ticaret Kanunu’nun Hükümleri ile Karşılaştırılmalı Olarak)”, çalışmamızda “Karma Taşımalar” olarak anılmıştır, İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu, Lojistik ve Taşıma Hukuku Günleri Konferans ve Seminerlerinde Sunulan Tebliğler Kitabı, İstanbul Barosu Yayınları, İstanbul 2021, s. 12; Spanjaart, Michiel: Multimodal Transport Law, çalışmamızda “Multimodal” olarak anılmıştır, Routledge, Oxon/New York 2018, s. 14.

⁴⁷ Birden fazla taşıma türü (modu), birden fazla farklı taşıma aracına mı (gemi, uçak, tren gibi) yoksa birden fazla taşıma ortamına (havayolu, iç su yolu veya karayolu gibi) mi işaret etmektedir sorusu, konunun aydınlatılması bakımından önem taşımaktadır. Tartışma için bkz. Diamond, Anthony: “The United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980”, Multimodal Transport Avoiding Legal Problems, (ed. Faber, Diana), LLP Limited, London 1997, s. 51; Spanjaart, Multimodal Transport Law, s. 14. *Kiantou-Pampouki*’ye göre, multimodal taşıma açısından her ikisi de aynı anda mevcut olmalıdır. İlaveten, yükün bir araçtan diğerine aktarımı da bir taşıma ilişkisinin multimodal taşıma olarak tespit edilebilmesi için gerekli bir faktördür. Bkz. *Kiantou-Pampouki*, Alik: “Multimodal Transport Carrier

unimodal taşımanın⁴⁸ aksine, taşıma modlarından en azından ikisi bir arada bulunmaktadır.

Multimodal taşıma, teknik bir yaklaşım çerçevesinde, “*yükün kaynağından (üreticiden) alınarak, varış noktasına (son alıcıya) ard arda, birden fazla taşıma türü kullanılarak taşınması*”⁴⁹ şeklinde tanımlanabilir. Hukukî bir yaklaşımla ise, eşyanın MTO’nun sorumluluğu kapsamında tek bir taşıma ilişkisi çerçevesinde birden fazla taşıma türünden (modundan) faydalanılarak MTO tarafından veya yetkilendirdiği kişilerce, tayin edilen bir noktadan alınarak taşınması ve bir başka noktaya teslimini konu alan taşıma biçimi olarak ifade edilebilir.⁵⁰ Çalışmada bu kavram incelenen İngilizce eserlerde “*multimodal*

Liability and Issues Related to the Bills of Lading”, XVth International Congress of Comparative Law (Bristol, 26 July-1 August 1998), (ed. Kiantou-Pampouki, Alike), Etablissements Emile Bruylant S. A., Brussels 2000, s. 8. *Bokareva, Jennings/Collins-Holcomb* ve *Kula* ise, yine benzer tartışmaya işaret ederek, taşımacılık sektöründe taşıma türlerine (modlarına) örnek olarak havayolu, denizyolu veya iç su yolu, demiryolu, karayolu ve boru hattı taşımalarının verildiğini ifade etmektedir. Bkz. *Bokareva*, s. 43; *Jennings, Barton/Collins-Holcomb*, M: “Beyond Containerization: The Broader Concept of Intermodalism”, *Transportation Journal*, 1996, Vol. 35, s. 6; *Kula*, s. 22. *Sözer*, taşıma türlerini kara yolu, denizyolu, havayolu ve demiryolu olarak belirlemiş ve kullanılan araçtan ziyade, taşımanın üzerinde gerçekleştiği ortamın ayırt edici olduğunu ifade etmiştir. Bkz. *Sözer*, B.: *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, çalışmamızda “Hava Yolu” olarak anılmıştır, B. 2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2009, s. 6; *Sözer*, Bülent: *Deniz Ticareti Hukuku-I*, çalışmamızda “Deniz Ticareti” olarak anılmıştır, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2013, s. 271.

⁴⁸ Çalışmamızda sıkça yer verilecek olan unimodal taşıma ile eşyanın yalnızca tek taşıma türü ile taşınması ifade edilmektedir. Örneğin, sadece denizyolu veya sadece havayolu ile taşınması gibi. Bkz. *De Wit*, s. 18; *Bokareva*, s. 43; *Sözer*, *Karma Taşımalar*, s. 12; *Erdem, Ercan*: *CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Karayolu Taşıma Hukuku*, çalışmamızda “CMR” olarak anılmıştır, Bilge Yayınevi, Ankara 2013, s. 157.

⁴⁹ *Lobato*, s. 216; *Siligardi/Piccioni*, s. 440.

⁵⁰ *De Wit*, s. 3, *Kiantou-Pampouki*, s. 6; *Messent, Andrew/Glass, David A.*: *Hill & Messent CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, 2nd Edition, Lloyd’s of London Press Ltd, London/New York/Hamburg/Hong Kong 1995, s. 39; *Bokareva*, s. 44; *Johansson*, s. 124; *Adıgüzel, Taşıma*, s. 13; *Tekil, Fahiman*: *Deniz Hukuku*, B. 6, Alkım Yayıncılık, İstanbul 2001, s. 329. Benzer tanımların yer aldığı bir kısım uluslararası anlaşmalar için bkz. Latin Amerika Entegrasyonu Birliği (*Asociacion Latinoamericana de Integracion*, “ALADI”)’nin 27 Nisan 1995 tarihli ve ALADI/AAP.PC/8 referans numaralı “Multimodal Mal Taşımacılığının Kolaylaştırılması için Kısmî Kapsamlı Anlaşma” (orijinal İspanyolca başlığı “*Acuerdo de Alcance Parcial Para La Facilitacion Del Transporte Multimodal de Mercancias*”). Faydalanılan orijinal İspanyolca metni için bkz. <[http://www.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/ Art_13_PC/es/PC08/PC_008.pdf](http://www.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Art_13_PC/es/PC08/PC_008.pdf)>, (27.04.2019). Ayrıca bkz. *Multimodal Taşıma Konvansiyonu* m. 1.

transport”, İspanyolca metinlerde “*transporte multimodal*”, İtalyanca metinlerde ise “*trasporto multimodale*” şeklinde belirtilmektedir.

1.1.2. Terminolojik Açıdan Multimodal Taşıma ile Benzerlik Gösteren Taşıma Şekilleri

1.1.2.1. Karma Taşıma, Kombine Taşıma ve İntermodal Taşıma

Taşımacılık terminolojisinde multimodal taşımayı içine alan veya multimodal taşımaya karşılık gelen pek çok terim bulunmaktadır. Multimodal taşımanın yanı sıra karma, kombine ve intermodal taşıma kavramları Türk hukuku ve yabancı hukuklarda multimodal taşıma ile aynı anlamı ifade edecek biçimde kullanılmaktadır.⁵¹ Bu taşımacılık şeklinin hangi terim ile ifade edilmesi gerektiği hakkında öğretilerde bugüne kadar fikir birliğine varılamamıştır. Hepsinin ortak yönü bir taşıma ilişkisinde birden fazla taşıma türü kullanılarak malın bir yerden diğerine götürülmesidir.⁵²

Çalışma kapsamında incelenen bazı eserlerde ise kavramlar arasında farklılıklar bulunduğu işaret edilmiştir. Örneğin karma taşıma, bazı çalışmalarda tamamen

⁵¹ Bkz. Long, Douglas: Uluslararası Lojistik (çev. Tanyaş, Mehmet/ Düzgün, Murat), B. 2, Nobel Yayınları, Ankara 2016, s. 121; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Türkiye Kombine Taşımacılık Strateji Belgesi 2014, çalışmamızda “Strateji Belgesi” olarak anılacaktır, erişim için bkz. <http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/TMKDG/tr/doc/20150106_122025_64574_1_64896.pdf>, (03.04.2019); Hoeks, s. 6; Clarke, Millenium, s. 71; Karan, Hakan: Law On International Carriage of Goods, çalışmamızda “Carriage” olarak anılmıştır, Turhan Bookstore, Ankara 2013, s. 43; Thomas, Rhidian: “Multimodalism, and Through Transport-Language, Concepts, Categories”, Tulane Maritime Law Journal, 2012, C. 36, S. 2, s. 762; Kula, s. 99; Can, Mertol: Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, C.1, İmaj Yayınevi, Ankara 2017, s. 3; Bokareva, s. 43; Var-Türk, Kübra: Taşıma Hukukunda Eşya Üzerinde Tasarruf Hakkı, Yetkin Yayınları, Ankara 2023, s. 59; Drews, Kai Holger: “A Brief Introduction into Multimodal Transport”, Maritime Law-Current Developments and Perspectives, (ed. Ehlers, Peter/ Paschke, Marian), LIT VERLAG, Zurich 2018, s. 305.

⁵² Nasserri, s. 233, dp. 14; Glass, s. 4; Berliner Pedersen, Michael: Optimization Models and Solution Methods for Intermodal Transportation (Report 2005-03), Centre for Traffic and Transport, Kongens Lyngby 2005, s. 3.

multimodal taşımaya karşılık düşecek biçimde belirtilmişken⁵³; diğerlerinde kombine, multimodal ve intermodal taşımayı içeren bir üst taşıma modeli gibi değerlendirilmiştir.⁵⁴

Kombine taşıma terimi ise daha ziyade Multimodal Taşıma Konvansiyonu öncesinde tercih edilmekteyken, modern taşıma uygulamasında günümüzde multimodal taşıma daha sık kullanılmaktadır.⁵⁵ Aynı fonksiyonun yerine getirilmesi açısından ikisi de taşıyıcı ve taşıtan arasındaki bir sözleşme ile eşyanın iki veya daha fazla taşımacılık şekli ile taşınmasını konu almaktadır.⁵⁶ Buna karşın, *Long* ile *Clarke* tarafından kombine taşımacılığın multimodal taşımadan daha dar kapsamlı ve spesifik olduğu, kombine taşımada taşımanın başlangıcı ile bitişinin kara üzerinde olup aradaki taşımanın demiryolu, denizyolu veya iç su yolu üzerinde yapılması gerektiği vurgulanmıştır.⁵⁷ *Deniz* ise, kombine taşımanın bir aşamasının en azından deniz üzerinden gerçekleşmesi gerektiğini ifade etmiştir.⁵⁸ Benzer biçimde Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (*United Nations Economic and Social Commission for*

⁵³ Bkz. Kula, s. 97; Tekil, s. 328; Kaner, İnci: Hava Hukuku (Hususi Kısım), B. 2, İstanbul 2004, s. 55; Ülgen, Hüseyin: Hava Taşıma Sözleşmesi, çalışmamızda “Sözleşme” olarak anılmıştır, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Bayrak Matbaacılık, İstanbul 1987, s. 213.

⁵⁴ *Long* tarafından lojistik uygulaması içerisinde karma taşıma, “farklı taşıma türlerinin koordineli bir şekilde kullanıldığı sevkiyat biçimi” olarak tanımlanmıştır. Bkz. *Long*, s. 122.

⁵⁵ Thomas, s. 762; Kiantou-Pampouki, s. 6; Arkan, Değişik Tür Taşıtlar, s. 30. Benzer biçimde, bu tarihten itibaren Milletlerarası Ticaret Odası (*International Chamber of Commerce*, ICC) 1975 tarihli Kombine Taşıma Senedi için Yeknesak Kurallar’da (“*Uniform Rules for a Combined Transport Document*”) da isim değişikliğine giderek çalışmamızda “UNCTAD/ICC Kuralları” olarak anılacak olan 1992 tarihli Multimodal Taşımacılık için UNCTAD/ICC Kuralları’nı (“*UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents*”) yayımlanmıştır. Aynı yönde, Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (*Baltic and International Maritime Council*, BIMCO) “BIMCO/INSA COMBIDOC”u, “MULTIDOC 95” ve “MULTIDOC 2016” olarak güncellemiştir. 1975 tarihli *Uniform Rules for a Combined Transport Document* için bkz. <<http://english.mofcom.gov.cn/article/lawsdata/internationallaw/200211/20021100050112.shtml>>, (07.11.2019). 1992 tarihli *ICC/UNCTAD Rules for Multimodal Transport Document* için bkz. <https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tradewp4inf.117_corr.1_en.pdf>, (07.11.2019). BIMCO belge örnekleri için bkz. <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses>>, (07.11.2019).

⁵⁶ Glass, s. 768.

⁵⁷ *Long*, s. 122; Clarke, Malcolm A.: “*Intermodal Transport: CMR as Unimodal Plus?*”, çalışmamızda “Unimodal” olarak anılacaktır, 2005, erişim için bkz. <www.juridicum.su.se>, (25.12.2019), s. 1.

⁵⁸ Deniz, İnci: “Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu”, çalışmamızda “Kombine Taşıma” olarak anılmıştır, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar (İstanbul, 27 Ocak 1984), Sevinç Matbaası, Ankara 1984, s. 175.

Asia and the Pacific, “UNESCAP”) ve Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (*United Nations Economic Commission for Europe*, “UNECE”) tarafından kombine taşımada, taşımacılığın çoğunun denizyolu, demiryolu ve iç su yolu üzerinde yapılması gerekliliğinin bulunduğu, başlangıç ve sondaki karayolu taşımasının oldukça kısa olması gerektiğinin altı çizilmiştir.⁵⁹ *Bokareva* ise, kombine taşımanın daha ziyade teknik bir kavram, multimodal taşımanın ise hukukî bir kavram olduğuna işaret etmiştir.⁶⁰ Yazar, kombine taşımanın, aynı taşıma modu içerisinde biri diğerine eklenen taşımalar zincirini de kapsayabileceğinden söz etmiştir.⁶¹

A.B.D. öğretisi ve uygulamasında ise, sıklıkla multimodal taşıma yerine intermodal taşıma kavramı tercih edilmektedir.⁶² *Long* ve *Lobato*'ya göre, multimodal taşımada iki taşımacılık türü arasında (söz gelimi karayolu taşıma aracından, denizyolu taşıma aracına) yük aktarılırken doğrudan yük elleçlenmekte⁶³, intermodal taşımada ise yükün içerisinde yer aldığı paket veya konteyner elleçlenip istiflenerek⁶⁴ diğer taşıma aracına aktarılmaktadır.⁶⁵ *Berliner Pedersen*'e göre ise, multimodal taşıma farklı taşıma türleri

⁵⁹ Manual on Modernization of Inland Water Transport for Integration within a Multimodal Transport System, United Nations Publications, New York 2014, s. 2. Ayrıca bkz. EUROSTAT-ITF-UNECE Illustrated Glossary for Transport Statistics, B. 4, 2009, s. 157. Erişim için bkz. <<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-RA-10-028>>, (12.11.2019). UNECE Terminology on Combined Transport 2001, s 18. Benzer tanıma *Lobato* da yer vermiştir. Bkz. *Lobato*, s. 216.

⁶⁰ *Bokareva*, s. 44.

⁶¹ *Bokareva*, s. 46.

⁶² *Glass*, s. 3; *Hoeks*, s. 4; *Kiantou-Pampouki*, s. 7; *Bokareva*, s. 44.

⁶³ Elleçleme (İngilizce’de “*handling*”), denizcilik uygulamasında sıkça kullanılan bir terim olup, “malzemelerin belirli amaçlar doğrultusunda fiziksel olarak hareket ettirilmesi” anlamını ifade etmektedir: *Long*, s. 225. 4458 sayılı Gümrük Kanunu’nda (RG., 04.11.1999, S. 23866) m. 3(22)’de elleçlemenin, “gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleri” kapsadığı ifade edilmiştir.

⁶⁴ İstifleme, yüklerin taşıma aracında taşınmaya uygun, elverişli şekilde ve birbirine zarar vermeyecek biçimde dizilmesidir. Bkz. *Deniz, Konteyner*, s. 36. Ayrıca ayrıntılı bilgi için bkz. *Tekil*, s. 278; *Hepgülerler, Ezgi: Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu*, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2011, s. 84 vd.

⁶⁵ *Long*, 121-122; *Lobato*, s. 216.

kullanılarak eşyanın taşınmasını ifade etmekle birlikte bu taşımacılık biçiminde birden çok taşımanın zincir hâlinde birbirini takip etmesi ve taşımalar arasında bağlantı sağlanması gerekmemektedir.⁶⁶ Intermodal taşımada ise, farklı taşıma yöntemleri yine mevcuttur, fakat birbirini takip eden taşımalar bulunmakta ve bir taşıma türünden diğerine geçişte de bağlantılar bulunmaktadır.⁶⁷

Sonuç itibari ile kombine taşıma, multimodal taşıma ve intermodal taşıma arasında çeşitli eserlerde taşımacılık tekniğine dair birtakım farklılıklara işaret edilmiş bulunmakla birlikte, genel olarak öğretilerde belirgin bir ayrımın yapılamadığı ve terminolojik belirsizliğin bulunduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.⁶⁸ Mevcut çalışmada milletlerarası özel hukuk yaklaşımı açısından bu taşıma türlerinin birbirinden ayrılması zaruri olmayıp, yine bu alanın bakış açısına göre varılacak sonuç ve çıkarımlarda doğrudan etkili değildir. Dolayısıyla, günümüz taşıma uygulamasında daha sık karşılaşıldığını düşündüğümüz “multimodal taşıma” kavramı yönünde terminolojik bir tercih yapılarak, ilerleyen başlıktaki açıklamalarımızın bu kavram temel alınarak inşa edilmesi planlanmaktadır.

Son olarak, Türk hukukunun terim tercihini vurgulamak bakımından TTK m. 902’de multimodal taşıma sözleşmesinin “değişik tür araçlarla taşıma sözleşmesi” olarak ifade edildiği⁶⁹ dikkati çekmektedir. Ancak TTK tek başına değerlendirilmemelidir. TTK’nın

⁶⁶ Berliner Pedersen, s. 3-4.

⁶⁷ Berliner Pedersen, s. 3-4.

⁶⁸ Aynı yönde bkz. Spanjaart, Multimodal Transport Law, s. 14.

⁶⁹ Söz konusu ifade tarafımızca yanıtıcı olduğu düşünülen bir yön de içermektedir. Zira “değişik tür araçlar” kavramı kanunda tanımlanmadığı gibi, hangi araçların değişik türden olduğu belirginliğe muhtaçtır. Dolayısıyla, aynı taşıma ortamında taşıma işini üstlenen ve sırasıyla yükün birinden diğerine aktarıldığı iki treyler değişik tür araçlar içine girebilecek midir? Yoksa, değişik tür araçlar, birden farklı taşıma ortamında bulunan, örneğin bir denizyolu taşıma aracı (konteyner gemisi) ile bir demiryolu aracını (tren) mi ifade etmektedir? Diğer bir ifade ile tercih edilen terminoloji, yalnızca multimodal taşımanın mı yoksa aynı zamanda müteakip taşımanın da mı maddeye dahil edildiği noktasında şüphe uyandırmaktadır. Durum böyle olmakla birlikte, m. 902(1-c) ile birlikte değerlendirildiğinde, mevcut olan iki veya birden fazla taşımayı farklı hükümlere tâbi tutarak, maddenin yalnızca multimodal taşımayı düzenleme altına almayı hedeflediği anlaşılmaktadır. Fakat seçilen terminolojinin yine de yeterince açık olmadığı belirtilmeli, yalnızca multimodal taşımanın düzenlenmesinin amaçlandığının ancak dolaylı biçimde ortaya koyulduğu ifade edilmelidir. Bizimle birlikte tercih edilen terminoloji hakkındaki eleştirilerine yer veren

haricinde mevzuatta “kombine taşımacılık”⁷⁰ ifadesinin kullanıldığı da görülmektedir. Ancak bu terim uygulamada ve basılı eserlerde genel bakımdan pek benimsenmemiştir. Türk öğretisinde ve Türkçe’ye çevirilen bazı yabancı eserlerde “kombine taşıma”⁷¹, “multimodal taşıma”, “multimodel taşıma”⁷², “karma taşıma”⁷³, “çoklu taşıma”⁷⁴, “çok modlu taşıma”⁷⁵, “çok türlü taşıma”⁷⁶, “çok araçlı taşıma”⁷⁷, “sistemlerarası taşıma”⁷⁸ ve

yazarlar için bkz. Kula, s. 102; Coşkun, Gürkan: Çoklu (Multimodal) Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, Yetkin Yayınları, Ankara 2018, s. 36; Sözer, Karma Taşımalar, s. 46.

⁷⁰ Bkz. Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği (RG., 06.07.2018, S. 30470) m. 4(1-f).

⁷¹ Bkz. Yılmaz, Oğuz: “Taşımanın En Az İki Değişik Taşıma Türü Uygulanarak Gerçekleştirilmesinde Karayolu Taşıyıcısının Durumu (CMR m. 2)”, çalışmamızda “CMR m. 2” olarak anılmıştır, Legal Hukuk Dergisi, 2008, S. 72, s. 4016; Çakıcı, s. 20.

⁷² Bkz. Yılmaz, CMR m. 2, s. 4016; Erdil, Engin: Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi), B. 3, Seçkin Yayınları, İstanbul 2020, s. 66; Akıncı, Ziya: Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, çalışmamızda “CMR” olarak anılmıştır, Seçkin Yayınevi, Ankara 1999, s. 38.

⁷³ Bkz. Long, s. 121; Aksoy, Sami: Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, çalışmamızda “Fiili Taşıyıcı” olarak anılmıştır, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2015, s. 4; Deniz, Konteyner, s. 29 vd; Sözer, Karma Taşımalar, s. 12; Edis, Altan: “CMR Konvansiyonu Kapsamında Sırtta Taşıma (Huckepack/Piggy-Back ve Roll-on/Roll-off Taşıma)”, UTTDER, 2012, C. 1, S. 1, s. 96; Özdemir, Türkay: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, çalışmamızda “Taşıma Hukuku” olarak anılmıştır, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006, s. 13; Misili, Sinan: “Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon (CMR) Uygulama Alanına İlişkin Şartlar ve CMR m. 2 Uygulaması”, çalışmamızda “CMR m. 2” olarak anılmıştır, Terazi Hukuk Dergisi, 2019, C. 14, S. 151, s. 548; Kula-Değirmenci, Nil: “Türk Ticaret Kanunu’nun 5. Kitap Hükümleri Karşısında Atıl Durumda Bulunan 1992 FIATA Karma Taşıma Konişmentosu Matbu Şartları”, çalışmamızda “FIATA Konişmentosu” olarak anılmıştır, UTTDER, 2017, C. 6, S. 2, s. 403; Karan, Hakan/Kara, Özgenur/Varan, İzel: Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon: CMR Şerhi, Yetkin Yayınları, Ankara 2020, s. 101; Yeşilova, Ecehan: Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Mütekip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, çalışmamızda “Yardımcı Şahıslar” olarak anılmıştır, Ankara 2004, s. 27.

⁷⁴ Coşkun, s. 29 vd.; Akdeniz, Umut: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi, çalışmamızda “Komisyonculuk” olarak anılmıştır, Adalet Yayınevi, Ankara 2013, s. 30; Kula, s. 97.

⁷⁵ Gölcüklü, İlyas: Hava Hukuku, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2018, 287; Kara, Hacı: Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu, çalışmamızda “Rotterdam Kuralları” olarak anılmıştır, B. 2, Legal Yayıncılık, İstanbul 2018, s. 36.

⁷⁶ Amasya, Serap: “1992 Tarihli Çok Türlü Taşıma Belgeleri Hakkında UNCTAD/ICC Kuralları Üzerinde Bir İnceleme”, Çetingil ve Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, Çizgi Basım Yayın, İstanbul 2007, s. 263.

⁷⁷ Seven, Vural: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 856-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen, Yetkin Yayınları, Ankara 2012, s. 23.

⁷⁸ Kula tarafından uygulamada bazen belirtilen terimin de kullanımına yönelik bkz. Kula, s. 22.

“değişik ortamlarda yapılan taşıma”⁷⁹ terimleri kullanılmakla beraber yine tüm çevrelerce benimsenen ortak bir terime yer verilmemiştir.⁸⁰

1.1.2.2. Doğrudan Taşıma (*Through Carriage*) ve Müteakip Taşıma (*Successive Carriage*)

Uygulamada multimodal taşıma ve bir üst başlıkta sayılan multimodal taşımaya karşılık düşen kavramlar ile açıkça farkı ortaya koyulamamış, “doğrudan taşıma” (İngilizce’de “*through transport*”) olarak adlandırılan bir kavram daha kullanılmaktadır. *Thomas* doğrudan taşımayı birden fazla denizyolu taşıması içeren fakat bir şekilde bu aşamaların bölündüğü, yine de tek bir sözleşme ile taşımanın bütünüdür düzenleme altına alındığı bir sözleşme türü olarak tanımlamaktadır.⁸¹ *Kula* tarafından ise, kavramın aynı taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen karma taşımaları ifade ettiği ileri sürülmüştür.⁸² *Karan*’a göre ise, birden fazla taşıma aşaması kullanılarak bir eşyanın aktarmasız biçimde taşınması kavramın içeriğini oluşturmaktadır. *Karan* kavramı tanımlarken, birden fazla taşıma türü değil, birden fazla taşıma aşamasından faydalanılmasından söz etmiştir.⁸³ Bu bağlamda, bu türden bir taşımada aynı taşıma ortamında hareket eden iki farklı taşıma aracı kullanılarak (eşyanın birinden diğerine aktarıldığı varsayımında) taşımacılık yapılabileceği gibi, multimodal taşımada olduğu gibi birden fazla taşıma ortamında hareket eden farklı taşıma araçlarından istifade edilerek de taşımacılık yapılabilir.⁸⁴ Benzer şekilde *De Wit* doğrudan taşımayı bir taşıma türü içerisinde birden fazla taşıma vasıtası kullanılarak eşyanın götürülmesi olarak ifade etmiştir.⁸⁵ Yani, denizyolu

⁷⁹ *Sözer* tarafından karma taşımanın yanı sıra belirtilen terim de kullanılmıştır. Bkz. *Sözer*, *Karma Taşımalar*, s. 14.

⁸⁰ Adıgüzel *Multimodal*, s. 4; *Sözer*, *Hava Yolu*, s. 6; *Aksoy*, *Fili Taşıyıcı*, s. 10.

⁸¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. *Thomas*, s. 768 vd.

⁸² *Kula*, s. 76.

⁸³ *Karan*, *Carriage*, s. 41.

⁸⁴ Bilgi için bkz. *Karan*, *Carriage*, s. 41. Benzer yönde bkz. *Bokareva*, s. 44. Ayrıca bkz. *Coşkun*, s. 51.

⁸⁵ *De Wit*, s. 18. Benzer şekilde bkz. *CMI Yearbook 2000*, s. 119. Erişim için bkz. <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2000-YEARBOOK-ANNUAIRE-SINGAPOR>

taşımacılığı çerçevesinde eşyanın bir gemiden diğerine aktarımı ve taşınması bunun bir örneğini oluşturabilir.⁸⁶

Son olarak, terminolojik olarak multimodal taşımaya benzer ise de farklı bir kavramı temsil eden müteakip taşımadan (İngilizce’de “*successive carriage*”) söz edilecek olursa bu kavramdan birden çok taşıyıcının bir taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesinde ortak sorumluluğunun bulunduğu hâllerde söz edilmektedir.⁸⁷

1.2. MİLLETLERARASI TİCARETİN İÇERİSİNDE MULTİMODAL TAŞIMA UYGULAMASI

1.2.1. Konteyner Taşımacılığı Ekseninde Multimodal Taşımanın Gelişimi

Taşıma ve lojistik yönetimi⁸⁸ yeni teknoloji ve ürünler ile sürekli güncellenen, dinamik bir alandır. Yeni taşıma modelleri, farklı ticaret yolları⁸⁹ ve taşımacılık biçimleri de bu paralelde gelişmektedir. Uygulamada, uluslararası yük taşımacılığının kapsamını

E-I.pdf>, (30.04.2021). *De Wit* tarafından örnek verilen bu taşıma şekline öğretide doğrudan taşıma yerine zincirleme (bağlantılı) taşıma (“*linked carriage*”) adı da verilmektedir. Bilgi için bkz. Karan, *Carriage*, s. 42; Deniz, *Konteyner*, s. 29; Coşkun, s. 51. Ayrıca bkz. Oğuz: *CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma, çalışmamızda “Müteakip Taşıma” olarak anılmıştır, Güncel Yayınevi, İzmir 2008, s. 7 vd.*

⁸⁶ *De Wit*, s. 18.

⁸⁷ *De Wit*, s. 18; Bokareva, s. 44; Johansson, s. 123. Benzer yönde bkz. Kula, s. 76. Türk hukuku açısından TTK m. 892’de belirtilen taşıma biçimi *Yeşilova* tarafından “müteakip taşıma” olarak ifade edilmiştir. Bkz. *Yeşilova, Yardımcı Şahıslar*, s. 139. *Aksoy*, ise bu kavramdan “ardışık taşıma” olarak söz etmektedir. Bkz. *Aksoy, Fiili Taşıyıcı*, s. 79.

⁸⁸ Lojistik kavramı, Tedarik Zinciri Yönetimi Uzmanları Konseyi (*Council of Supply Chain Management Professionals*) tarafından, “*Tüketim ihtiyaçlarına uyum sağlamak amacıyla eşyaların, hizmetlerin ve bilginin menşe noktasından tüketim noktasına kadar verimli ve etkin biçimde taşınması ile saklanması için planlama, uygulama ve denetleme işlemleri yapılmasını içeren süreç*” olarak tanımlanmıştır. Bkz. <https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCMDefinitions_and_Glossary_of_Terms.aspx?hkey=60879588-f65f-4ab5-8c4b-6878815ef921>, (16.04.2019). Bu bağlamda, bir zamanlar askeri bir terimi temsil eden, bugün ise günlük dilde çoğu zaman taşıma ile aynı kavramları temsil eden şekilde kullanılan lojistik kavramının, taşımadan daha geniş kapsamlı olduğu ve taşımanın ancak lojistiğin bir parçası olabileceğine dikkat çekmek gerekmektedir. Benzer biçimde bkz. Kula, s. 21; Bokareva, s. 32. Lojistik kavramının farklı tanımları için bkz. UNECE Terminology on Combined Transport 2001, s. 24.

⁸⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Bell, s. 15.

yalnızca eşyanın bir devletten diğerine taşınmasını içeren faaliyet olarak tasvir etmek, eksiklik doğuracaktır. Geniş bir bakış açısı ile bakıldığında, eşyayı meydana getiren parça ve ham maddelerin bir devletten diğerine ulaştırılması ile başlayan, taşındığı devlette bir araya getirilip ihraç edilerek yeniden taşınması ile devam eden ve nihaî tüketiciye ulaştırılmasına uzanan kompleks bir sirkülasyon söz konusudur. Dolayısıyla, uluslararası taşımacılığın⁹⁰, ticarî ilişkilerde süreklilik içeren, önemli bir yer işgal ettiğini belirtmek yanlış olmayacaktır. Böylesi bir faaliyetin hızlı, güvenilir, süresinde ve düzenli ilerlemesi ile uygun maliyetli olması, içerisinde yer alan ticaret aktörlerinin tümü için büyük önem taşımaktadır.⁹¹

1950'lerden itibaren taşımacılıktaki işlevselliği, bir araçtan diğerine kolay aktarımı, dayanıklı taşıma sağlaması ve taşıma ekonomisine katkısı sebebiyle konteyner kullanılmaya başlanmış⁹² ve 1970'lerden itibaren konteyner ile taşıma oldukça

⁹⁰ Bir devletin sınırları içerisinde bulunan bir noktadan bir başka devletin sınırlarında yer alan diğer noktaya yönelen taşıma uluslararası taşımayı, tümüyle bir devletin sınırları içerisinde gerçekleşen taşıma faaliyeti ise ulusal (iç) taşımayı oluşturmaktadır. Tanımlar için bkz. Aksoy, Fiilî Taşıyıcı, s. 11.

⁹¹ Porter, s. 171-172; Jennings/Collins-Holcomb, s. 5; Kula, s. 32. Günümüzde ticaret faaliyetinde bulunan kişiler, ürünün ne şekilde ulaştığından ziyade süresinde, sağlam ve kolay biçimde ulaşması kaygısı ile hareket ettiklerinden, büyük ölçekli taşıma şirketleri geleneksel denizyolu taşıması veya unimodal taşıma türlerinden ziyade kapıdan kapıya taşımaya yönelik hizmetler sunmaktadırlar. Bkz. Bokareva, s. 33.

⁹² Long, s. 123; Nasser, s. 232-233; Glass, s. 1; Hoeks, s. 2; Karan, Carriage, s. 28; Bokareva, s. 1; Deniz, Konteyner, s. 14; Kula Değirmenci, Nil: "What Would Be the Possible Effects of Articles 26 and 82 of the Rotterdam Rules on the New Turkish Law Relating to Multimodal Transport of Goods?", BATİDER, 2014, B. 30, S. 2, s. 94; UNCTAD Report on Implementation of Multimodal Transport Rules (UNCTAD/SDTE/TLB/2, 27.06.2001. Erişim için bkz. <<https://unctad.org/en/Docs/posdtetlbd2.en.pdf>>, (14.11.2019). Konteyner kullanımı konusunda ilk fikrin 1801'de İngiliz James Anderson tarafınca ortaya koyulduğu ifade edilmektedir. Fakat, kullanımı hemen benimsenememiştir. Bilgi için bkz. Palmer, Richard W./Degiulio, Frank P.: "Admiralty Law Institute Symposium: Terminal Operations and Multimodalism," Tulane Law Review, 1989, Vol. 64, N. 2-3, s. 286; Hepgülerler, s. 21. New York ve Porto Riko arasında 1956'da "Sea-Land" isimli bir çekici ile yapılan taşımacılığın ilk defa konteyner taşımacılığını başlattığı ifade edilmiştir: Johnson, K. M/Garnett, H.C.: The Economics of Containerisation, George Allen&Unwin, London 1971, s. 12; House, David J.: Cargo Work for Maritime Operations, B. 7, Elsevier Butterworth Heinemann, Oxford 2005, s. 230. Konteyner kullanımı ayrıca RO-RO taşıma araçlarının geliştirilmesi ile dökme yüklerin (çeşitli madenler, hububat gibi paketlenmemiş yükler) de konteyner marifetiyle taşınmasına olanak sağlamıştır: Nasser, s. 232.

yaygınlaşmıştır.⁹³ Ekonominin gelişimi ile küresel ticaret hacmindeki artış da konteyner kullanımını ve sayısının gün geçtikçe artışı beraberinde getirmiştir.⁹⁴

Konteyner taşımacılığında, basit bir anlatımla, taşınacak yükler kolay taşıma sağlanması bakımından bir noktada birleştirilmekte⁹⁵, daha sonra niteliğine uygun konteynerlere⁹⁶ yerleştirilmektedir.⁹⁷ Hangi noktada hangi tip konteyner yerleştirileceği tümüyle taşınacak yük ve taşıma koşullarına bağlı olarak değişmektedir. Üreticinin kapısında veya taşıma süreci içerisinde bir noktada birleştirilerek konteyner yüklenen yükler,

⁹³ Dhar, s. 3; Aksoy, Konteyner, s. 139.

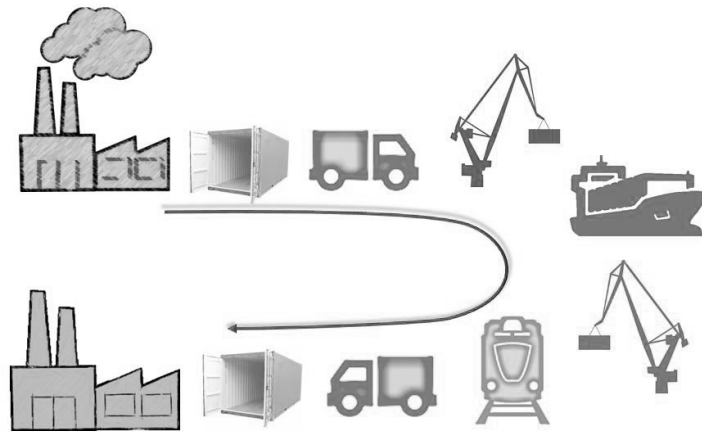
⁹⁴ Bell, s. 199; De Wit, s. 5; Dhar, s. 2; Dempsey, Paul Stephen: “The Law of Intermodal Transportation: What It Was, What It Is, What It Should Be”, *Transportation Law Journal*, 2000, Vol. 27, s. 368-369.

⁹⁵ Birleştirme kavramı çeşitli eşyanın bir arada taşınabilmesi için birleştirilerek, bütün hâline getirilmesidir. Aynı zamanda çok büyük ünitelerin de fiziksel anlamda taşınabilmesi için küçük parçalara ayrılması anlamına da gelmektedir. Kavram hakkındaki açıklamaları için bkz. Filani, Michael O.: “Multimodal Transport Operations in International Cargo Movement: Implications for Transport Policies and Development in Tropical Africa”, *GeoJournal*, 1978, Vol. 2, N. 5, s. 413; Deniz, Konteyner, s. 15.

⁹⁶ Konteyner yalnızca belirli bir katı yapısı ve boyutu olan yüklerin taşınmasını sağlamamaktadır. Aynı zamanda, sıvı veya arpa, buğday gibi yüklerin taşınması için *bulk* ve tank tipi konteynerler mevcuttur. Yine gazların muhafaza edildiği konteynerler olduğu gibi belirli bir ısıda ya da taze taşınması gereken ürünler için havalandırılmalı veya soğutuculu konteynerler, şekil açısından muhafazası zor olan ürünler için özel platform içeren konteynerler ve canlı hayvanların taşınmasında kullanılan konteynerler mevcuttur. Aynı zamanda çeşitli taşımalar için çelik olduğu kadar ahşap malzemedeki yapılmış konteynerler de kullanılabilir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Dhar, s. 5; Long, s. 128; House, s. 234; Angus, s. 398; Hepgülerler, s. 25; Çakıcı, s. 50 vd.; Bican, Buğrahan: *Denizde Yük Taşımacılığında Konteyner Kaynaklı Zararlardan Doğan Sorumluluk*, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2020, s. 51-55. Konteynerin gerekli niteliği taşımaması bazı ihtilâflara konu olabilmektedir. Örneğin, -3 derece soğutulmuş konteynerde Çin’den İtalya’ya taşınması gereken sarımsak yükünün varma yerinde filizlenmiş olduğu ve konteynerin açıldığı anda içerideki derecenin 12.4 olarak ölçüldüğü, denizyolu taşıma hukuku gereğince taşıyıcıya açılan dava örneği için bkz. *Axa Corporate Solutions Assurance S.A. c. Hanjin Italy S.R.L.*, Tribunale di Venezia, 21.09.2015, *Il Diritto Marittimo*, 2017, Vol. 119, N. 3, s. 206-207.

⁹⁷ Deniz, Konteyner, s. 15; Bokareva, s. 28. Konteyner genellikle taşıtanın talebi üzerine, uygulamada taşıyıcı tarafından temin edilmektedir. Bununla birlikte taşıtan veya yükleten ya da üçüncü bir kişi tarafından sağlanması da mümkündür: Aksoy, Konteyner, s. 140; Deniz, Konteyner, s. 18. Eğer taşıtanın bir konteyneri doldurmaya yeterli eşyası varsa, uygulamada konteyner taşıtana verilir, doldurulması sağlanır. Bu şekilde taşınan eşyaya terminolojik olarak “*full container load (FCL)*” ismi verilir. Taşıtanın konteyneri tamamen doldurmaya yeterli eşyası bulunmuyorsa, yükler diğer eşya taşıtanların eşyası ile bir araya getirilir ve konteyner yerleştirilir. Bir taşıtanın konteyneri bütünü ile doldurmaya yeterli eşyası yoksa söz konusu duruma “*less than container load (LCL)*” ismi verilir. Böyle bir hâlde diğer taşıtanların eşyası ile birlikte, taşıyıcının işyerinde bir araya getirilerek sevkiyat için hazırlanır: Bokareva, s. 34; Ramberg, Jan: “Unification of the Law of International Freight Forwarding”, çalışmamızda “Freight Forwarding” olarak anılmıştır, *Uniform Law Review*, 1998, Vol. 3, N. 1, s. 6.

konteynerin bu noktada mühürlenmesi⁹⁸ ve taşıyıcının uhdesine verilmesi ile taşıma sürecinin çeşitli evrelerinden geçmekte, nihaî varış noktasında veya alıcının kapısında konteynerin açılması ile teslim edilmektedir.⁹⁹ Diğer bir anlatımla, bu taşıma süreci içerisinde yükler, taşıma araçları arasındaki geçiş sırasında tek tek indirilip, tekrar yüklenmemekte; bir bütün hâlinde varma noktasına kadar konteyner içerisinde götürülmektedir.¹⁰⁰



(Şekil 1: Konteyner ile Gerçekleşen Bir Multimodal Taşıma Şekli¹⁰¹)

⁹⁸ Teknik bir tabir olan konteynerin mühürlenmesi, konteynerin doldurulduktan sonra kapısı kapatılarak üzerine demir, teneke şeritlerin raptedilmesinden ibarettir. Bilgi için bkz. Deniz, Konteyner, s.19.

⁹⁹ Adıgüzel, Multimodal, s. 9; Karan, Carriage, s. 28; Deniz, Konteyner, s. 17; Aksoy, Konteyner, s. 140; Dempsey, s. 369; UNCTAD Report on Implementation of Multimodal Transport Rules, s. 6.

¹⁰⁰ Adıgüzel, Multimodal, s. 9; Karan, Carriage, s. 28; Deniz, Konteyner, s. 17; Bokareva, s. 2; Hoeks, s. 3; Dempsey, s. 369; Filani, s. 414; Akın, Mehmet Zeki: “Uluslararası Taşımacılıkta “Multimodal” Çalışmalar ve Sigorta Problemleri”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar (İstanbul, 27 Ocak 1984), Sevinç Matbaası, Ankara 1984, s. 45.

¹⁰¹ Şekil için bkz. VS Parani, Captain: A Boxful of Rules: Which Rule Applies in Multimodal Transport, World Maritime University, The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University, 2018, s. 13. Erişim için bkz. <https://commons.wmu.se/lib_books/3/>, (20.07.2023).

Konteyner taşımacılığının gelişimi ile taşımacılık uygulamasının geleneksel yöntemleri olan vinçten vince (*tackle-to-tackle*)¹⁰² ve limandan limana (*port to port*)¹⁰³ taşımanın yerini, kapıdan kapıya (*door-to-door*) veya noktadan noktaya (*point to point*) taşıma almaya başlamıştır.¹⁰⁴ Kapıdan kapıya (*door-to-door*) veya noktadan noktaya (*point-to-point*) taşımacılıkta, yükler ya taşıtanın deposunda veya taşıyıcının deposunda başka yüklerle birleştirilerek konteynere yerleştirilmekte, bu noktadan itibaren taşımaya konu olmaktadır.¹⁰⁵ Özellikle taşıtanın bir konteyneri dolduracak tipte yükü varsa ve yükler gönderilene doğrudan ulaştırılabilir durumda ise kapıdan kapıya taşıma söz konusu olur.¹⁰⁶ Diğer bir ifade ile konteyner hiç açılmadan, doğrudan taşıtanın kapısından gönderilenin kapısına nakledilebilecektir.¹⁰⁷ Taşıtanın bir konteyneri dolduracak sayı

¹⁰² Daha ziyade deniz yolu taşımasında kullanılan bu sorumluluk sisteminde eşya, taşıtan veya yükleten tarafından limana götürülür. Burada gemiye yüklendikten sonra taşıyıcının sorumluluğu başlar ve sefer süresince devam eder. Eşyanın gemiden boşaltılması aşamasında sona erer. Bu sorumluluk sistemi, daha ziyade Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nda söz konusudur. Bilgi için bkz. Bokareva, s. 42. Lahey Kuralları olarak sözü edilen 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading*), için bkz. RG., 22.02.1955, S. 8937. Kurallar Türkiye'de 04.01.1956 itibarıyla yürürlüğe girmiştir. Türkiye, Lahey Kuralları ile bütünleştirilerek Lahey-Visby Kuralları sistemi olarak ifade edilen ve 1968 tarihli Protokol ile Lahey Kuralları'na değişiklik getiren metne taraf olmamış olmakla birlikte, taraf olma çalışmalarını yürütmektedir. 1968 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden Protokol (*Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relation to Bills of Lading*)'ün İngilizce metni için bkz. <<https://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>>, (01.04.2020). Akan, vinçten vince sorumlulukta, gemiye yüklemenin “geminin halatının atılması ile başladığı” ve “varna limanında da yükün halata bağlandığı” anda sona erdiğini vurgulamıştır. Bkz. Akan, Pınar: Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061), Adalet Yayınevi, Ankara 2007, s. 7.

¹⁰³ Söz konusu sorumluluk sisteminde ise, taşıyıcının sorumluluğu limandan limanadır. Diğer bir anlatımla, limanda yükleme ve boşaltma işlemleri de aksi kararlaştırılmadığı müddetçe taşıyıcının sorumluluğu altındadır. Hamburg Kuralları'nda bu sorumluluk sisteminin etkileri görülmektedir. Bilgi için bkz. Bokareva, s. 42; Deniz, Konteyner, s. 17. Hamburg Kuralları olarak anılan 1978 tarihli Eşyanın Deniz Yoluyla Taşınmasına Dair Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (*United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*) 01.11.1992 tarihinde tarafı olan devletlerde yürürlük kazanmıştır. Ancak Türkiye bugün için söz konusu Kurallar'a taraf değildir. Sözleşmenin İngilizce metni için bkz. <https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf89d13_en.pdf>, (17.04.2019).

¹⁰⁴ Bokareva, s. 2-3; Aksoy, Fiilî Taşıyıcı, s. 10; Deniz, Konteyner, s. 32; Angus, s. 420; Konur, s. 21; Seven, s. 23.

¹⁰⁵ Bilgi için bkz. Deniz, Konteyner, s. 17; Bokareva, s. 43.

¹⁰⁶ Deniz, Konteyner, s. 17; Bokareva, s. 43.

¹⁰⁷ Deniz, Konteyner, s. 17; Bokareva, s. 43.

veya hacimde yükü mevcut değilse de taşıyıcının deposunu temsil eden bir noktada diğer üçüncü kişilerin yükleri ile taşıtanın bir araya getirilip birleştirilerek, dağıtım için tespit edilen diğer varma noktasına taşınacaktır.¹⁰⁸ Açıklanan şekildeki taşımacılık da noktadan noktaya taşımının bir şekli olup yine taşıma sırasında konteyner açılmamakta, yükler hareket ettirilmemektedir.¹⁰⁹

Denizyolu taşımacılığı açısından ele alındığında konteyner kullanımının yaygınlaşması ilk dönemde gemilerin fizikî şartlarının yetersizliği ve gemilerin konteyner taşımacılığına uyarlanması gerekliliği sebebiyle zaman almış olsa da, bugün için denizyolu taşımacılığında konteyner kullanımı çok tercih edilmektedir.¹¹⁰ Denizyolu taşıması, birim yük başına düşen maliyet yönünden ekonomik olması ve uzun mesafede hacimli yüklerin taşınmasına imkân sağlaması açısından emtiâ sirkülasyonunda elverişli bulunmaktadır.¹¹¹ Konteyner, zaman içinde konteyner taşımacılığının şartlarına elverişli olarak inşa edilmiş olan özel konteyner gemileri veya çeşitli yük gemileri üzerine limanda mevcut olan veya geminin üzerinde bulunan vinçler vasıtasıyla yüklenmekte ve istiflenmektedir.¹¹² Konteyner taşımacılığı yapan gemilerin işlevi yolcu almak ve indirmek için çeşitli duraklara uğrayan bir otobüse benzetilebilir.¹¹³ Gemi, belirli bir düzenli rota çerçevesinde konteyner yükleme ve indirme için özel olarak donatılmış limanlar arasında bir kısım konteyneri indirip diğerlerini bindirerek farklı limanlara doğru sefere devam

¹⁰⁸ Deniz, Konteyner, s. 17; Bokareva, s. 43.

¹⁰⁹ Deniz, Konteyner, s. 17; Bokareva, s. 43.

¹¹⁰ Dempsey, s. 376.

¹¹¹ Kula, s. 37.

¹¹² Deniz, Konteyner, s. 16. Konteyner taşımacılığının yaygınlaşması ile birim konteyner başına düşen maliyetin azaltılabilmesi için yeni, büyük konteyner gemilerinin inşası yoluna da gidilmiştir. Hatta, bugün 24.000 TEU'nun üzerinde, bir diğer ifadeyle 24.000 taneden fazla 20 fut yükseklikte konteyner taşıma kapasiteli mega gemilerin inşası devam etmektedir. Bilgi için bkz. <<https://www.offshore-energy.biz/msc-seaspan-welcome-new-24k-teu-boxship-msc-micol/>>, (20.10.2023). Ayrıca, çok büyük boyutlu olup geniş alanlarda hareket kabiliyeti taşıyan vinçler sayesinde konteynerler kolaylıkla ve kısa sürede limandan alınarak bu gemilerin güvertesine veya konteyner hücrelerine yerleştirilebilmektedir. Bkz. Deniz, Konteyner, s. 35.

¹¹³ Bokareva, s. 30; Aksoy, Konteyner, s. 140.

etmektedir.¹¹⁴ Dolayısıyla, çoğunlukla birden fazla taşıyıcıya ait olan yükler, her birisi için ayrıca konişmento veya benzeri bir taşıma belgesi düzenlenerek bir arada taşınmaktadır.¹¹⁵ Konteyner gemilerinin belirli bir düzenli hat üzerinde bu şekilde seyri eşyanın varma yerine ulaşmasında gecikme yaşanması ihtimalini düşürmektedir.¹¹⁶ Bazen limana uğramadan gemi üzerine bir yük yüklenecekse veya gemi üzerinde bulunan yük indirilecekse, limana yakın bir noktaya “mavna” adı verilen küçük tekneler veya su üzerinde yüzen platformlar ile gemi ile liman arasında da bu yük taşınabilmektedir.¹¹⁷

Kara taşımacılığında ise konteyner, karayolunda motorlu araçlara; demiryolu taşımacılığında ise konteyner vagonlarına yüklenmektedir. Karayolunda yarı treyler (*semi-trailer*) ile konteyner bir çekici marifetiyle de taşınabilmektedir.¹¹⁸ Aynı zamanda demiryolu taşıması bakımından konteynerler, üzerinde buldukları treyler ile bir açık vagonun üzerine yerleştirilebilmektedir. Bu şekildeki modlar arası geçişe dair bir diğer örnek durum, treyler veya yarı treylerin gemi ile taşınmasında da söz konusudur.¹¹⁹ Taşımacılık dilinde sırasıyla RO-LA ve RO-RO taşıması adı verilen¹²⁰ bu taşımacılık şekillerinde yük, üzerinde bulunduğu karayolu taşıma aracı ile birlikte demiryolu veya denizyolu taşıma araçlarına bindirilerek seyre devam edilmektedir. Dolayısıyla yük, karayolu taşıtı üzerindeyken bir başka taşıma aracına aktarılmadan denizyolu veya demiryolu ortamından geçmekte sonrasında yine karayolu taşıma aracı ile varma noktasına doğru ilerlemektedir. Birden fazla taşıma ortamında aktarmasız şekilde yapılan

¹¹⁴ Bokareva, s. 30; Aksoy, Konteyner, s. 140.

¹¹⁵ Bokareva, s. 30; Aksoy, Konteyner, s. 140.

¹¹⁶ Aksoy, Konteyner, s. 153.

¹¹⁷ Bilgi için bkz. Mankabady, Samir: “The Multimodal Transport of Goods Convention: A Challenge to Unimodal Transport Conventions”, çalışmamızda “Multimodal Transport” olarak anılmıştır, ICLQ, 1983, Vol. 32, N. 1, s. 125; Deniz, Konteyner, s. 20.

¹¹⁸ Deniz, Konteyner, s. 20.

¹¹⁹ Diğer bir ifade ile RO-RO taşımacılığı da konteyner taşımacılığı içerisinde yer almaktadır. Bkz. Deniz, Konteyner, s. 20; De Wit, s. 5; Messent/Glass, s. 39; Glass, s. 318.

¹²⁰ Bu tür taşıma farklı metinlerde ‘piggyback’ veya ‘TOFC’ olarak da zikredilmektedir. Bilgi için bkz. Dempsey, s. 377; Çakıcı, s. 127-129.

bu taşımacılığın multimodal taşıma sayılıp sayılmayacağı tartışılmıştır. Bizim de katıldığımız görüşe göre RO-RO ve RO-LA taşımaları multimodal taşımanın bir örneğini oluşturmaktadır.¹²¹

Havayolu taşımacılığında ise standart konteynerlerden ziyade, çoğunlukla hafif ve kıymetli yüklerin taşınması söz konusu olduğundan ve yüklerin zarar¹²² görme olasılığı daha düşük bulunduğu küçük çaplı taşıma birimleri tercih edilmektedir.¹²³ Öte yandan havayolu taşımacılığı diğerlerine kıyasla daha maliyetli olduğundan, yük taşımacılığında daha seyrek tercih edilmektedir.¹²⁴

Multimodal taşıma ile konteyner taşımacılığının ilişkisi ele alınacak olursa da genellikle konteyner taşımacılığı birden çok taşıma aşaması üzerinden ve birden çok taşıma aracı ile yapılan eşya taşımalarında tercih edilmektedir. Söz konusu durum konteyner taşımacılığını multimodal taşıma ile doğrudan ilişkili hâle getirmektedir. Konteyner taşımacılığı birden çok taşıma aşaması üzerinden icra edildiğinde basit bir faaliyetten öte pek çok birbiri ile bağlantılı katılımcının dâhil olduğu karmaşık bir ilişki yaratmaktadır.¹²⁵ Söz konusu taşıma zinciri içerisinde taşıyıcıların, liman işletmeleri ve çalışanlarının, istifçilerin (*stevedore*)¹²⁶, gümrüklerin ve ardiyecilerin eşgüdümü ve

¹²¹ Aynı yönde bkz. De Wit, s. 5; Messent/Glass, s. 39; Glass, s. 318. İtalyan öğretisinde *Siligardi/Piccioni* ve *Musi* tarafından ise, bunun multimodal taşıma olmadığı zira bir başka taşıma aracına geçişin söz konusu olmadığı ve eşyanın bir başka aşamaya geçişten etkilenmediği gerekçe gösterilerek aksi görüş ifade edilmiştir. Bkz. Siligardi/Piccioni, s. 441; Musi, Massimiliano: “Il Trasporto Con Vettori Successivi Tra Jus Positum e Jus in Fieri”, *Il Diritto Marittimo*, 2016, Vol.118, N. 3, s. 443.

¹²² Eşyada zarar, onun zıyaı, hasara uğraması ve geç teslimin sonucunu ifade eden geniş bir kavramdır. Aksoy, *Fiilî Taşıyıcı*, s. 158.

¹²³ Long, s. 123; Bokareva, s. 30; Glass, s. 5; Kula, 41.

¹²⁴ Kula, s. 38.

¹²⁵ Bell, s. 200; Karan, *Carriage*, s. 28; Deniz, *Konteyner*, s. 17; UNCTAD Report on Implementation of Multimodal Transport Rules, s. 6.

¹²⁶ *Stevedore*, gemi yükleme boşaltma ve istifleme işinden sorumlu kişilere verilen isim olarak ifade edilebilir. Tanım için bkz. *Illustrated Dictionary of Cargo Handling* (ed. Brodie, Peter R.), 3rd Edition, Lloyd's List, London 2010, s. 168; Kubilay, Huriye: *Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu*, Barış Yayınları Fakülteler Kitabevi, İzmir 2001, s. 12.

planlı çalışmaları ihtiyacı ön plandadır.¹²⁷ Farklı taşıma ortamları arasındaki geçişin hızlı, verimli ve koordineli biçimde sağlanması zarureti doğmaktadır.

Üst paragrafta bahsi geçen büyük çaplı taşıma organizasyonunun yönetimi ve takibi, eşyanın üretimi ve buna bağlı ticarî faaliyetlerle meşgul olan tacirler için ek bir külfet doğurmaktadır. Birden fazla taşıma yöntemi ile taşınan eşyanın, bir taşıma aracından diğerine geçişinin planlanması, bu geçiş sırasında eşyanın depolanması, gümrük işlemlerinin tamamlanması gibi birtakım işlemlerin izlenmesi güçlük arz etmektedir.¹²⁸ Esasında konteyner taşımacılığının yoğunlaşmasından önce de benzer sebeplerle taşıma organizasyonunun yönetimi için çeşitli aracı kişilere ihtiyaç duyulmuş, taşıma işleri organizatörleri, brokerler ve komisyoncular taşıma ve onunla bağlantılı işlerde aktif rol almıştır.¹²⁹ Bununla birlikte, prensip olarak, bu kişiler aracılık ve taşımayı organizasyon faaliyetini üstlenmekte olup eşyanın taşınmasından sorumlu değildirler.¹³⁰ Ayrıca, uygulamada broker ve taşıma işleri organizatörlerinin, çoğu zaman, taşımanın yalnızca bir kısmında rol aldığına da dikkat çekilmiştir.¹³¹ Fakat, 1970'lerden itibaren konteynerin çok sık tercihi ile meydana gelen gelişmeler karşısında multimodal taşıma sözleşmesi çerçevesinde taşıma sürecinin tüm yönetim ve sorumluluğunun MTO'ya devri ticaret içerisinde yer alanlar tarafından daha etkili bir çözüm olarak karşılanmıştır.¹³² Böylece MTO birden fazla taşıma ortamında, birden fazla taşıma türünün kullanıldığı taşımalarda

¹²⁷ Porter, s. 171, dp. 1-4; Lobato, s. 225; Kubilay, s. 12 vd.

¹²⁸ Hoeks, s. 4; Clarke, Millenium, s. 71.

¹²⁹ Hill, s. 5.

¹³⁰ Kula-Değirmenci, Nil: "Türk Ticaret Kanunu ile Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği'nin İlgili Hükümleri Işığında Taşıma İşleri Komisyonculuğu", çalışmamızda "Taşıma İşleri Komisyonculuğu" olarak anılmıştır, BATİDER, 2019, C. 35, S. 1, s. 24; Reynolds QC, Francis: "The Liability of Freight Forwarders, Carriage of Goods by Sea, Land and Air", Unimodal and Multimodal Transport in the 21st Century, (ed. Soyer, Barış/Tettenborn, Andrew), Oxon/New York 2014, s. 254.

¹³¹ Angus, s. 397.

¹³² UNCTAD Report on Implementation of Multimodal Transport Rules, s. 6; Deniz, Konteyner, s. 17; Angus, s. 397; Arkan, Sabih: "Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar", çalışmamızda "Karma Taşıma" olarak anılmıştır, Prof. Dr. Jale G. Akipek'e Armağan, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Konya 1991, s. 341.

eşyanın ithalâtçıdan ihracatçıya taşınmasına kadarki tüm sürecin organizasyon ve yönetimi ile taşıyıcı sorumluluğunu da üstlenmiştir.

Konteynerin de esasında bir taşıma kabı vasfı bulunduğu dikkate alındığında, koli, fiçı veya sandık gibi diğer taşıma kaplarından farklı olarak ne şekilde uluslararası taşımacılıkta değişim yarattığı ve multimodal taşıma ile bağlantılı olduğu şöyle bir örnek ile de ortaya koyulabilir.¹³³ Örneğin Aydın’da kuruyemiş pazarlama işi ile ilgilenen bir firmadan A.B.D.’nin Cleveland şehrindeki bir alıcıya kuru incir taşınacağını varsayalım. Bu örnekte, taraflar arasındaki satım sözleşmesi uyarınca malın taşınması riski ve sorumluluğu satıcı üzerinde olsun. Konteyner taşımacılığının tercih edilmediğini varsaydığımız bu örnekte mallar koli veya bir başka taşıma kabında önce Almanya’nın Hamburg kentine motorlu karayolu taşıtı ile, buradan A.B.D.’nin New York/New Jersey Limanı’na denizyolu taşınması ile, adı geçen limandan da Cleveland’deki nihâi varma noktasına yine motorlu karayolu taşıtı ile ulaşacaktır. Söz konusu taşımanın gerçekleştirilmesi için satıcı, Aydın-Hamburg arasındaki kara yolu taşınması için bir taşıyıcı, Hamburg-New York arasındaki denizyolu taşınması için ayrı bir taşıyıcı, New York ile Cleveland arasındaki taşıma için de ayrı bir taşıyıcı ile sözleşme kurmak durumunda kalabilir. Aynı zamanda, taşıma sürecindeki gümrük işlemleri, istif ve depo işlemleri için de ayrı kişiler ile akdî ilişkiler tesis edilecektir.¹³⁴ Taşıma sırasında koliler veya diğer kaplar tek tek indirilip, tekrar bindirilecek ve depolanacaktır. Varma yerinde gönderilen incirlerin taşıma sırasında zarara uğradığı satıcıya bildirilirse, bu taşıma sürecinin hangi kısmında hangi taşıyıcı veya diğer kişinin bu zararın oluşumunda payı bulunduğu tespit edilerek zararın giderilmesi istenmek mecburiyeti oluşacaktır.¹³⁵ Dikkat edilirse, konteyner gibi sağlam ve kolay istiflenebilir bir kaptan taşınmayan malların böyle çoklu bir taşıma sürecinde zarara uğrama riski de yüksektir.

¹³³ Benzer örnekler için bkz. Angus, s. 397; Hoeks, s. 3.

¹³⁴ Angus, s. 397.

¹³⁵ Angus, s. 397; Dempsey, s. 369; Mankabady, Samir: “Some Legal Aspects of the Carriage of Goods by Container”, çalışmamızda “Container” olarak anılmıştır, ICLQ, 1974, Vol. 23, N. 2, s. 324.

Aynı örnekte, konteyner taşımacılığı ve multimodal taşımadan faydalanılırsa, incirler bir konteyner içerisinde Aydın'dan Cleveland'e ulaştırılabilecek ve tüm taşıma sürecinin sorumluluğu ve organizasyonunu MTO üstlenecektir. Konteyner içerisinde taşınması sebebiyle ürünler daha güvenli ve hızlı taşınabilecek, ayrıca yük zarara uğrasa bile hangi aşamada söz konusu durumun gerçekleştiği ve kimin zararın oluşumunda katkısı bulunduğu taşıtan tarafından araştırılmasına gerek kalınmadan doğrudan MTO'ya başvurulabilecektir.¹³⁶

Konteyner ile uzun mesafede, güvenli biçimde taşınan eşya genellikle multimodal taşımaya konu olmaktadır.¹³⁷ Bununla birlikte, her multimodal taşımada konteynerin kullanılması gerekmediği gibi, konteynerin kullanıldığı tüm taşımalar, multimodal taşımadır şeklinde bir kanaate varılması da mümkün değildir.¹³⁸ Nitekim, multimodal taşımanın konteynerin geliştirilmesi öncesinde de mevcut olduğu ifade edilmektedir.¹³⁹ Ancak konteyner ile multimodal taşımanın gelişimi ve yaygınlaşmasında yadsınamaz bir bağlantı vardır.¹⁴⁰ Zira konteynere yüklenen eşya genellikle uzun mesafede ve birden çok taşıma modu ile taşınmaktadır.¹⁴¹

¹³⁶ Angus, s. 397.

¹³⁷ Hoeks, s. 3.

¹³⁸ Hoeks, s. 3. De Wit, s. 4;

¹³⁹ Bkz. Deniz, Konteyner, s. 17.

¹⁴⁰ Deniz, Konteyner, s. 29; Sözer, Karma Taşımalar, s. 13.

¹⁴¹ Açıklanması gereken diğer bir nokta, bir unimodal taşımanın öncesinde veya sonrasında eşyanın taşıtandan teslim alınması ve gönderilene teslim edilmesi için bir başka taşıma aracı ile, bir başka taşıma ortamında taşınmasının (transit taşıma) unimodal taşıma sözleşmesini, multimodal taşıma sözleşmesi hâline getirip getirmeyeceğidir. Konu hakkındaki tartışma için bkz. Diamond, s. 54; Thomas, s. 765. Multimodal taşımanın uluslararası düzenlenmesine yönelik çalışmalarda, özellikle bu konuda hava taşıyıcıları tereddütlerle yaklaşmıştır. Hava taşıyıcıları tarafından, yükün havayolu ile taşınması için uçağa getirilmesi ve teslimi veya uçaktan indirilmesi ve transferi gibi işlemler için farklı araçlar kullanılmasının hava taşımayı multimodal taşıma hâline getirmemesi gerektiği ifade edilmiştir. Elbette bu taşımayı kimi zaman multimodal taşımanın bir parçası olan taşıma türünden ayırt etmek güçtür. Dolayısıyla, bir unimodal taşıma türüne bağlı yan hizmetler ayırımını ortaya koymak gereklidir. Aynı yönde bkz. Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 93-94. Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun çalışmalarında da hava taşıma açısından benzer tartışma ortaya koyulmuştur. Dolayısıyla Konvansiyon m. 1(1) düzenlemesindeki multimodal taşıma tanımı hava taşıyıcılarının çekincesi eşliğinde formüle edilerek, yükün esas taşıma faaliyetinin öncesinde ve sonrasında bir başka

Aynı zamanda belirtilmelidir ki multimodal taşıma, iç taşıma şeklinde de gerçekleşebilecektir. Bununla birlikte, iç taşımalarda genellikle tek taşıma türünden ve hatta vasıtasının kullanımından söz edildiğinden, multimodal taşımanın uluslararası taşımacılıktaki yeri daha geniştir.

Konteyner taşımacılığı uluslararası taşımacılık tekniğinde de pek çok fonksiyonel değişiklik meydana getirmiştir.¹⁴² Taşımacılıkta yine klasik taşıma araçları (gemi, kamyon, tren, uçak gibi) kullanılmakla birlikte; konteyner taşımacılığına entegre yeni liman işletme modelleri, konteynerin kolayca aktarılabilmesini sağlamak için ana limanlara doğrudan ulaşımı tesis eden karayolu, demiryolu ağları ile havalimanı inşası¹⁴³, yeni bilişim teknolojilerinin dizaynı¹⁴⁴, multimodal taşımayı destekleyen nitelikte özel vinç ve ekipman kurulması ve kullanımı söz konusu olmuştur.¹⁴⁵ İlâveten, konteyner taşımacılığının ancak birtakım teknik yeterlilikleri ve araçları barındıran konteyner taşımacılığına özgü limanlar arasında yapılabilmesi yeni ticaret rotalarının oluşmasına

taşıma türüne dair araçlar ile getirilmesi ve götürülmesinin multimodal taşımayı oluşturmayaacağı ifade edilmiştir. Bkz. Glass, s. 319.

¹⁴² Bokareva, s. 28.

¹⁴³ Okyanus ötesi veya uzun mesafe taşınması gereken yükler, genellikle bir ana aktarma merkezinde (*hub*) birleştirilmektedir. UNECE tarafından yapılan aktarma merkezi (*hub*) tanımı için bkz. UNECE Terminology on Combined Transport 2001, s. 58. Aktarma merkezleri, demiryolları, karayolları ve hatta bazen havalimanı ile çevrelenmiştir. Ayrıca, taşımalar arasındaki geçişte depolama ve gümrük işlemlerinin sağlanması için de limanın gerisinde art sahalar mevcuttur. Bilgi için bkz. Lobato, s. 220; Deniz, Konteyner, s. 20; Bokareva, s. 31; Angus, s. 396; Glass, s. 7.

¹⁴⁴ Örneğin Logistics 2.0 platformu örneği hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Verheyen, Wouter: “Freight Forwarding: New Kids on the Block?”, çalışmamızda “Freight Forwarding” olarak anılmıştır, ETL, 2016, S. 3, s. 263.

¹⁴⁵ Deniz, Konteyner, s. 16; Lobato, s. 219; Angus, s. 396; Hoeks, s. 3-4.

olanak sağlamıştır.¹⁴⁶ Taşıyıcılar da iş ve işletmelerini klâsik tek modlu taşıma modellerinden ziyade, çok modlu taşıma modellerine uyarlamaya başlamışlardır.¹⁴⁷

Özetle, multimodal taşımanın gelişimi¹⁴⁸, günümüz uluslararası taşımacılığındaki sık tercihi konteyner ve konteynerin getirdiği fonksiyonel değişiklikler ile sıkı bağlantı içerisindedir. Uzun mesafeli yük taşımalarında özellikle karayolu ve denizyolu taşıması ya da demiryolu ile denizyolu taşıması kombinasyonlarını içeren multimodal taşıma biçimleri tercih edilmektedir.¹⁴⁹ Devletlerin çevreci politikaları ve teşvikleri ile uluslararası ticaretin ihtiyaçları doğrultusunda da multimodal taşımacılığın yakın gelecekte tercihinin artacağı tahmin edilmektedir.

1.2.2. Multimodal Taşımanın Avantajları

Uluslararası taşımacılık uygulamasında eşyanın nakli için birden fazla taşıma türünden bir zincir hâlinde faydalanma fikri, yukarıda ifade edildiği üzere, multimodal taşıma ile doğmamıştır. Multimodal taşımanın yaygınlaşmasından önce de kişiler farklı taşıyıcılarla çeşitli taşıma akitleri yaparak, taşıma süreçleri arasında koordinasyonu sağlayarak

¹⁴⁶ Konteyner taşımacılığı, dünyanın her tarafında aynı ölçüleri ve kalite standardını taşıyan konteynerlerin kullanımını zorunlu kılmıştır. Bu şekilde bir taşıma aracından diğerine aktarımda kullanılan elleçleme ve istif araçları ve vinçler ile konteyner limanlarının da tek tipleşmesini gerektirmiştir. Buna bağlı olarak, özel konteyner taşımacılığı limanları inşa edilmiştir. Bilgi için bkz. Long, s. 123; Glass, s. 7; Kula, s. 92; House, s. 232; Lobato, s. 219; Angus, s. 396; Konur, s. 15. Konteyner taşımacılığına uygun limanlar arasında Avrupa için Hamburg, Rotterdam, Antwerp, Bremen; İngiltere’de Felixtowe, A.B.D.’de New York-New Jersey, Los Angeles; Uzakdoğu’da ise Şangay, Singapur, Guangzhou, Hong Kong örnekleri verilebilir. Bilgi için bkz. <<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>>, (20.04.2020). Türkiye’de ise Mersin, İskenderun, İstanbul, Kocaeli, Tekirdağ ve İzmir’de bulunan limanların konteyner taşımacılığına uygun olduğu belirtilmektedir. Türkiye’de konteyner taşımacılığı hakkındaki birtakım istatistikî bilgiler için bkz. <https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_konteyner.aspx>, (20.04.2020). Bizim de katıldığımız fikre göre, Türkiye Avrupa ve Uzakdoğu arasında transit geçiş konumu ile konteyner taşımacılığının gelişimine oldukça açık bir konumda bulunmaktadır. Aynı yönde bkz. Deniz, Konteyner, s. 21.

¹⁴⁷ Dempsey, s. 370.

¹⁴⁸ 2009 yılı ile 2019 yılları arasında multimodal taşıma hacminin artışına dair bir istatistik için bkz. Uluslararası Demiryolları Birliği (*International Union of Railways*, UIC), 2020 Report on Combined Transport (CT), Brussels 2020, s. 9. Erişim için bkz. <https://uic.org/IMG/pdf/2020_combined_transport_report_press_conference_202010230.pdf>, (27.11.2021).

¹⁴⁹ Long, s. 123.

nakliye işlemlerini düzenleyebilmektedirler.¹⁵⁰ Aynı zamanda sayılan işlemler bir temsilci ya da taşıma işleri komisyoncusu tarafından da üstlenilebilmektedir. Fakat bunlar masraflı, vakit alan, ayrıntılı işlemler olarak görülmektedir.¹⁵¹ Taşımanın aşamaları farklı hukukî rejimlere, taşıma sözleşmelerine ve senetlerine tâbi olmakta; zıya¹⁵² veya hasar¹⁵³ gerçekleşirse, gerçekleştiği taşıma aşamasının hukukî rejimi altında değerlendirilmektedir.¹⁵⁴ Söz konusu durum hala mümkün ve uygulanabilir olmakla birlikte, işlevsellik açısından multimodal taşımanın gölgesinde kalmıştır.¹⁵⁵ Diğer bir ifadeyle, uzun mesafede uluslararası yük taşımacılığı bugün prensip olarak büyük ölçüde multimodal taşıma ile yürütülmektedir.¹⁵⁶

Uluslararası ticarete rol alanlar, taşımanın güvenli, ekonomik, hızlı ve süresinde ilerlemesi ile zaman ve fiyat yönünden verimli olmasını amaçlamaktadır.¹⁵⁷ Bu anlamda, multimodal taşıma öncelikle eşya taşıyanlar için yararlıdır. MTO tarafından yerine

¹⁵⁰ Glass, s. 1.

¹⁵¹ Porter, s. 171; Drews, s. 307.

¹⁵² Zıya, taşıma hukukunda eşyanın fiziken kaybolması, ortadan kalkması, teslim edilemeyecek duruma gelmesi, ondan beklenen faydanın ortadan kalkması, çalınması ve kamu güçleri tarafından müsadere edilmesi şeklinde gerçekleşir. Bilgi için bkz. Can, s. 79; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 157; Kara, Deniz Ticareti, s. 232; Özdemir, Taşıma Hukuku, s. 95-96; Yetiş-Şamlı, Kübra: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, çalışmamızda "Sorumluluk" olarak anılmıştır, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2013, s. 30. Örnek olarak, bir devletten diğerine deniz üzerinden taşınan un emtiâsına önceki taşınan üründen kalmış olan kokunun işleme sebebiyle unun zayı olması, taşıma koşullarına uygun taşınmayan meyvelerin çürümesi, balığın bozulması gösterilebilir. Çeşitli örnekler için bkz. Can, s. 79.

¹⁵³ Hasar, zıyadan farklı olarak, meydana gelen kırılma, bozulma, darbe alma gibi bir durumun taşınan eşyada gösterdiği değer azaltıcı etkidir. Bkz. Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 158; Kara, Deniz Ticareti, s. 230; Kula, s. 66; Can, s. 82; Özdemir, Taşıma Hukuku, s. 101; Yetiş-Şamlı, Sorumluluk, s. 34. Bunun eşyayı kalıcı şekilde kullanılmayacak hâle getirmesi ise zıya olarak karşımıza çıkmaktadır. Aynı sonuca, bazı hâllerde teslimde gecikme de yol açabilecektir. Bilgi için bkz. Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 158, 168; Kula, s. 66; Can, s. 82.

¹⁵⁴ Sturley, Michael F.; "Maritime Cases about Train Wrecks : Applying Maritime Law to the Inland Damage of Ocean Cargo", çalışmamızda "Maritime Cases" olarak anılmıştır, Journal of Maritime Law and Commerce, 2009, Vol. 40, N. 1, s. 3.

¹⁵⁵ Clarke, Millenium, s. 71; Bokareva, s. 2; Deniz, Kombine Taşıma, s. 176.

¹⁵⁶ Bokareva, s. 2.

¹⁵⁷ Porter, s. 172; Bokareva, s. 2, 29; Jennings/Collins-Holcomb, s. 6; Hoeks, s. 2-3; Dempsey, s. 369.

getirilen taşımada profesyonel bir iş yönetimi söz konusu olduğu için taşıma ve taşıma arasında depolama işlemleri daha etkin ve fiyat yönünden makul biçimde yürütebilecektir.¹⁵⁸ Özellikle uluslararası ticarete bir operasyona dahil olan alt taşıyıcı ve benzeri konumu bulunan kişilerin farklı dil, sosyal, kültürel ve hukukî temele sahip olmaları ve bu kişiler ile MTO gibi bir profesyonelin muhatap olması da yine bir diğer pratik faydadır.¹⁵⁹

Ticarî sebeplerin yanı sıra hukukî açıdan da multimodal taşıma eşya taşıtanlar yönünden ihtilâfları önleyici veya azaltıcı niteliğe sahiptir. Farklı aşamaları bulunan taşıma sürecinin bütününe bir sözleşme çerçevesinde yönetilmesi, sözleşme ile sorumluluğun tek bir kişiye, MTO'ya yüklenmesi anlamına gelmektedir.¹⁶⁰ Böylece, taşımanın hangi aşamasında hasar veya ziya gerçekleşirse gerçekleşsin MTO, yük taşıtana karşı yükümlü olacaktır.¹⁶¹ Aynı zamanda, multimodal taşımada konteynerin sıklıkla kullanıldığı da dikkate alındığında yükün, taşıma süresince konteyner içinde yer alması, hırsızlığa karşı ilave bir koruma sağlamaktadır.¹⁶² Daha korunaklı bir taşıma gerçekleştirilmesi aynı zamanda taşınan mala yönelik sigorta masraflarını da azaltmaktadır.¹⁶³

Taşıyıcılar açısından multimodal taşıma operasyonel olarak elverişlidir. MTO ve alt taşıyıcılar açısından profesyonel bir iş sebebiyle elde edilen kazanç faydasının yanı sıra; birden çok taşıtan ve ithalâtçı ile aynı anda taşıma sözleşmeleri yapıldığında konteyner ve taşıma araçlarının tam kapasite ile doldurulup sevkiyatın sağlanması, dokümantasyon

¹⁵⁸ Hoeks, s. 4-5.

¹⁵⁹ Hoeks, s. 4-5.

¹⁶⁰ Hoeks, s. 4-5.; Clarke, Millenium, s. 71; Bokareva, s. 2, 29.; Sözer, Karma Taşımalar, s. 16; Drews, s. 305; Coşkun, s. 29; Booyesen, Hercules: "The Liability of the International Carrier of Goods in International Law", The Comparative and International Law Journal of Southern Africa, 1992, Vol. 25, N. 3, s. 308.

¹⁶¹ Hoeks, s. 4-5; Clarke, Millenium, s. 71; Kula, s. 92; Sözer, Karma Taşımalar, s. 16; Booyesen, s. 308.

¹⁶² Lobato, s. 218; Bokareva, s. 2; Kula-Değirmenci, Nil: "What Would Be the Possible Effects of Articles 26 and 82 of the Rotterdam Rules on the New Turkish Law Relating to Multimodal Transport of Goods?", çalışmamızda "Rotterdam Rules" olarak anılmıştır, BATİDER, 2014, B. 30, S. 2, s. 94; Kula, s. 92; Hoeks, s. 2.

¹⁶³ Deniz, Konteyner, s. 22.

ve taşıma maliyetlerinin azaltılması gibi ilave avantajlar söz konusudur.¹⁶⁴ Ayrıca böylelikle eşyanın sevkıyatı için bekleme süreleri de azalmakta¹⁶⁵, bilişim sistemleri vasıtasıyla eşyanın takibi de kolaylaşmaktadır.¹⁶⁶

Multimodal taşımacılık son yıllarda devletlerin taşımacılık politikalarında da aynı zamanda bir hedef olarak belirtilmektedir.¹⁶⁷ Mikro düzeyde, taşıma ilişkisinin tarafı olan kişilere olan katkısının yanı sıra, makro düzeyde devletlere, uluslararası ticarete ve çevreye de katkısı bulunmaktadır.¹⁶⁸ Zira multimodal taşıma, taşıma ilişkilerinin tümüyle bir taşıma türünde (genellikle karayolu ile taşımada) kümelenmesine engel olarak taşımacılık sektörünün tüm boyutu ile büyümesi ve gelişmesine katkı sağlamakta, karbonmonoksit salınımı sebebiyle karayolu taşımacılığının çevreye olan zararını ve ulaştırmada karşılaşılan kaza riskini azaltmaktadır.¹⁶⁹ Aynı zamanda devletlerin ekonomik hedeflerine ulaşmalarında yararlı olmaktadır.¹⁷⁰

¹⁶⁴ Porter, s. 172; Hoeks, s. 4-5; Lobato, s. 217; Deniz, Konteyner, s. 14; Bokareva, s. 29; Kula-Değirmenci, Rotterdam Rules, s. 94; Dempsey, s. 369; Sözer, Karma Taşımalar, s. 15; Mandelbaum, Samuel Robert: "International Ocean Shipping and Risk Allocation for Cargo Loss, Damage and Delay: A U.S. Approach to COGSA, Hague-Visby, Hamburg and the Multimodal Rules", Journal of Transnational Law & Policy, 1995, Vol. 5, N. 1, s. 4. Böylece, tam kapasite ile kilogram başına düşen maliyet azaltılmış olacağından taşıyıcılar da kâr etmektedir. Bkz. Bell, s. 19.

¹⁶⁵ Hoeks, s. 4-5; Lobato, s. 217.

¹⁶⁶ Lobato, s. 217; Kula, s. 93; Mandelbaum, s. 4.

¹⁶⁷ Türkiye örneği için bkz. Strateji Belgesi, s. 1; On İkinci Kalkınma Planı (2024-2028), s. 139 vd. Erişim için bkz. <https://onikinciplan.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2023/11/On-Ikinci-Kalkinma-Plani_2024-2028.pdf>, (20.10.2023). Avrupa Komisyonu'nun lojistik ve multimodal taşıma hedefleri için bkz. <https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport_en>, (29.11.2021).

¹⁶⁸ Lobato, s. 218; Eftestol-Wilhelmsson, Rotterdam Rules, s. 275.

¹⁶⁹ Strateji Belgesi, s. 1,5; Eftestol-Wilhelmsson, Rotterdam Rules, s. 275; Kula-Değirmenci, Rotterdam Rules, s. 94.

¹⁷⁰ Strateji Belgesi, s. 1,5; Eftestol-Wilhelmsson, Rotterdam Rules, s. 275; Kula-Değirmenci, Rotterdam Rules, s. 94.

1.2.3. Multimodal Taşımanın Dezavantajları

Multimodal taşımada konteyner ve diğer büyük, ağır taşıma kaplarının kullanımı, bunların bir araçtan diğerine naklinin şeklini de değiştirmiştir. İnsan gücü ile bu birleştirilmiş yüklerin naklinin mümkün olmaması, mümkün olsa bile işçilik masraflarında artış yaşanması, vinç ve diğer ekipmanın uzun vadeli kullanımında ekonomik faydanın yüksek oluşu işsizlik problemini doğurmuştur.¹⁷¹ Hatta günümüzde bilişim sistemleri ile uzaktan kumanda edilebilir veya yapay zeka ürünü olan insansız nakil, istif ve taşıma araçlarının kullanımı, işsizlik sorununu daha ileri bir boyuta taşımaktadır.

Denizyolu taşımacılığı açısından incelendiğinde, konteyner gemilerinin diğer yük gemilerine kıyasla daha büyük olması ve bir seferde daha fazla yük taşınabilmesi donatan ve gemi işletenler ile bu gemilerde çalışanlar açısından da bir ölçüde gelir ve iş gücü kaybı yaratmıştır.¹⁷² Zira, bu noktada da istifade edilen gemi ve personeline duyulan ihtiyaç azalmıştır.¹⁷³ Karayolu ile konteyner taşınması açısından ise, hırsızlık, eşyanın emniyeti açısından karşılaşılan en büyük bir problemlerdendir.¹⁷⁴ Konteynerin bir şekilde mühürünün kırılması ile içerisinden çalınan eşya miktarı, konteyner olmadan gerçekleştirilen taşıma biçimlerine kıyasla çok daha fazla olduğu için maddî kayıplarla

¹⁷¹ Mandelbaum, s. 4-5; Deniz, Konteyner, s. 24.

¹⁷² Deniz, Konteyner, s. 24.

¹⁷³ Mandelbaum, s. 4-5; Deniz, Konteyner, s. 24.

¹⁷⁴ Örn. bkz. *Hatzl and Another v. XL Insurance Co. Ltd*, Lloyd's Law Reports, 2009, Vol. 1, Part 10, s. 555-565. Türk yargısından bazı örnekler için bkz. Yargıtay 11. HD., 21.11.2019, E. 2018/1829; K. 2019/7402.; Yargıtay 11. HD., 21.10.2020, E. 2019/1522; K. 2020/4343. Kararlara erişim için bkz. <<http://www.kazanci.com>>, (24.12.2020)

daha yoğun şekilde karşılaştırılması da multimodal taşıma açısından bir dezavantaj olarak bildirilmiştir.¹⁷⁵

Hukukî yönden ise ve özellikle çalışmamızın da sebeplerini oluşturması açısından, en büyük problem MTO'nun sorumluluğunun belirsizliği noktasında toplanmaktadır. Zira görece yeni sayılabilecek bu hukukî müessese karşılaştırmalı hukukta ve Türk hukukunda çok fazla uyumsuzluğa konu olmaktadır.¹⁷⁶ Ne var ki, uluslararası taşıma hukukunda taşıma ilişkilerinde multimodal taşımanın getirdiği güncel gelişmelerin yasal açıdan düzenlenmesi geri planda kalmıştır.¹⁷⁷ Uluslararası ticarete tek boyutlu taşıma, havayolu, karayolu, denizyolu ve demiryolu taşımacılığı bağlamında çok taraflı uluslararası anlaşmalar çerçevesinde düzenlenmiş, taşıyıcıların sorumluluk rejimi ve sorumluluklarının sınırları tayin edilmiştir.¹⁷⁸ Fakat, multimodal taşıma yönünden genel kabul gören uluslararası nitelikte yeknesak bir hukukî kurallar bütünü henüz oluşturulamamıştır.¹⁷⁹ Söz konusu eksiklik, uygulayıcılar ve hukuk öğretisinde uzun dönemdir, sıklıkla dikkat çekilen bir durumdur.¹⁸⁰ Ancak, uluslararası yeknesak bir rejim oluşturma çabaları sonuçsuz kalmıştır.¹⁸¹ Dolayısıyla, çalışmamızda da özellikle İkinci Bölüm'den itibaren ele alınacak ve çözüm aranacak konu, eksiklik bu noktada toplanmaktadır. Multimodal taşıma sözleşmesinden doğan hukukî meselelere dair ortak bir çözümün benimsenmemiş olması aynı zamanda sigorta konusunda da risk hesaplamalarını belirsiz kıldığından tacirlere yüksek primler ödeme zarureti

¹⁷⁵ Bkz. Deniz, Konteyner, s. 25; Kula, s. 34.

¹⁷⁶ Bokareva, s. 3.

¹⁷⁷ Hoeks, s. 10; Coşkun, s. 30.

¹⁷⁸ Adıgüzel, Multimodal, s. 2; Clarke, Millenium, s. 72; Ramberg, Jan: "Is Multimodal Transport a Contract sui generis also within the Field of EU Competition?", çalışmamızda "Sui Generis" olarak anılmıştır, EC Shipping Policy (The 17th Nordic Maritime Law Conference, 2-4 September 1996), (ed. Bull, H. Jacob/Stemshaug, Helge), Juridisk Forlag, Oslo 1997, s. 163.

¹⁷⁹ Nasserî, s. 233; UNCTAD Report on Implementation of Multimodal Transport Rules, s. 6; Ramberg, Sui Generis, s. 163; Coşkun, s. 30.

¹⁸⁰ Nasserî, s. 234; Carbone/La Mattina, s. 487.

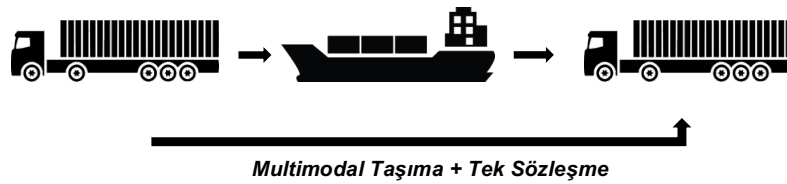
¹⁸¹ Thomas, s. 761.

doğurmaktadır.¹⁸² Aynı durum, küçük-orta ölçekli şirketlerin de ticarî faaliyetin risklerini öngörememeleri sebebiyle aktif faaliyet göstermelerine bir ölçüde engel olmaktadır.¹⁸³

1.3. MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

1.3.1. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Tanımı ve Kapsamı

Multimodal taşıma sözleşmesi, Multimodal Taşıma Konvansiyonu m. 1(3)'te yer aldığı üzere “*multimodal taşıma operatörünün taşıma ücreti ödenmesi mukabilinde uluslararası multimodal taşımayı gerçekleştirmeyi veya gerçekleştirilmesini sağlamayı üstlendiği sözleşme*” şeklinde ifade edilmiştir. 1992 tarihli Multimodal Taşımacılık için UNCTAD/ICC Kuralları (*UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents*, “UNCTAD/ICC Kuralları”)¹⁸⁴ m. 2(1)'de ise “*birden fazla taşıma modu ile eşyanın taşınmasını konu alan tek sözleşmedir*” şeklinde tanımlanmıştır.



(Şekil 2: Multimodal Taşıma Sözleşmesi)

Multimodal taşıma sözleşmesi öğretide daha kapsamlı veya dar biçimlerde de tanımlanmıştır. *Hoeks* tarafından yapılan geniş bir tanımda, “*tek bir taşıyıcının taşıtana karşı eşyayı taşıma taahhüdünü içeren, eşyanın en az iki farklı taşıma modu ile taşınmasını öngören veya birden fazla taşıma modunun kullanılmasına imkân tanıyıp*

¹⁸² Hancock, Convention, s. 487; Hancock, Multimodal Transport, s. 39; Ciğer, Selim: “Rotterdam Rules’ Scope of Application in the Context of Multimodal Transport”, çalışmamızda “Rotterdam Rules” olarak anılmıştır, Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2015, C. 5, S. 2, s. 165.

¹⁸³ Bilgi için bkz. Hancock, Convention, s. 487; Hancock, Multimodal Transport, s. 39.

¹⁸⁴Bkz.<<http://documents1.worldbank.org/curated/en/353081491960546265/pdf/multi0page.pdf>>, (19.01.2021).

taşıma esnasında da fiilen iki veya daha fazla taşıma modunun kullanıldığı tek taşıma sözleşmesi” şeklinde tanımlamıştır.¹⁸⁵ De Wit tarafından ise, “multimodal taşıma operatörü olarak adlandırılan taşıyıcı tarafından, en az iki farklı taşıma modu ile eşyanın teslim alındığı yerden teslim edilmek üzere kararlaştırılan yere taşınması taahhüdünü içeren sözleşme” biçiminde ele alınmıştır.¹⁸⁶

Daha dar kapsamlı bir tanım Özdemir tarafından “*taşıma ediminin birden fazla yöntemle gerçekleştirilmesinin söz konusu olduğu taşımalar*”¹⁸⁷ şeklinde ifade edilmiştir. Adıgüzel ise sözleşmeyi, “*multimodal taşıyıcı (MTO) tarafından eşyaların bir yerden bir yere, en az iki farklı taşıma yöntemiyle ve tek bir akit yapılarak taşınmasının üstlenildiği sözleşme*” şeklinde belirtmiştir.¹⁸⁸

Kapsam yönünden, tanımında dikkat çekilen unsurlarına ilaveten multimodal taşıma sözleşmesinde, en basit hâliyle, tıpkı diğer taşıma sözleşmelerinde olduğu üzere, taşıyıcı maddî bir karşılık mukabilinde eşyayı muhafaza altına almak, taşımak ve alıcıya teslim etmeyi üstlenmektedir.¹⁸⁹ Taşıma sözleşmesinin klâsik unsurlarına ilaveten eşyanın, birden çok taşıma yöntemi kullanılarak taşınması taahhüdü söz konusudur ve tüm bu unsurlar ile taahhütler aynı sözleşme içerisinde birleşmektedir. TTK’da, multimodal taşıma sözleşmesinin ya da TTK’nın ifadesiyle, değişik tür araçlarla taşıma sözleşmesinin

¹⁸⁵ Bkz. Hoeks, s. 63. Bir başka geniş kapsamlı tanım için bkz. Karan/Kara/Varan, s. 101-102.

¹⁸⁶ Bkz. De Wit, s. 3. Benzer tanım için bkz. Spanjaart, Multimodal Transport Law, s. 13; Hepgülerler, s. 60; Coşkun, s. 33; Amasya, s. 261.

¹⁸⁷ Özdemir, s. 81. Benzer tanım için bkz. Paschke, Marian: “Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bill of Lading”, XVth International Congress of Comparative Law (Bristol, 26 July-1 August 1998), (ed. Kiantou-Pampouki, Aliki), Etablissements Emile Bruylant S. A., Brussels 2000, s. 120-121.

¹⁸⁸ Adıgüzel, Multimodal, s. 79. Bazı diğer tanımlamalar için bkz. Aydın-Boz, Selma: Multimodal (Karma) Taşımacılıkta Taşıma Operatörünün Sorumluluğu, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Kültür Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2015, s. 11.

¹⁸⁹ Drews, s. 307.

tanımı yer almamaktadır. TTK’da bu sözleşme türünün unsurlarına yer verilmiştir. Bunlara aşağıda ilgili başlık içerisinde temas edilecektir.¹⁹⁰

1.3.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Tarafları

1.3.2.1. Taşıtan

Taşıtan, multimodal taşıma sözleşmesi çerçevesinde yükün kendisi adına MTO’ya verildiği ve taşındığı kişidir.¹⁹¹ Multimodal taşıma sözleşmesi çerçevesinde MTO ile taşıtan veya onun temsilcisi, taşıtanın hesabına akdî ilişkiye girmektedir. Taşıtan, aynı zamanda multimodal taşıma sözleşmesinde üstlenilen taşıma işi karşılığında ücreti ödemek veya ivazı yerine getirmekle yükümlü olan kişidir.¹⁹² İlaveten taşıma belgesinde gönderilen olarak farklı bir kişi belirtilmedikçe taşıyıcının eşyayı varma noktasında teslim etmekle yükümlü bulunduğu kişi de taşıtandır.¹⁹³ Taşıtan, elbette, eşyayı teslim yerinde teslim almaya yetkili farklı bir kişiyi de belirleyebilir.¹⁹⁴

¹⁹⁰ Bkz. Başlık 1.3.3.

¹⁹¹ Kapsamlı bir tanımı için bkz. Multimodal Taşıma Konvansiyonu m. 1(5). Taşıtan, UNCTAD/ICC Kuralları m. 2(4)’te ise, “*MTO ile multimodal taşıma sözleşmesi akdeden kişi*” olarak tanımlanmıştır. Öğretide yer alan benzer tanımlar için bkz. Johansson, s. 58; Stevens, Frank: *The Bill of Lading*, Routledge, Oxon/New York 2018, s. 7; Coşkun, s. 54. Bununla birlikte, karşılaştırmalı hukukta taşıma sözleşmesini akdeden kişi olmasının yanı sıra taşıtan bazen yükü taşıyıcıya teslim eden kişi anlamına da gelebilmektedir. Bu durum özellikle İngilizce’de kullanılan *shipper* ifadesinin hem taşıtan hem de yükleten anlamını taşımasından ileri gelmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Dicey, Morris and Collins on the Conflict of Laws, çalışmamızda “Dicey/Morris/Collins” olarak anılmıştır, (ed. Lord Collins of Mapesbury/Briggs, Adrian/Harris, Jonathan/ McClean, J. D.), Sweet&Maxwell, London 2012, s. 1935; Stevens, s. 7; Messent/Glass, s. 18; Karan, Carriage, s. 57; Süzel, Cüneyt: *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2014, s. 135 vd.

¹⁹² Aksoy, Fiilî Taşıyıcı, s. 26; Karan, Carriage, s. 57; Adıgüzel, Multimodal, s. 108; Atabek, Reşat: *Eşya Taşıma Hukuku*, Sulhi Garan Matbaası, İstanbul 1960, s. 45; Kara, Deniz Ticareti, s. 192.

¹⁹³ Aksoy, Fiilî Taşıyıcı, s. 27.

¹⁹⁴ Adıgüzel, Multimodal, s. 109.

Taşıtan her zaman gönderilen yükün maliki olmak zorunda değildir.¹⁹⁵ Bir multimodal taşıma ilişkisinde, malın sahibinin yetkilendirdiği bir taşıma işleri komisyoncusu da taşıtan olarak zikredilebilir.¹⁹⁶

Son olarak ifade edilmelidir ki eşyanın taşınmasını konu alan ilişkiler, çoğu zaman, bir satım sözleşmesinin yerine getirilmesi için kurulduğundan taşıma sözleşmesi ile satım sözleşmesi arasında bir sebep-sonuç ilişkisi bulunabilmektedir. Çoğu hâlde, uluslararası satım sözleşmelerinde sıklıkla kullanılan INCOTERMS¹⁹⁷ uyarınca satım sözleşmesinin satıcısı veya alıcısı taşıma sözleşmesinin tarafı olmaktadır.¹⁹⁸ INCOTERMS kaydı, taşıma ilişkisinden satım sözleşmesinin hangi tarafının sorumlu olduğunu ve taşıma sırasında gerçekleşebilecek riskin kimin tarafından üstlenildiğini belirlemektedir.¹⁹⁹

¹⁹⁵ Karan, Carriage, s. 57; Adıgüzel, Multimodal, s. 109; Kula, s. 80; Şit, Banu: Milletlerarası Karayolu Taşıma Sözleşmelerinin Düzenlenmesi, çalışmamızda “Karayolu” olarak anılmıştır, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 1998, s. 26.

¹⁹⁶ Coşkun, s. 54; Messent/Glass, s. 19; Karan, Carriage, s. 57; Adıgüzel, Multimodal, s. 109.

¹⁹⁷ INCOTERMS, ICC’nin uluslararası ticarete kullanılmak üzere geliştirdiği ve satım sözleşmesine konu eşyanın taşınmasındaki riske, sigorta yükümlülüklerine, riskin gerçekleşmesi hâlinde doğan zarara sözleşmenin taraflarının hangisinin ne ölçüde ve hangi aşamadan itibaren katlanacağını belirlemekte kullanılan model şartlardır. Dönemsel olarak yenilenmekte, uluslararası ticaretin değişen koşullarına göre güncellenmektedir. Günümüzdeki en güncel versiyonu INCOTERMS 2020’dir. Detaylı bilgi için bkz. <<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>>, (23.01.2020). Multimodal taşımanın yaygınlaşması INCOTERMS’te de multimodal taşımaya yönelik yeni klozların geliştirilmesini desteklemiştir. Özellikle DAT (*Delivered at Terminal*) ve DAP (*Delivered at Place*) klozlarının geliştirilmesinde multimodal taşıma etkili olmuştur: Ayrıntılı bilgi için bkz. Bokareva, s. 47; Oertel, Christoph: “Incoterms 2010”, Commercial Law, (ed. Mankowski, Peter), International and European Business Law Series, Nomos/Beck/Hart, Baden 2019, s. 884-893. Ayrıca bkz. Aksoy, Sami: “RO-RO Taşımalarının Hukuki Boyutu”, çalışmamızda “RO-RO” olarak anılmıştır, BATİDER, 2019, C. 35, S. 2, s. 177.

¹⁹⁸ Drews, s. 309; Johansson, s. 47.

¹⁹⁹ Johansson, s. 47.

1.3.2.2. MTO

1.3.2.2.1. Genel Olarak

Tedarik zincirinin işleyişinde, diğer bir ifade ile ürünün üreticiden nihaî tüketiciye ulaştığı süreçte, taşımacılığın geçmişinden bu yana birtakım aracı kişilerin faaliyetleri rol oynamıştır. İlk planda, aşağıda da kısaca temas edilecek olan brokerler, sonrasında ise özellikle 19. yüzyılın başlarında farklı taşıma araçlarının gelişimi ile birlikte taşıma işleri organizatörleri faaliyete katılmıştır.²⁰⁰ Günümüze daha yakın bir süreçte konteynerin taşımacılıkta getirdiği operasyonel değişiklik, eşyanın birden çok araç ile taşınmasını daha yerleşik bir uygulama hâline getirdiğinden bu uygulamayı yönetebilecek, taşımanın yerine getirilmesinden de sorumluluğu bulunan yetkin kişilere ihtiyaç duyulmuştur.

MTO²⁰¹, Multimodal Taşıma Konvansiyonu m. 1(2)'de “*kendisi adına veya kendisi adına hareket eden bir başkası vasıtasıyla bir multimodal taşıma sözleşmesi akdeden ve gönderen veya multimodal taşıma faaliyetine katılan taşıyıcılar adına bir aracı olarak değil, asaleten hareket eden ve sözleşmenin yerine getirilmesinde sorumluluğu bulunan kişi*”²⁰² olarak tanımlanmıştır. Diğer bir anlatımla, taşıma sözleşmesinin tümünün gereği gibi ifasından taşıtana karşı sorumludur. Bu doğrultuda kendi çalışanlarının, alt taşıyıcıların, liman ve demiryolu işletmelerinin, sözleşmenin ifası ile ilişkisi bulunan tüm kişilerin kusur ve ihmallerinden sorumludur.²⁰³

MTO, taşıma işinde üstlendiği sorumluluk kapsamında taşımacılık ve uluslararası ticaret ile ilgili hususlarda geniş bilgi ve tecrübe sahibi olmalıdır. Nitekim taşıma araçları ve

²⁰⁰ Hill, s. 3-4.

²⁰¹ Terminolojik olarak “MTO” yerine “multimodal taşıyıcı (*multimodal carrier*)” ifadesini tercih eden *Hoeks*'in MTO ifadesine yönelik eleştirileri için bkz. *Hoeks*, s. 63-64. Ayrıca, MTO, Yargıtay tarafından “karma taşıma operatörü” olarak da anılmaktadır. Bkz. Yargıtay 11. HD., 20.01.2020, E. 2019/2580, K. 2020/560. Karara erişim için bkz. <karararama.yargitay.gov.tr>, (29.05.2021).

²⁰² Bkz. Multimodal Taşıma Konvansiyonu m. 1(2). Benzer tanım için bkz. UNCTAD/ICC Kuralları m. 2(2). MTO'ya “operatör” sıfatının verilmesinin önemi hakkında bilgi için bkz. *Deniz, Konteyner*, s. 31.

²⁰³ *Lobato*, s. 228.

rotalarının tayini, bozulabilir ve tehlikeli malların özel gereksinimleri, gümrük işlemleri, sınırlandırmalar ve tarifeler, depolama olanakları ve lojistik yönetimi gibi meseleler önem taşımaktadır.²⁰⁴ Taşımanın, taşımaya elverişli bir araçla yapılması ve yükün yerleştirileceği platformun yük taşımaya uygun olması²⁰⁵, taşıma sırasında yüke ve beraber taşınan diğer yüklere zarar verilmemesi, elleçleme ve istiflemenin özenle gerçekleştirilmesi²⁰⁶ MTO'nun sorumluluğunun bir parçasıdır.²⁰⁷

MTO ile uygulamada genellikle bir gerçek kişiden ziyade, denizyolu, karayolu veya demiryolu taşıması ile uğraşan tüzel kişi olarak karşılaşılmaktadır.²⁰⁸ Bununla birlikte, bu sıfatı kazanmak için hukuken herhangi bir taşıma aracına sahip olunması veya onun işletilmesi de bir koşul değildir.²⁰⁹ Örneğin, Amerikan hukukunda NVOCC (*non-vessel*

²⁰⁴ Lobato, s. 225.

²⁰⁵ Örneğin pirincin (çeltik) paketler hâlinde taşınması mümkün ise de bunun yanı sıra paketleme masrafından kaçınmak için dökme yük biçiminde taşınması da mümkündür. Bu taşımada pirincin zarar görmeden varna yerine ulaştırılabilmesi için taşımacılık sırasında ortamın havalandırılma koşullarına dikkat edilmesi gerekmektedir. Ayrıca taşıma öncesinde pirincin dökülmesi planlanan platformun temizlenmesi, ziftten arındırılması, hatta kireçlenerek bir kumaş bez ile pirincin fiziksel olarak bu platforma temas etmeden taşınması gerekmektedir. Bilgi için bkz. House, s. 80. Kahve de milletlerarası ticarete sıklıkla konu olan, taşıması hassiyet gerektiren bir maddedir. Çoğunlukla havalandırılmalı konteyner içerisinde veya havalandırmasız ise de ürettiği nemi emen belirli standartlara sahip izolasyon maddeleri ile döşenmiş konteynerlerde taşınması gereklidir. Bu noktada örnek bir uyumsuzluğun ayrıntıları için bkz. *Volcafe Ltd and Others v. Compania Sud Americana de Vapores SA*, Lloyd's Law Reports, 2019, Vol. 1, Part 1, s. 21-35. Taşınması tehlike arz eden yüklerin de özellikle dikkatle yerleştirilmesi gerekmektedir. Örneğin *Compania Sud Americana De Vapores SA v. Sinochem Tianjin Import and Export Corporation* davasına konu olayda, kalsium hipoklorit içeren fiçilerin, *bunker* tanklarının yakınına yerleştirilmesi ve bu tankların ısıtılması neticesinde patlama oluşması zararın gerçekleşmesinde etkili olmuştur. Bkz. *Compania Sud Americana De Vapores SA v. Sinochem Tianjin Import and Export Corporation*, Lloyd's Law Reports, 2010, Vol. 1, Part 1, s. 1-58.

²⁰⁶ Aynı zamanda, önceki taşıma operasyonunda taşınan yükün nem, koku ve tozunun kalıntılarından arındırılması, havalandırma yapılması, taşınan ürünün önceki taşıma operasyonundan zarar görmeyecek biçimde veya gerekli önlemler alınarak istiflenmesi de önem taşımaktadır. Bilgi için bkz. House, s. 70. Örneğin, nemli bir ortamda gerekli paketleme önlemleri alınmadan tuzun taşınması veya koku yayan diğer ürünlerle birlikte (örneğin tütün) ile unun taşınması, önceki taşımada çayın veya unun yüklendiği yerde tarçının taşınmış olması mevcut taşıma sırasında taşınan bu yüklerin ziyan olmasına veya hasar görmesine neden olacaktır. Örnekler için bkz. House, s. 70.

²⁰⁷ House, s. 69; Sözer, Karma Taşımalar, s. 17.

²⁰⁸ Lobato, s. 225; Deniz, Konteyner, s. 60. Özellikle büyük denizyolu taşıma şirketlerinin günümüz ticaret akışını ellerinde tutmak için daha ziyade multimodal taşımaya yöneldiği ve müşterilere daha geniş kapsamlı hizmetler sunmaya gayret gösterdiği ifade edilmiştir. Bkz. Bokareva, s. 33; Filani, s. 414.

²⁰⁹ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 24; Adıgüzel, Taşıma, s. 35; Deniz, Kombine Taşıma, s. 175; Eriş, Gönen: Açıklamalı-İçtihatlı-Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku, Seçkin Yayınevi, Ankara 1996, s. 184; Zeyneloğlu,

operating common carrier), *NVOC (non-vessel operating carrier)* ya da *NVOMTO (non-vessel operation multimodal transport operator)* olarak adlandırılan ve özellikle denizyolu taşıması içeren multimodal taşımalarda herhangi bir denizyolu taşıma aracına sahip olmayan veya onun işleticisi olmayan, ancak büyük kargoların konsolidasyonu²¹⁰ ile taşınması üzerine faaliyet gösteren taşıyıcılar bulunmaktadır.²¹¹ Bu kişiler, taşımanın organizasyonunun yanı sıra eşyanın taşınması sorumluluğunu da üstlendiğinden taşıma işleri organizatörü sıfatından ziyade, MTO sıfatı altında değerlendirilmektedir.²¹²

MTO, multimodal taşımayı tamamen veya kısmen, bizzat kendi bünyesinde barındırdığı taşıma imkânları çerçevesinde gerçekleştirebilir.²¹³ Aynı zamanda taşıma sözleşmesinde yasaklanmadığı ölçüde, alt taşıma ve depolama gibi ilişkiler kurarak da eşyanın bir noktadan diğerine ulaştırılmasını sağlayabilir.²¹⁴ Hatta, üstlendiği çeşitli görevleri taşıma işleri komisyoncularına da devredebilir.²¹⁵ Bu faaliyet herhangi bir taşıma sözleşmesinin icrasında mümkün olabilecektir. Ancak multimodal taşıma ilişkilerinde daha sık tercih edilen bir uygulama olarak karşılaşılmaktadır.²¹⁶

Ahmet: Taşıma Hukuku, Yetkin Yayınları, Ankara 1993, s. 141; Şit, Karayolu, s. 25. Söz konusu sıfatı kazanmanın koşulu yalnızca bir ivaz karşısında multimodal taşıma gerçekleştirileceği taahhüdünde bulunmaktır. Bkz. Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 26.

²¹⁰ Konsolidasyon, boyut olarak küçük olan yüklerin diğer yüklerle birleştirilip taşınmasına olanak sağlama faaliyetidir. Tanım için bkz. Lojistik Terimleri Sözlüğü, erişim için bkz. <<https://www.ekol.com/tr/lojistik-terimleri-sozlugu/>>, (20.07.2023).

²¹¹ Bkz. Glass, s. 10; Hoeks, s. 8, 58; Mankabady, Multimodal Transport, s. 126.

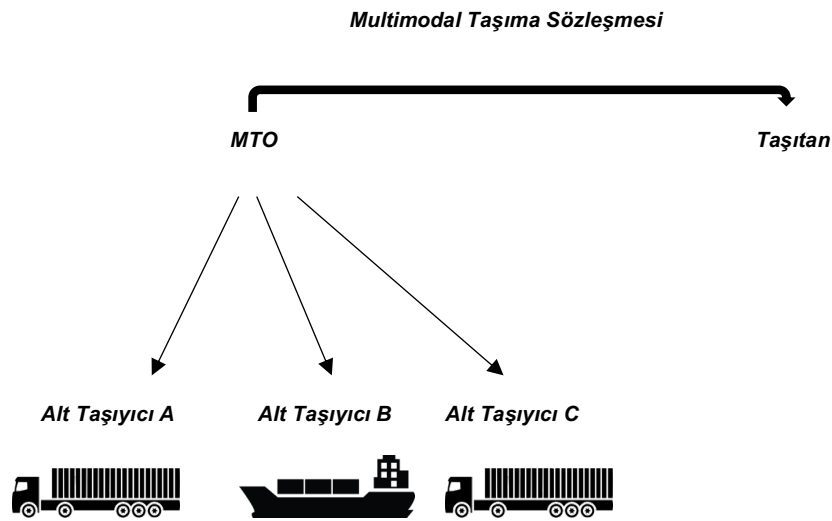
²¹² Bkz. Glass, s. 10; Hoeks, s. 8, 58; Mankabady, Multimodal Transport, s. 126.

²¹³ Sözer, Karma Taşımalar, s. 17.

²¹⁴ Lobato, s. 225; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 72; Şit, Karayolu, s. 25; Ramberg, Sui Generis, s. 163; Hoeks, s. 46; Adıgüzel, Multimodal, s. 100; Deniz, Kombine Taşıma, s. 175; Sözer, Karma Taşımalar, s. 17.

²¹⁵ Taşımanın bir kısmını gerçekleştirmesi için MTO tarafından bir akdî ilişki çerçevesinde görevlendirilen taşıma işleri komisyoncusu ile MTO arasındaki borç ilişkisine konu olan uyumsuzluk örneği için bkz. *Globalink Transportation and Logistics Worldwide LLP v. DHL Project & Chartering Ltd.*, Lloyd's Law Reports, 2019, Vol. 1, Part 12, s. 630-642.

²¹⁶ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 73.



(Şekil 3: Multimodal Taşıma Sözleşmesi ve Alt Taşıyıcılar ile Kurulan Alt Taşıma Sözleşmeleri)

MTO'yu aşağıda ele alacağımız²¹⁷ taşımacılıkta faaliyet gösteren benzeri isimlendirme veya pozisyona sahip kişilerden ayıran en önemli faktör MTO'nun yukarıdaki tanımdan da anlaşılacağı üzere, kurduğu ilişkilerde yalnız taşıyıcının temsilcisi olarak hareket etmemesidir.²¹⁸ Diğer bir ifade ile, MTO, eşyanın taşınmasındaki sorumluluğu bizzat üstlenmekte, bu ilişkiden kaynaklı bazı işleri farklı kişilere devrettiğinde ise asil sıfatıyla hareket etmektedir.²¹⁹ UNCTAD/ICC Kuralları m. 4'te de belirtildiği üzere pek çok maddî hukuk kuralı çerçevesinde MTO'nun sorumluluğu eşyayı uhdesine aldığı anda başlamakta, eşyayı teslim edene veya eşyanın teslim edilmiş sayılmasına kadar devam etmektedir.

Multimodal taşıma ilişkisinde, daha önce de söz edildiği üzere, alt taşıma sözleşmeleri kurularak eşyanın taşınması sık gerçekleşen bir durumdur. Nitekim, özellikle alt taşıma

²¹⁷ Bkz. Başlık 1.3.2.2.2.

²¹⁸ Adıgüzel, Multimodal, s. 100; Sözer, Karma Taşımalar, s. 17.

²¹⁹ Sözer, Karma Taşımalar, s. 17.

ilişkileri bakımından aslî ve akdî taşıyıcının MTO olduğu, fiilî taşıyıcının²²⁰ ise belirtilen alt taşıyıcılar olduğu tespit edilmelidir. Kimi zaman alt taşıyıcıların dahi taşıma işini başka alt taşıyıcılara devrettiği bilinmektedir. Bununla birlikte, MTO taşıtana karşı tüm fiil ve ihmallerden taşımayı bizzat gerçekleştirmiş gibi sorumlu olacaktır.²²¹ Aynı zamanda bu sorumluluk kendi bünyesinde çalışan kaptan ve mürettebat, makinist gibi kişilerin de eylemlerini ve taşımayı gerçekleştirmek için bir kısım akdî ilişkiler kurulan

²²⁰ MTO, eşyanın taşınması konusunda kurulan alt taşıma sözleşmesi neticesinde ifayı gerçekleştirme yükümünü fiilî taşıyıcıya bırakabilecektir. Böyle bir ilişkide kendisi yalnızca akdî taşıyıcı olarak kalmakta, taşımayı fiilî taşıyıcı gerçekleştirmektedir. Bkz. Aksoy, Fiilî Taşıyıcı, s. 99; Hoeks, s. 50; Adıgüzel, Taşıma, s. 35-36; Yetiş-Şamlı, Sorumluluk, s. 20-21; Adıgüzel, Burak: “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Fiilî Taşıyıcı Kavramı ve Fiilî Taşıyıcının Sorumluluğu”, çalışmamızda “Fiilî Taşıyıcı” olarak anılmıştır, İÜHFM, C. 71, S. 2, s. 4-5. Fiilî taşıyıcı, Hamburg Kuralları m. 1’de “*taşıyıcı veya ifanın kendisine bırakıldığı bir başka kişi tarafından eşya taşınan veya bir kısmının kendisine bırakıldığı kişi*” şeklinde tanımlanmıştır. Benzer tanıma Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar ve Ekleri (*Convention Concerning International Carriage by Rail*, “COTIF”)’in COTIF-CIM olarak kısalttığımız ana sözleşme ile eşya taşımaya dair kurallar hakkındaki eki olan Ek-B: Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi ile İlgili Bileşik Hükümler (CIM)’m. 3(b)’de yer verilmiştir. Bu konvansiyonun Türkçe çevirisinde fiilî taşıyıcı *taşeron taşımacı* şeklinde isimlendirilmiştir. Bkz. “Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar ve Ekleri” (RG., 27.03.1985, S. 18707). Sözleşmenin 1990 tarihindeki revizyonunun onaylanmasına dair RG., 22.06.1994, S. 21968. Vilnius Protokolü ile gerçekleştirilen önemli değişiklikler ve Konvansiyon’un istifade edilen metni için bkz. RG., 24.12.2005, S. 26033 (mükerrer). Fiilî taşıyıcı kavramına 1999 tarihli Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme (Montreal Konvansiyonu)’nda m. 39’da da yer verilmiştir. Montreal Konvansiyonu olarak kısalttığımız “1999 tarihli Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme” nin onaylanmasına dair kanun (RG., 14.04.2009, S. 27200) ve ilgili Bakanlar Kurulu kararının yayımlandığı gazete için bkz. RG., 01.10.2010, S. 27716. Montreal Konvansiyonu Türkiye bakımından 26.03.2011’de yürürlüğe girmiştir. Fiilî taşıyıcı kavramının farklı konvansiyonlardaki anlamı için bkz. Adıgüzel, Fiilî Taşıyıcı, s. 5-6.

TTK’da ise m. 888’de herhangi bir tanım yer almamakla birlikte, anılan maddenin gerekçesinde bir tanıma yer verilmektedir. Öğretide yer verilen diğer tanımlar için bkz. Aksoy, Fiilî Taşıyıcı, s. 93; Kula, s. 59; Adıgüzel, Fiilî Taşıyıcı, s. 4-5. Yani, fiilî taşıyıcı, taşımayı kısmen veya tamamen bizzat ifa eden kişiye verilen sıfattır. Bu kişi taşımayı kısmen dahi olsa gerçekleştirmezse fiilî taşıyıcı sayılamayacaktır. Ancak taşıtan ile asıl taşıma sözleşmesini, bu durumda multimodal taşıma sözleşmesini kuran kişi olmadıkça, alt taşıyıcı olarak anılmasında bir engel bulunmamaktadır. Alt taşıyıcı-fiilî taşıyıcı ilişkisi için bkz. Adıgüzel, Fiilî Taşıyıcı, s. 6-7.

Rotterdam Kuralları’nda fiilî taşıyıcı kavramı denizyolu taşıma ve diğer taşıma türleri yönünden ayrılmakta ve farklılaşmaktadır. Esasında “taşıyıcı” ifadesinden ziyade “yerine getiren taraf” (*performing party*) ifadesi kullanılmıştır. Bu kullanım içerisinde de taşıyıcıların dışında istifçiler, depocular ve eşyanın taşınması için gerekli işlemleri yapan diğer kişiler de dâhil edilmiştir. Detaylı açıklama için bkz. Aksoy, Fiilî Taşıyıcı, s. 90-91.

²²¹ Sözer, Karma Taşımalar, s. 17. Alt taşıyıcı ve diğer kişilerin verdiği zarardan sorumluluk hakkında genel bilgi için bkz. Johansson, s. 80.

liman işletmeleri, istifçiler, depocular ve zorunlu sevk hâlinde kılavuzu da kapsayacaktır.²²²

Üstte yer verdiğimiz Şekil 3'te görüldüğü üzere alt taşıyıcılar ile taşıtan arasında herhangi bir akit bağlantısı bulunmadığından, MTO ve alt taşıyıcılar arasındaki hukukî ilişki, multimodal taşıma sözleşmesinden bağımsız biçimde ele alınmaktadır. Söz konusu ilişki çalışmamızın kapsamı dışındadır. MTO ile alt taşıyıcılar ve taşıma sürecine dahil olan diğer akî taraflar arasında kurulan ilişkiler de multimodal taşıma sözleşmesinin kapsamı dışındadır. Ancak, ifade edilmelidir ki, taşıma süreci ile ilgili bir ihtilâf doğması hâlinde bu ihtilâf, MTO ile taşıtan ve MTO ile alt taşıyıcılar arasında farklı uluslararası sözleşmelere, hukuk kurallarına ve düzenlemelere tâbi olabilecektir.

1.3.2.2.2. Karşılaştırmalı Hukuk ve Türk Hukukunda MTO ile Benzer Faaliyet Gösteren Kişiler ile MTO'nun Kıyaslanması

1.3.2.2.2.1. Taşıma İşleri Organizatörü (*Freight Forwarder*²²³)

Taşımacılık içerisindeki tarihsel geri planı ve rolü oldukça köklü olan taşıma işleri organizatörlüğü, özellikle, ticarî faaliyetini yabancı devletlere yönelten tacirlerin mallarının uygun biçimde taşınması, taşıma sürecinin yönetimi ve gerekli sigortaların temini konusunda duydukları ihtiyaca karşı ortaya çıkmıştır.²²⁴ Taşıma işleri organizatörlerinin faaliyete girişmesinden önce de gemi brokerleri²²⁵ gibi birtakım

²²² Johansson, s. 81; Ramberg, *Sui Generis*, s. 163; Coşkun, s. 55.

²²³ İngilizce'de *freight forwarder*, Almanca'da *spediteur*, Fransızca'da *commissionaire de transport*, İtalyanca'da *spedizioniere-vettore* olarak adlandırılmaktadır: Hill, s. 3; Hoeks, s. 57-58. Fakat farklı hukuklarda belirtilen bu kavramlar arasında hukukî konum ve sorumluluk yönünden bazı farklılıklar olduğu da ifade edilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Hill, s. 53-56; Hoeks, s. 57; Şit, Karayolu, s. 29-30; Layton, Alexander/ Dinelli, Albert/ Schilling, Johannes: *Freight Forwarding Contracts*, *Encyclopedia of Private International Law* (ed. Basedow, Jürgen/Rühl, Giesela/Ferrari, Franco/de Miguel Asensio, Pedro), Vol. 1, Edward Elgar Publishing, Cheltenham/Northampton 2017, s. 816.

²²⁴ Hill, s. 5; Nurverdi, Muhammed: *Taşıma İşleri Komisyonculuğu*, Yetkin Yayınları, Ankara 2022, s. 5-8.

²²⁵ Aşağıda tanımı yapılan kavram için bkz. Başlık 1.3.2.2.2.2.

aracilar ile eşya taşımacılığı organize edilmeye çalışılmış²²⁶ ise de uluslararası taşıma faaliyeti brokerlerin sağladığından daha geniş çaplı planlama ve koordinasyon gerektirmiştir.²²⁷

Günümüzde büyük ölçekli bir taşıma faaliyetinde çoğunlukla taşıma işleri organizatörleri de yer almakta, ayrıca konuları yönünden de taşımaya dahil olan diğer araçlar ve MTO ile pek çok ortak görevi paylaşmaktadır. FIATA Taşıma İşleri Organizatörlüğü Hizmetleri için Model Kurallar'da²²⁸ taşıma işleri organizatörü m. 2(2)'de “*bir müşteri ile taşıma işleri organizatörlüğü hizmetleri konusunda sözleşme akdeden kişi*” olarak tanımlanmış ve bu hizmetler m. 2(1)'de “*eşyanın taşınması, birleştirilmesi, depolanması, elleçlenmesi, paketlenmesi ve dağıtımına yönelik olan her türlü hizmet ve gümrük ve mâli konular dâhil olup bunlar ile sınırlı kalmamak üzere eşyaya dair her türlü resmî beyannamenin temini, eşyanın sigortalanması, gerekli ödemelerin alınması ve yerine getirilmesi ve belgelerin edinilmesini kapsayan ek veya danışma niteliğindeki hizmetler*” olarak sayılmıştır. Türk hukuku açısından faydalanılabilecek ayrıntılı bir diğer tanıma Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği²²⁹ m. 4(1-1)'de yer verilmiştir. Buna göre, “*Yük taşımacılığı alanında ilgili mevzuat uyarınca yetki belgesi veya faaliyet izni almış gerçek veya tüzel kişilerin imkân, kabiliyet ve kapasitelerini kullanarak kendi nam ve hesabına yük taşıması yaptırarak taşıma faturası/sözleşmesi düzenleyen, taşıma ile ilişkili depolama, paketlenme, etiketleme, ambalajlama, sipariş yönetimi, gümrük, sigorta, dağıtım vb. lojistik işlemleri gerçekleştiren bir veya birden fazla taşıma türü kullanarak*

²²⁶ Hill, s. 5.

²²⁷ Tereshchenko tarafından taşıma işleri organizatörü için “taşımanın mimarı” şeklinde bir benzetmede bulunulmuştur. Bkz. Tereshchenko, Tatiana: “International Freight Forwarding Contracts: What to Know When Entering the Contract”, Czech Yearbook of International Law, 2015, Vol. 4, s. 213.

²²⁸ Bkz. FIATA (*International Federation of Freight Forwarders Associations*, Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu) Taşıma İşleri Organizatörlüğü Hizmetleri için Model Kurallar, erişim için bkz. <https://fiata.com/fileadmin/user_upload/documents/FIATA_Model_Rules_for_Freight_Forwarding_Services_2019.pdf>, (06.04.2020). Adı geçen model kurallar emredici nitelikte olmayıp devletlere taşıma işleri organizatörlüğünün düzenlenmesi konusun örnek oluşturma ve taraflara sözleşmelerini bu kurallardan istifade ederek düzenleme amacıyla paylaşılmıştır. Bkz. Glass, s. 32.

²²⁹ RG., 06.07.2018, S. 30470.

taşımacılık ve lojistik hizmetlerini sunmayı meslek edinen ve Bakanlıkça yetki belgesi verilen gerçek ve tüzel kişileri” ifade eder şeklinde tanımlanmıştır.²³⁰

Taşıma işleri organizatörleri, klâsik bir yaklaşımla, taşıyıcı ile taşıtan arasında yer alan ve taşıma sözleşmesinin kurulması ve taşımanın ayrıntıları ile koordinasyonunda yer alan kişidir.²³¹ Dolayısıyla, eşyayı taşımaktan ziyade taşıtmayı üstlenmektedir.²³² Onun hizmetlerinden faydalanmayı hedefleyen taşıyıcı veya taşıtan adına hizmet sağlayabilir.²³³ Bununla beraber, bazen, gönderilen adına da hareket edebilir.²³⁴ Fakat çoğunlukla eşya taşıtan adına eşyanın taşınması için gerekli işlemleri yerine getirmektedir.²³⁵ Bu işlemler, taşıma için gerekli araçların belirlenmesi, söz konusu araçlarda yer tahsisinin sağlanmasını içerir.²³⁶ Ayrıca organizasyon, taşıma evresinin dışında, taşımanın gerçekleştirilmesi için gereken birtakım ek hizmetleri de içerebilecektir. Örneğin, eşyanın paketlenmesi, sigortalanması, depolanması bunların

²³⁰ Benzer bir tanım için bkz. Karayolu Taşıma Yönetmeliği m. 4(1-ğğğ), (RG., 08.01.2018, S. 30295). Taşıma işleri komisyoncusu kavramı altında bir başka tanımlama için bkz. Karayolu Taşıma Kanunu m. 3, (RG., 19.07.2003, S. 25173). Ayrıca Türk hukukunda taşıma işleri komisyoncusu ve taşıma işleri organizatörü dışında kullanılan diğer terminoloji hakkında ayrıntılı açıklamaları için bkz. Kula-Değirmenci, Nil: Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme, çalışmamızda “Komisyoncu” olarak anılmıştır, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir 2012, s. 82; Bozkurt, Tamer: Türk Hukukunda ve Uygulamada Tellâlık, Yetkin Yayınları, Ankara 2007, s. 407; Nurverdi, s. 12 vd.

²³¹ Glass, s. 10, 31; Akdeniz, Komisyonculuk, s. 2; Kula, s. 115; Hoeks, s. 52; Tereshchenko, s. 213; Ramberg, Freight Forwarding, s. 5; Ülgen, Hüseyin: Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, çalışmamızda “Taşımacılık” olarak anılmıştır, İstanbul Ticaret Odası Yayın No: 1988-27, İstanbul 1988, s. 15; Spanjaart, Multimodal Transport Law, s. 21.

²³² Akdeniz, Komisyonculuk, s. 50; Hoeks, s. 52; Ramberg, Freight Forwarding, s. 5; Layton/Dinelli/Schilling, s. 816; De Wit, s. 19. Farklı bir görüş için bkz. Eriş, s. 724.

²³³ Hill, s. 33; Glass, s. 61.

²³⁴ Hill, s. 45; Glass, s. 61; Kula-Değirmenci, Taşıma İşleri Komisyonculuğu, s. 27-28.

²³⁵ Hill, s. 42; Hoeks, s. 52; Ramberg, Freight Forwarding, s. 5; Şit, Karayolu, s. 28; Spanjaart, Multimodal Transport Law, s. 21.

²³⁶ Johansson, s. 62; Akdeniz, Komisyonculuk, s. 2; Tereshchenko, s. 213; Ramberg, Freight Forwarding, s. 5; Bozkurt, s. 417; Kara, Hacı: “Deniz Taşımacılığında Freight Forwarder”, çalışmamızda “Freight Forwarder” olarak anılmıştır, Legal Hukuk Dergisi, 2006, C. 4, S. 37, s. 69-70; Şit, Karayolu, s. 28.

arasındadır.²³⁷ Söz konusu hizmetlerin sağlanması için farklı sözleşmeler de kurulabilmektedir.²³⁸ İlâveten, genellikle diğer ülkelerde bulunan bağlı kuruluş ve acenteleri vesilesiyle de gerekli işlemleri yerine getirmektedir.²³⁹ Yetkisi dahilinde gerekli taşıma belgelerinin oluşturulması ve taşıtan ya da temsilcisine tevdi edilmesinden de sorumludur.²⁴⁰ Bu belgeler konişmento ve taşıma senetleri²⁴¹ olduğu kadar, gümrük ile ithalât ve ihracat beyannameleri, faturalar ve ilgili devletlerin yasal mevzuatlarınca gerekli görülen diğer belgeleri de içermektedir.²⁴²

Tıpkı MTO'nun durumunda olduğu üzere, taşıma işleri organizatörünün hukukî durumunu düzenleyen ve yürürlükte bulunan çok taraflı bir uluslararası anlaşma henüz bulunmamaktadır. Fakat daha önce bu yönde de çalışmalar gerçekleştirilmiştir.²⁴³

²³⁷ Bokareva, s. 51; Şit, Karayolu, s. 28; Spanjaart, Multimodal Transport Law, s. 21; Johansson, s. 62; Hill, s. 11; Hoeks, s. 53; Tereshchenko, s. 213; Ramberg, Freight Forwarding, s. 5; Kara, Freight Forwarder, s. 69-70; Bozkurt, s. 417; Karan, Hakan: "TBMM Adalet Komisyonunun Taşıma Hukukuna Katmayı Başardığı İki Temel Sorun: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi İle Ulusal Demiryolu Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk", çalışmamızda "İki Temel Sorun" olarak anılmıştır, XXVI. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar (Ankara, 14 Aralık 2012), Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 2013, s. 159. Taşıma işleri komisyoncusunun verdiği çeşitli hizmetler hakkında bir karar için bkz. *Milano Assicurazioni S.p.a. c. I-Dika Spedizioni Internazionali S.p.a. e Fallimento Dometrans S.T.I. S.p.a., Unitruc Ltd. e Assicurazioni Generali S.p.a., Corte d'Appello di Torino*, 09.12.2015, *Il Diritto Marittimo*, 2017, Vol. 119, N. 3, s. 183-185.

²³⁸ Taşıma işleri komisyoncusunun üstlenebileceği görevlere örnek teşkil etmesi bakımından Kopenhag Deniz ve Ticaret Yüksek Mahkemesi ("*The Maritime and Commercial High Court of Copenhagen*") tarafından verilen bir kararda (*ExFreight Zeta Inc. and Spedman Global Logistics A/S*), Singapur'dan Kopenhag'a lastik taşınmasını konu alan bir taşıma ilişkisinde Kanadalı bir taşıma işleri komisyoncusu, alıcı tarafından konişmentonun ibraz edilmesi karşılığında malın teslimi organizasyonunu sağlaması için bir başka taşıma işleri komisyoncusunu görevlendirmiştir. Danimarka'da görevlendirilen komisyoncu konişmento yerine yalnızca kimlik gösterilmesi ile malı teslim etmiş ve satıcı malın bedelini alamamıştır. Bu sebeple Kanadalı taşıma işleri komisyoncusu, satıcının zararını tazmin etmek zorunda kalmıştır. Zararı Daha sonra Danimarkalı taşıma işleri organizatörüne rücu etmiştir. Karar için bkz. *ExFreight Zeta Inc. and Spedman Global Logistics A/S*, ETL, 2016, N. 5, s. 531-535.

²³⁹ Ramberg, Freight Forwarding, s. 5.

²⁴⁰ Johansson, s. 62; Hoeks, s. 53; Ramberg, Freight Forwarding, s. 5.

²⁴¹ Taşıma işleri organizatörü, taşımayı üstlenmediği sürece konişmento ve diğer taşıma belgelerini kendisi adına değil, taşıyıcı veya taşıyıcılar adına tanzim etmektedir. Bilgi için bkz. Hill, s. 185.

²⁴² Johansson, s. 62; Hill, s. 11; Akdeniz, Komisyonculuk, s. 2; Hoeks, s. 53; Ramberg, Freight Forwarding, s. 5.

²⁴³ Bkz. 1967 UNIDROIT Draft Convention on Contracts of Agency for Forwarding Agents relating to International Carriage of Goods, Unification of Law 1967, Yearbook 1966, s. 413 vd. (Verheyen, Wouter: "Could (Contractual Incorporation of) the DCFR or PECL be an Answer to the Lack of Harmonisation in

Günümüzde ancak, tarafların iradeleri çerçevesinde komisyonculuk sözleşmelerine dâhil edebilecekleri, yukarıda bahsi geçen FIATA Taşıma İşleri Organizatörlüğü Hizmetleri için Model Kurallar mevcuttur.

Taşıma işleri organizatörlüğü de taşıma işlerinin organizasyonunu içerdiğinden MTO ile benzeri bir kategoride yer almaktadır. Esasında ikisi arasında günümüz ticaret uygulamasında bir ayırım gözetmek de oldukça güçtür.²⁴⁴ Zira bir dönem klâsik manada yalnızca taşımanın gerçekleştirilmesini sağlayan, aracılık yönü bulunan taşıma işleri organizatörleri²⁴⁵, bugün, zaman zaman eşyanın taşınması yükümlülüğünü de üstlenmektedirler.²⁴⁶ Zira ancak bu şekilde ticarî sektörün içerisinde daha fazla kazanç elde edebilmişlerdir.²⁴⁷ Taşıma yükümlülüğünü de üstlenen bir taşıma işleri organizatörü tek veya birden fazla taşıma ortamında eşyanın taşınmasını üstlenebilecektir. Bununla

the Field of Forwarding Law?”, çalışmamızda “Harmonisation” olarak anılmıştır, European Journal of Commercial Contract Law, 2015, Vol. 7, N. 1-2, s. 82, dp. 4’ten aynen aktarımla).

²⁴⁴ Haak/Hoeks, Intermodal Transport, s. 89; Ramberg, Freight Forwarding, s. 5-6. Nitekim *De Wit* tarafından taşıma işleri komisyoncusunun bir çeşit MTO olduğu ifade edilmiştir. Bkz. *De Wit*, s. 19-26. Taşıma işleri komisyoncusunun eşyanın taşınması sorumluluğunu üstlendiği hâlde konunun taşıyıcıdan farksız olduğuna dair bkz. Johansson, s. 63; Coşkun, s. 61.

²⁴⁵ Glass, s. 10; Ramberg, Freight Forwarding, s. 5. Sadece aracılık ve organizasyon görevini üstlenen taşıma işleri organizatörlerinin eşyanın taşınmasından değil, taşınmanın gerçekleştirilmesi için yetkin kişilerin seçimi ile onlara verilen talimat çerçevesinde sorumlu tutulacağı unutulmamalıdır. Aynı yönde bkz. Deniz, Konteyner, s. 32; Carr, Indira: “International Multimodal Transport, UK Law for the Millenium”, United Kingdom Comparative Law Series, 1998, Vol. 19, s. 305; Arkan, Sabih: “Yolcu ve Eşya Taşımalarında Aracılık Faaliyetine İlişkin Yargıtay Kararları Üzerine Bir İnceleme”, çalışmamızda “Aracılık” olarak anılmıştır, AÜHFD, 1988, C. 40, S. 1-4, s. 320; Arkan, Sabih: “Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler”, çalışmamızda “Komisyoncu” olarak anılmıştır, AÜHFD, 1980, C. 37, S. 1, s. 314.

²⁴⁶ Hill, s. 38; Glass, s. 32; Johansson, s. 63; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 34; Şit, Karayolu, s. 31; Kula, s. 128; Hoeks, s. 19, 53; Haak/Hoeks, Intermodal Transport, s. 89; Ramberg, Freight Forwarding, s. 5-6; Ramberg, Jan: The Law of Transport Operators, çalışmamızda “Transport Operators” olarak anılmıştır, Nordstedts Juridik, Stockholm 2005, s. 22; Reynolds QC, s. 254; Ünan, Samim: “Karayolu Taşıma Kanunu’ndaki Eşya Taşımaya, Taşımacı Acentesine, Taşıma İşleri Yüklenicisine ve Zorunlu Sigortaya İlişkin Bazı Yanlış Düzenlemeler”, çalışmamızda “Düzenlemeler” olarak anılmıştır, Mehmet Somer’in Anısına Armağan, Kurtiş Matbaacılık, İstanbul, 2006, s. 391; Süzel, s. 163. *Hill* ve *Ramberg* tarafından taşıma işini de üstlenmediği hâlde sorumluluğunun vekâlet ilişkisine dayalı olacağı belirtilmiştir. Bkz. Hill, s. 44; Ramberg, Freight Forwarding, s. 6.

²⁴⁷ Bkz. Spanjaart, Multimodal Transport Law, s. 21.

birlikte, MTO, yalnızca birden fazla taşıma ortamında eşyanın taşınmasını üstlenen kişiye verilen sıfattır. Bu şekilde, belki ikisi arasında bir ayırım ortaya koyulabilecektir.

Taşımacılık faaliyetinde kullanılan bazı taşıma belgelerinde taşıtan karşısında yer alan kişinin MTO mu yoksa taşıma işleri organizatörü mü olduğu konusunda yine kimi zaman tereddütler doğabilmektedir. Örneğin taşıma işleri organizatörü bazen taşımanın bir kısmını yürütmeyi taahhüt etmekte fakat diğer kısmı için yalnızca aracılık konumunu üstlenmektedir. Bazen de taşımanın bir kısmı için sözleşme ile kendisinin tercihine bırakılmak suretiyle taşımayı bizzat gerçekleştirebilme ya da ifa için bir başka taşıyıcıyı seçebilme imkânı tanınmaktadır.²⁴⁸ Taşıma işleri organizatörünün açıkça taşımayı gerçekleştirmeyi taahhüt ettiği hâller taşıtan ile aralarındaki sözleşmenin hukukî niteliğini belirlemede daha kolaylık sağlamaktadır. Diğer sözleşmeler açısından ise, taşıma işleri organizatörü konumundaki kişinin edimin yerine getirilmesini alt taşıyıcılara yüklemesi durumunda bir “organizatör” mü, yoksa “taşıyıcı” sıfatıyla mı hareket ettiğinin belirlenmesi güçlük taşıyabilmektedir.²⁴⁹ Bu noktada taşıma belgelerinin ve taraflar arasındaki sözleşmenin hükümlerinin dikkatle ve ayrıntıları ile yorumlanarak sonuca varılması gerekir.²⁵⁰

²⁴⁸ Carr, s. 302; Layton/Dinelli/Schilling, s. 817; Verheyen, Harmonisation, s. 85.

²⁴⁹ Hoeks, s. 54.

²⁵⁰ Hoeks, s. 54. Hangi kriterlere göre bir ayırım yapılabileceğine kısaca temas edilecek olursa, özellikle taraflar arasındaki sözleşmedeki veya sözleşme görüşmelerindeki ifadelerin yorumu, taşıma belgelerinde yer verilen kayıtlar, taraflar arasındaki ödeme belgeleri ile fatura ve ifanın şekli ayırt edici nitelik taşımaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Carr, s. 300-301; Bozkurt, s. 418; Kara, Freight Forwarder, s. 74-75; De Wit, s. 25-26; Spanjaart, Multimodal Transport Law, s. 23-24; Akdeniz, Komisyonculuk, s. 50 vd.; Layton/Dinelli/Schilling, s. 818; Reynolds QC, s. 254; Verheyen, Harmonisation, s. 83. Bir İtalyan mahkemesi kararından örnek verilecek olursa, denizyolu ve karayolu taşınmasını içeren bir multimodal taşımada MTO, taşıma sırasında malların çalınmasından doğan zarardan kaçınmak için taşıma işleri komisyoncusu sıfatıyla hareket ettiği iddiasında bulunmuştur. Mahkeme, MTO'nun taşıtana karşı yansıttığı faturada taşımacılık ücretinin yer aldığı, ayrıca komisyonculuk için bir ifade belirtilmediğini dikkate alarak taşımanın üstlenildiği, taşıma işleri komisyonculuğunun söz konusu olmadığı sonucuna varmıştır. Bkz. *ACE Europe Group c. Emil Cargo S.R.L., Hanjin Italy S.P.A. e Logtrainer S.R.L.*, Tribunale di Bologna, 02.12.2015, Il Diritto Marittimo, Vol. 19, N. 3, s. 208-209.

Taşıma yükümünü kısmen de olsa üstlenen taşıma işleri organizatörünün sorumluluğu hakkında öğretilerde tartışmalara yer verilmiştir.²⁵¹ Karşılaştırmalı hukukta taşıma işini de üstlendiği için sözleşmenin bütünü yönünden taşıyıcının sorumluluğunu taşıdığı yaklaşımını benimseyen görüşler bulunmakla birlikte, sözleşmeye göre yalnızca aracılık faaliyeti gördüğü hizmetler yönünden bir ayırımı gidilerek kısmen de olsa vekâlet hükümlerinin uygulanması gerektiğini savunan görüşler de bulunmaktadır.²⁵²

Türk hukuku açısından, MÖHUK'ta taşıma işleri organizatörlüğü sözleşmesine uygulanacak hukuk hakkında herhangi bir özel hüküm yer almamaktadır.²⁵³ TTK açısından ise taşıma işleri organizatörünün statüsü m. 917 ile 930 arasında düzenlenmiş ve bu kişi taşıma işleri komisyoncusu olarak anılmıştır.²⁵⁴ Taşıma işleri komisyoncusunun yerine getirdiği hizmetler m. 918 ile 919'da sayılmıştır. Prensipte olarak, aracılık veya eşyanın yalnızca taşınması ile buna bağlı hizmetlerin sağlanmasını üstlendiğinde taşıma işleri organizatörü taşıyıcının sorumluluğuna sahip olmayacaktır.²⁵⁵ Bununla birlikte, taşıma yükümü üstlenildiğinde, tıpkı TTK m. 926'da olduğu üzere,

²⁵¹ Hill, s. 57; Akdeniz, Komisyonculuk, s. 2.

²⁵² Özellikle malın bir limana kadar taşınmasını, ondan sonraki kısmında ise tayin edilecek bir başka taşıyıcı tarafından varma noktasına taşınmasının üstlenildiği sözleşmeler açısından tartışma söz konusudur. Bkz. Deniz, Konteyner, s. 33; Glass, s. 61. Ayrıca bu durumda sorumluluk hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Hill, s. 57 vd; Tereshchenko, s. 230.

²⁵³ Konu hakkında bkz. Burdurlu-Ahlat, Özlem: "Avrupa Birliği ve Türk Hukuku Düzenlemelerinde Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk", çalışmamızda "Taşıma İşleri Komisyonculuğu" olarak anılmıştır, Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi, 2022, C. 12, S. 2, s. 1795-1843.

²⁵⁴ Taşıma işleri komisyoncusu ile taşıma işleri organizatörünün aynı anlamı taşıdığı hakkında bkz. Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 33. Ayrıca bkz. Kula-Değirmenci, Komisyoncu, s. 82. Komisyoncu teriminin tercihine dair eleştirisi için bkz. Karan, İki Temel Sorun, s. 157.

²⁵⁵ Hill, s. 44; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 34; Hoeks, s. 48. *Coşkun* tarafından taşıma işleri organizatörlerinin uluslararası taşıma konvansiyonları ile sorumluluklarının sıkı şekilde düzenlenmemesi itibarıyla, MTO-taşıma işleri organizatörü ayırımında yer alan bazı durumlarda taşınan eşya ile ilgili yükümlülük üstlenen tarafın sözleşmede kendisini sorumluluktan kurtaracak hükümlere rahatlıkla yer verebildiği ve bunları karşı tarafa ileri sürebildiği ifade edilmiştir. Bkz. Coşkun, s. 62. Elbette ki kötü niyetli yaklaşımlar, bizece, uyuşmazlığı çözen merci tarafından MTO ve taşıma işleri organizatörü arasındaki farkın somut durumda ayrıntıları ile belirlenmesi ve edim borçlusunun hangi rolü üstlendiğinin tayini ile önlenilecektir. Buradaki sorumluluğun belirlenmesinde taraflar arasındaki sözleşmede yer alan ifadelerden yola çıkılabileceği gibi yine aradaki ilişkinin tesisinde kullanılan taşıma belgeleri de nazara alınabilecektir. Bu konuda ayrıntılı inceleme ve öneriler için bkz. Akdeniz, Komisyonculuk, s. 51 vd.

organizatör aynı zamanda taşıyıcı sayılacaktır.²⁵⁶ Dolayısıyla, multimodal taşımada, taşıma sorumluluğunu da üstlenen bir “organizatör”, MTO olarak karşımıza çıkacaktır.

Taşıma işleri komisyonculuğu, multimodal taşımaya göre daha köklü bir konuma sahip olduğundan, karşılaştırmalı hukukta da maddî hukuk düzenlemelerinde de daha çok yer edinmiştir.²⁵⁷ Taşımacılık sektöründeki teknolojik gelişmeler ve iş ilişkilerinin çok katmanlı bir hâl alması, taşıma işleri komisyonculuğu gibi aracılık görevlerini üstlenen dijital platformların, benzeri rol üstlenen kişilerin ve özel sözleşme tiplerinin ortaya çıkmasını desteklemiştir. Özellikle taşıma planlamacısı (*transport orchestrator*) veya yük entegratörü (*freight integrator*) gibi taşıma işinin planlanması ve farklı taşıyıcıların uhdesinde yer alan ve belirli bir yöne hareket eden yüklerin birleştirilerek uygun maliyetle taşınması görevini üstlenen araçların pozisyonu ve sorumluluğu taşıma işleri komisyoncusunununkine benzetilmektedir.²⁵⁸

1.3.2.2.2.2. Broker ve Acente

Broker, genellikle, taşıma ve charter sözleşmelerinde tarafları bir araya getirerek sözleşmenin akdedilmesini amaçlayan aracı kişidir.²⁵⁹ Eşyanın taşınması veya charter

²⁵⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Akdeniz, Umut: “Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşini Üzerine Alması ve Bunun Hukuki Sonuçları”, çalışmamızda “Taşıma İş” olarak anılmıştır, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2013, C. 4, S. 2, s. 185-186.

²⁵⁷ Söz konusu düzenlemeler karşılaştırmalı hukukta sıklıkla ticaret kanunlarında yer almaktadır: Bokareva, s. 51. Nitekim Türk hukukunda da vurgulandığı üzere, TTK m. 917 ve m. 930 arasında düzenlenmiştir.

²⁵⁸ Ayrıntıları için bkz. Verheyen, Freight Forwarding, s. 266-268; Tereshchenko, s. 214.

²⁵⁹ Ünsal, Muhammed: Deniz Hukukunda Brokerlik, Seçkin Yayınları, Ankara 2019, s. 21; İnci, Özge: Navlun Sözleşmelerinde Tellallık, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2002, s. 51; Johansson, s. 62; Ülgen, Taşımacılık, s. 14; Hoeks, s. 59; Samim: “Navlun Sözleşmesinin Akdinde Temsil ile İlgili Bazı Sorunlar”, çalışmamızda “Temsil” olarak anılmıştır, Deniz Hukuku Dergisi, 1997, C. 2, S. 4, s. 74.

sözleşmesinin icrasından ziyade tarafların anlaşma kurmaları için koordine edilmesinden sorumludur.²⁶⁰ Diğer bir grup broker ise, gemi satışını organize etmektedir.²⁶¹

Brokerlerin haricinde özellikle büyük deniz taşıma şirketlerinin merkez kuruluşlarının bulunmadığı yerlerde bölgesel veya limana özgü acenteleri de mevcuttur.²⁶² Brokerden farklı olarak acente ile belirtilen şirketler arasında süreklilik içeren bir ilişki söz konusudur.²⁶³ Acentelik faaliyetini yürütenler, liman veya bölgeye yönelen sevkiyatın kontrolü, yükleme ve boşaltmanın organizasyonu, temsil ettikleri şirketlerin ilgili bölgedeki işlerinin yönetilmesi ve hizmetlerin pazarlanması gibi faaliyetlerden sorumludur.²⁶⁴ Son olarak, belirli limanlar arasında rota izleyerek ticarî yük taşınmasını sağlayan düzenli hat taşımacılığı gemileri²⁶⁵ ile herhangi bir tarife ile bağlı olmayan, ihtiyaca göre yük taşıma görevini yerine getiren, teknik ifade ile *tramp* gemilere²⁶⁶ hizmet eden acenteler de bulunmaktadır.²⁶⁷

²⁶⁰ Ünsal, s. 21; İnci, s. 51; Johansson, s. 62; Hill, s. 27; Ünan, Temsil, s. 74.

²⁶¹ Hill, s. 27; İnci, s. 51.

²⁶² Var, Kübra: Gemi Acenteliği Sözleşmesi, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2015, s. 4-5. Teknik terminolojide, İngilizce dilinde bu kişiler "*liner agent*" ile "*port agent*" olarak ifade edilmektedir. Bkz. Johansson, s. 62. Benzer bir kavram olan lojistik işletmecisinin tanımı için ise bkz. Karayolu Taşıma Yönetmeliği m. 4(1-ğğ).

²⁶³ Ünsal, s. 40.

²⁶⁴ Hill, s. 27; Johansson, s. 62; Hoeks, s. 59; Var, s. 6-7; Algantürk-Light, Didem: "6102 sayılı TTK Uyarınca Gemi Acentelerinin Tabi Olduğu Hükümlerin Değerlendirilmesi", İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2013, C. 12, S. 24, s. 5-7.

²⁶⁵ *Illustrated Dictionary of Cargo Handling* adlı eserde *tramp* gemi kavramı içerisinde düzenli hat taşımacılığının da tanımı yapılmaktadır. Tanım için bkz. *Illustrated Dictionary of Cargo Handling*, s. 184. Düzenli hat taşımacılığında geminin izleyeceği rota, ayrılma limanı ile varma limanı önceden belirlidir. İlaveten, zaman planı da tespit edilmiş olup eşya taşıyanların bilgisine duyurulur. Bilgi için bkz. Cumalıoğlu, s. 1.

²⁶⁶ *Tramp* gemi hakkında açıklamalar için bkz. *Illustrated Dictionary of Cargo Handling*, s. 184.

²⁶⁷ Johansson, s. 62; Hill, s. 27; Var, s. 46-47.

Brokerler ile MTO arasındaki fark, broker ile taşıma işleri organizatörü arasındaki farktan²⁶⁸ daha belirgindir. MTO'nun özellikle taşıma işinin koordine edilmesinin yanı sıra eşyanın taşınması sorumluluğunu da üstlenmesi bu noktada ayırt edici kuvvettedir. Brokerler ile taşıma işleri organizatörleri de temsil ilişkisi yönünden ayrılmaktadır.²⁶⁹ Nitekim brokerler açısından, karşılaştırmalı hukukta pek çok düzenlemede taşıma işleri organizatörlerinin aksine, temsil ettikleri kişi adına hareket ederken gerçekleştirdikleri işlemlerin hukukî sonuçları, kendileri üzerinde değil temsil ettikleri kişi üzerinde doğmaktadır.²⁷⁰ Diğer bir ifade ile taşıma işleri organizatörleri bakımından söz konusu olmayan bir dolaylı temsil ilişkisi mevcuttur.²⁷¹

Diğer yandan acentelik ise, daha ziyade belirli bir bölge veya limanda süreklilik içeren bir iş görme ilişkisi doğurmaktadır.²⁷² MTO'nun ise taşımayı koordinasyon işlevi bir taşıma sözleşmesi ile ilgilidir. MTO, ilaveten, eşyanın varma yerine taşınması sorumluluğunu üstlenmesi ile tüm işlemleri kendi adına ve hesabına gerçekleştirmesi yönünden de acenteden ayrılmaktadır.

1.3.2.2.3. MTO'nun Çalışanları, İfa Yardımcıları ve Taşıma Sürecinde MTO Tarafından Yetkilendirilen Diğer Kişilerin Rolü

1.3.2.2.3.1. Alt Taşıyıcılar

MTO büyük ölçekli taşıma ilişkilerinin yürütülmesinde çoğu zaman, başta alt taşıyıcılar olmak üzere, bazı yardımcı kişilerden faydalanmaktadır. Özellikle, taşımanın bir veya

²⁶⁸ Taşıma işleri organizatörü ile brokeri görevleri arasındaki ayrımın net olmadığına dikkat çeken *Hill*, taşıma işleri organizatörünün özellikle taşımanın tümünü koordinasyon sorumluluğu sebebiyle broker veya acenteden farklı bir konumunun olabileceğine dikkat çekmektedir. Bkz. *Hill*, s. 28.

²⁶⁹ *Hill*, s. 52-53.

²⁷⁰ *Hill*, s. 52-53; *Ünsal*, s. 30; *İnci*, s. 51.

²⁷¹ *Hill*, s. 52-53; *Ünsal*, s. 30; *İnci*, s. 51.

²⁷² *Var*, s. 69 vd.

birden fazla ayağını alt taşıyıcılar vasıtasıyla gerçekleştirmeyi tercih edebilmektedir.²⁷³ Böylece taşıma borcunu üçüncü kişilerle akdettiği çeşitli taşıma sözleşmeleri ile yerine getirmektedir.²⁷⁴ Bu noktada geniş bir bakış açısıyla, bir sözleşme ağı oluşmaktadır. Örneğin, MTO ile taşıtan arasında multimodal taşıma sözleşmesi ve MTO ile fiilî taşıyıcılar arasında ise karayolu, denizyolu, havayolu veya demiryolu taşıma sözleşmeleri kurulmaktadır. Kimi zaman bu sözleşme ağı daha da katmanlı bir hâl almakta, fiilî taşıyıcı ile MTO arasında taşıma işini birbirine aktaran birden fazla alt taşıyıcı veya taşıma işleri organizatörleri de yer alabilmektedir.

Üst paragrafta bahsi geçen sözleşme ağı çeşitli sorumluluk ilişkileri oluşturmakta ve bunlara yönelik tartışmaları da beraberinde getirmektedir. Örneğin, alt taşıyıcının, fiili nedeniyle oluşan zarardan MTO'ya karşı alt taşıma sözleşmesine bağlı sorumluluğu, MTO'nun taşıtana karşı multimodal taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu, alt taşıyıcının asıl taşıma ilişkisi olan multimodal taşıma ilişkisindeki taşıtana karşı sözleşme dışı sorumluluğu çeşitli tartışmaların merkezinde yer almaktadır.

Çalışmamızın tümünde odak noktası MTO ile taşıtan arasındaki multimodal taşıma sözleşmesidir. Bu bakımdan daha ziyade MTO'nun sorumluluğu önem taşımaktadır. Fakat bu ilişkinin ifasında diğer kişilerin kusuru hâlinde, asıl taşıtan ve yük ile ilgililer tarafından hangi hukukî mekanizmalara başvurulabilir kısaca temas etmekte fayda bulunmaktadır. Pek çok maddî hukuk sistemine göre MTO, taşıtana karşı sözleşmede taraf sıfatı bulunmayan alt taşıyıcıların ve diğer ifa yardımcılarının kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur.²⁷⁵ Eşya taşıtan, hasar veya zıya gerçekleşmesi ya da sözleşmeye aykırılık içeren bir hâl ile karşılaşılması durumunda doğrudan MTO'dan talepte

²⁷³ Hoeks, s. 7; Adıgüzel, Fiilî Taşıyıcı, s. 5.

²⁷⁴ Kula-Değirmenci, Nil: "Taşıyanın "Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden" Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı", çalışmamızda "Fiili Taşıyan" olarak anılmıştır, İÜHFİM, 2015, C. 73, S. 1, s. 391; Adıgüzel, Fiilî Taşıyıcı, s. 7.

²⁷⁵ Coşkun, s. 67; Kula, s. 69; Adıgüzel, Fiilî Taşıyıcı, s. 7. Nitekim Türk hukukunda eşya taşımaları açısından bu prensip TTK m. 879'da ifade edilmiştir.

bulunabilecektir. MTO da kusurları ve taşıtana karşı karşıladığı zarar ölçüsünde alt taşıyıcılar ve diğer ifa yardımcılarına rücu edebilecektir.

Bununla birlikte, multimodal taşıma sözleşmesi ile alt taşıma sözleşmelerinin birbirinden bağımsız niteliği, taşıma ilişkisinin bütününde birtakım sorunlara neden olmaktadır. MTO ile alt taşıyıcının ilişkisine uygulanacak kurallar, söz gelimi karayolu taşımasından doğan bir ihtilâf söz konusu ise, genel anlamda uluslararası konvansiyonlar veya iç hukuk kuralları çerçevesinde tespit edilebilir. MTO ile taşıtan arasındaki ilişkide aynı belirlilikten söz edilememektedir. Zira multimodal taşıma hakkında küresel anlamda geniş kabul gören bir uluslararası konvansiyon bulunmamaktadır. Aşağıda²⁷⁶ daha teferruatlı ele alacağımız taşıma hukukunu oluşturan uluslararası konvansiyonların multimodal taşıma ilişkilerine etkileri sınırlıdır.²⁷⁷ Tümüyle bir devletin sınırlarında gerçekleşen multimodal taşımalar açısından da bazen iç hukuk düzenlemelerinde de yeterince hüküm bulunmamaktadır. Dolayısıyla esasında aynı hukukî olaydan veya fiilden, örneğin kara taşıması sırasında eşyanın çalınmasından doğan ihtilâf MTO ile alt taşıyıcı arasında bir rejime göre, MTO ile taşıtan arasında ise bir başka hukukî rejime göre çözümlenebilecektir. Bağımsız karakterlerine rağmen böylesine sıkı ilişkili iki sözleşmeden doğan ihtilâfin farklı düzenlemelere göre ele alınması özellikle zararın MTO tarafından karşılandığı hâlde kendisi tarafından alt taşıyıcıya rücu edildiğinde adil olmayan sonuçların doğmasına neden olabilmektedir.²⁷⁸ Zira verilen örnekte söz gelimi alt taşıyıcı MTO'ya, karayolu taşımasını düzenleyen CMR uyarınca MTO'nun taşıtana ödediğinden daha düşük bir bedel ödeyebilecektir.

Bazen multimodal taşıma ilişkisindeki taşıtan, zararı için doğrudan alt taşıyıcıya da başvurabilmektedir.²⁷⁹ Esasında multimodal taşıma sözleşmesinin taşıtanı ile alt taşıyıcı arasında herhangi bir akdî ilişki bulunmamaktadır. Bu bağlamda pek çok devletin maddî

²⁷⁶ Bkz. Başlık 2.3.

²⁷⁷ Hoeks, s. 8; Thomas, s. 764

²⁷⁸ Hoeks, s. 8; Thomas, s. 764.

²⁷⁹ De Wit, s. 439. Türk hukuku bakımından örneğin bkz. TTK m. 887.

hukuk düzenlemeleri açısından ancak sözleşme dışı sorumluluk hükümleri altında düzenlenen genel hükümlerin dikkate alınabileceği belirtilmektedir.²⁸⁰ Bununla beraber, devletlerin taşıma hukukunu düzenleyen maddî hükümlerinde sözleşmenin nispliği ilkesini biraz daha yumuşatan ve esas taşıtan tarafından alt taşıyıcıya doğrudan başvurma imkânını destekleyen bazı özel hükümlere yer verilmiştir.²⁸¹ Aynı şekilde, alt taşıyıcıların da asıl taşıma sözleşmesindeki bazı hükümlerden, sınırlandırmalardan ve sorumsuzluk şartlarından faydalanmasına imkân tanınan düzenlemeler getirilmiştir.²⁸² Bu hükümlere istinaden, zarar için asıl taşıtan ve yük ile ilgililerin fiilî taşıyıcıya başvurmaları, aralarında bir sözleşme ilişkisinin bulunmaması dikkate alındığında özel karakterli, sözleşme benzeri bir ilişkiye dayandırılmaktadır.²⁸³

Elbette alt taşıyıcılara yöneltilen böyle bir davada, ilişki yabancılık unsuru taşıyorsa öncelikle uluslararası anlaşmaların kapsamında değerlendirilmesi, uluslararası anlaşmaların uygulanması mümkün değil ise de uygulanacak hukukun tespiti gereklidir. Tarafımızca bu noktada taşıtan ile alt taşıyıcılar arasındaki sözleşme dışı ilişkiye dair taleplerin farklı hukuklarda farklı şekilde ele alınmasının vasıf ihtilâflarına neden olabileceği öngörülmektedir.

Vasıflandırmaya ilişkin problemler bir yana bırakıldığında, özellikle deniz ticareti hukukunda kullanılan “*identity of carrier clause*” gibi taraflar arasındaki sözleşmede veya konişmentoda taşıyıcıyı belirleyen ve onunla beraber taşımada rolü bulunan diğer alt taşıyıcıları sorumluktan arı tutan kayıtlar²⁸⁴, *himalaya clause* gibi alt taşıyıcının asıl taşıyıcının sorumluluğu hakkındaki asıl taşıma sözleşmesindeki sınırlamalardan ve itiraz

²⁸⁰ De Wit, s. 439; Ramberg, Transport Operators, s 105; Aksoy, Fiilî Taşıyıcı, s. 62.

²⁸¹ De Wit, s. 439; Yetiş-Şamlı, Sorumluluk, s. 73. Ayrıca bkz. Ramberg, Transport Operators, s. 111. Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Aksoy, Fiilî Taşıyıcı, s. 135 vd. Örneğin Türk hukuku bakımından TTK m. 888(3) ve 1191(4)'te taşıyan ile fiilî taşıyıcının aynı zarardan dolayı müteselsil sorumluluğuna yer verilmiştir.

²⁸² Türk hukuku açısından örneğin bkz. TTK m. 888(2) ve m. 1190 vd.

²⁸³ Ayrıntılı bilgi için bkz. Adıgüzel, Fiilî Taşıyıcı, s. 9; Yetiş-Şamlı, Sorumluluk, s. 73.

²⁸⁴ Ramberg, Transport Operators, s. 108.

ile def'ilerden faydalanmasını mümkün kılan şartlar²⁸⁵ ve diğer sorumsuzluk kayıtlarının da uygulanacak hukuk içerisinde anlamlandırılması önem taşımaktadır.²⁸⁶

Multimodal taşıma ilişkisi ile bağlantılı alt taşıma ilişkilerindeki uyumsuzluklarda bu meseleler yargı mercilerini sıklıkla meşgul etmektedir. Fakat konumuz açısından özellikle yabancılık unsuru taşıyan multimodal taşıma sözleşmesi ile bağlantılı ilişkilerin ele alınması üst paragrafta açıklanan sebeplerle ilgi çekici olsa da kapsam yönünden mümkün görünmemektedir.²⁸⁷ Bununla beraber, özellikle MTO'nun sorumluluğuna temas edilen noktalarda alt taşıyıcı ve diğer ifa yardımcılarının kusuru ve etkilerinden ancak yeri geldikçe ve çalışmamızın detaylandırılması noktasında ihtiyaç duyuldukça söz edilecektir.

1.3.2.2.3.2. MTO'nun Çalışanları ve Temsilcileri

MTO'nun çalışanları ifadesinden kendi ticarî işletmesinde çalışan, çoğunlukla bir iş akdi bağı bulunan kimseler anlaşılmalıdır.²⁸⁸ Uluslararası taşıma hukuku konvansiyonlarında bu kişilerin eylem ve işlemlerinden taşıyıcının sorumlu olduğu kaleme alınmaktadır. Zira aralarında bir bağlılık, talimat verme ve alma ilişkisi bulunmaktadır. MTO'nun çalışanları içerisinde iş akdi ile çalışanların (örneğin kaptan, makinist, pilot, şoför, tayfa, uçuş ekibi, istifçiler ve diğer çalışanlar) dışında stajyer veya taşıma işinde görev alan aile ve arkadaşları da sayılabilir.²⁸⁹ MTO'nun temsilcileri ifadesinden ise, özellikle onun

²⁸⁵ Bkz. TTK m. 888(2). Ayrıca bkz Ramberg, *Transport Operators*, s. 110-112; Spanjaart, *Multimodal Transport Law*, s. 79.

²⁸⁶ De Wit, s. 441; Ramberg, *Transport Operators*, s. 108. Ayrıca bkz. *Multimodal Taşıma Konvansiyonu* m. 20(2).

²⁸⁷ Konu hakkında ayrıntılı bilgiye erişim için bkz. Kula-Değirmenci, *Fiili Taşıyan*, s. 393 vd.; De Wit, s. 440 vd.

²⁸⁸ Ülgen, *Taşımacılık*, s. 15; Yeşilova, *Yardımcı Şahıslar*, s. 57 vd. TTK'da "taşıyanın adamları" olarak yapılan tanım için bkz. TTK m. 1179(2); Arkan, Sabih: "CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk", çalışmamızda "Yardımcılar" olarak anılmıştır, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65'inci Yaş Armağanı, Olgaç Matbaası, Ankara 1988, s. 320-321.

²⁸⁹ Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 182; Yetiş-Şamlı, *Sorumluluk*, s. 75-77; Adıgüzel, Burak: "Eşya Taşımalarında Taşıyıcı Yardımcısı Kavramı ve Yardımcıların Taşıyıcının Sorumluluğuna Etkisi", çalışmamızda "Taşıyıcı Yardımcısı" olarak anılmıştır, *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2008, C. 3, S. 2, s 292, 296;

sözleşmenin kurulması ve kendisi adına hareket etmesi için yetkilendirdiği acente anlaşılmaktadır.²⁹⁰

Asıl taşıyıcının temsilcileri ve çalışanları sorumluluk hükümleri yönünden uluslararası anlaşmalarda ve devletlerin maddî hukuk kurallarında, alt taşıma veya diğer sözleşmeler ile taşımaya bağlı yükümlülüklerin icrasını devrettiği kişilerden farklı şekilde ele alınmamaktadır. Taşıma hukukunu düzenleyen uluslararası konvansiyonlarda da hatta taşıyıcının temsilcileri ve çalışanlarının fiillerinden açıkça taşıyıcının sorumlu tutulacağı²⁹¹, yükümlülükler tarafından doğrudan bu kişilere açılan davalarda ise bu kişilerin asıl taşıyıcının faydalandığı sorumluluk sınırlandırmaları ile sorumsuzluk hâllerinden istifade edebileceği belirtilmiştir.²⁹² Bu bakımdan sayılan kişiler, alt taşıyıcılar ve diğer bağımsız ifa yardımcıları ile aynı muameleyi görmektedirler.

1.3.2.2.3.3. Liman ve Demiryolu İşletmeleri, Kargo Konsalidatörleri, Depo İşletenler, Ardiyeciler, Yer Hizmetleri ve Diğer Kişiler

Liman, terminal, demiryolu işletmeleri, depo işletenler ve yer hizmetleri MTO'nun akdî yükümlülüklerinin gerçekleştirilmesine katkısı bulunan kişiler arasındadır.²⁹³ MTO tarafından taşıma işi kısmen veya tamamen bizzat gerçekleştirilebilecek ise de özellikle bir başka devlette bulunan terminal ve depo işletmelerinde gerçekleşen yükleme, boşaltma ve muhafaza işlemlerini icra etmek için üçüncü kişilerin yardımına ihtiyaç

Ülgen, Taşımacılık, s. 15. Ayrıca, gemiyi çarter sözleşmesi ile tahsis eden ile diğer taşıma araçlarını *leasing* sözleşmesi ile kiralayan kişiler bu grup içerisinde yer almayacaktır. Bilgi için bkz. Aksoy, Fiilî Taşıyıcı, s. 182.

²⁹⁰ Aksoy, Fiilî Taşıyıcı, s. 181; Yetiş-Şamlı, Sorumluluk, s. 80.

²⁹¹ Örn bkz. 1956 tarihli Eşyanın Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi'nin (*Convention on the Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, "CMR") m. 3; Hamburg Kuralları m. 5(4). Türkiye'nin de taraf olduğu CMR'nin Türkçe metni için bkz. RG., 04.01.1995, S. 22161. CMR'de değişik yapan 1978 tarihli Değişiklik Protokolüne Katılma Kararı için bkz. RG., 03.12.1977, S. 21788. Ayrıca bkz. TTK m. 1179(1).

²⁹² Örn bkz. Lahey-Visby Kuralları, m. 4(bis); Hamburg Kuralları m. 7(2). Ayrıca bkz. TTK m. 1190(2).

²⁹³ Johansson, s. 62; Konur, s. 17; Çakıcı, s. 92; Ülgen, Taşımacılık, s. 16; Yeşilova, Yardımcı Şahıslar, s. 59; Kubilay, s. 12 vd.

duyulmaktadır. Ayrıca sayılan bu işlemler öncesinde ve sonrasında da taşıma aracının yönlendirilmesinde kılavuzluk, pilotaj, römorkaj ve palamar gibi çeşitli hizmetler de verilmektedir.²⁹⁴ Söz konusu hizmetlerin yerine getirilmesinde rolü bulunan kişilerin alt taşıyıcılar gibi ifa yardımcısı olarak anılması mümkündür.²⁹⁵

Eşyada meydana gelen hasar ve zıya bazen iki taşıma modu arasındaki bu süreçte, yükleme, istif veya boşaltma ile depolama anında meydana geldiğinden bu kişilerin sorumluluğunun belirlenmesi de önem taşır.²⁹⁶ Sayılan kişilerin sorumluluklarını tespit eden ve yürürlükte olan çok taraflı herhangi bir uluslararası anlaşma bulunmamaktadır.²⁹⁷ MTO, yabancılık unsuru içeren ilişkilerde, zararın adı geçen kişilerin kusurundan doğduğu iddiasında ise, akdî sorumluluğa göre uygulanacak hukukun genel hükümlerine başvurabilecekken; taşıtan ve yükle ilgililer ise uygulanacak hukukun akit dışı sorumluluğa, özellikle haksız fiil sorumluluğuna yönelik hükümlerine müracaat edebilecektir. Bununla birlikte, sorumluluk hakkında alt taşıyıcılar hakkında yer verdiğimiz açıklamalar kapsamında taşıtanın alt taşıyıcılara doğrudan müracaatını mümkün kılan uygulanacak hukukun iç hukuk düzenlemelerindeki özel maddî hükümlerine başvurma imkânı genel anlamda bu kişilere müracaat hususunda da geçerli olabilecektir.²⁹⁸ Son olarak, MTO, anılan kişiler üzerinde emir ve talimat verme yetkisini muhafaza ettiği için ve bu kişiler ifa yardımcısı sayıldığından, MTO'nun taşıtana karşı

²⁹⁴ Konur, s. 17; Kubilay, s. 14.

²⁹⁵ Bkz. Aksoy, Konteyner, s. 148. Ayrıca bkz. Yargıtay 11. HD, 14.07.2011, E. 2010/655; K. 2011/8895. Karara erişim için bkz. <www.legalbank.net>, (05.04.2021).

²⁹⁶ Bokareva, s. 53. Bazı kararlar için bkz. Yargıtay 11. HD, 21.10.2014, E. 2013/14790, K. 2014/16144; Yargıtay 11. HD, 11.11.2020, E. 2020/1369; K. 2020/4947; Yargıtay 11. HD, 24.09.2013, E. 2011/13295, K. 2013/16474. Kararlara erişim için bkz. <www.legalbank.net>, (05.04.2021).

²⁹⁷ Bu konuda Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu (*The United Nations Commission on International Trade Law*, “UNCITRAL”) tarafından 1991 tarihinde hazırlanmış olan “Milletlerarası Ticarete Taşıma Terminali İşletenlerin Sorumluluğu Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu” vardır. Fakat, yürürlüğe girmemiştir. Konvansiyon için bkz. <https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/ott/ott_e.pdf>, (23.12.2019).

²⁹⁸ Konu hakkında ayrıntılı açıklama için ayrıca bkz. Ramberg, *Transport Operators*, s. 105; Kubilay, s. 32.

multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuka göre sorumluluğunun doğacağı da unutulmamalıdır.²⁹⁹

1.3.2.2.3.4. Gümrük Hizmetleri

Uluslararası taşımacılık faaliyeti neticesinde, eşyanın bir ülkeden diğerine girişi, çıkışı ve nakli sırasında birtakım muayene ve gümrük işlemleri yapılmaktadır. Türk hukukundan yola çıkıldığında örneğin, Gümrük Kanunu m. 39 vd.'na göre ülkeye getirilen eşya gümrüğe sunulur ve burada inceleme işlemleri tamamlanana kadar m. 47'de de belirtildiği üzere geçici olarak depolanır.

Gümrük hizmetleri ve taşımanın içerisinde yer alan herhangi bir devletin kamu gücünü kullanarak bazı yükümlülükleri yerine getirme fonksiyonu taşıyan kişiler MTO'nun komutu altında hareket etmediklerinden ifa yardımcısı sayılamayacaktır.³⁰⁰ Gümrük hizmetlerinde gerçekleşen aksaklıklar ve eşyanın zarara uğramasından doğan sorumluluk hususu uygulanacak hukuka göre belirlenecek ise de uygulanacak hukuk Türk hukuku olduğunda TTK'dan örnek vermek gerekirse, m. 878(1-g)'de taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran özel hâllere örnek olarak "*Gümrük Kanunu ile diğer kanun ve düzenlemelerde yer alan hükümlerin taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı gösterdiği hâller*" den söz edilmiştir. Bununla birlikte, antrepo hizmetleri kapsamında gümrük idarelerinin ifa yardımcısı sayılacağı ve taşıyıcının sorumlu tutulabileceği fikri de doktrinde benimsenmektedir.³⁰¹

Gümrük hizmetleri içerisinde, bir kamu otoritesi altında yer almayan gümrük müşavirlerine de son olarak değinilmelidir. Gümrük müşaviri, komisyoncusu, acentesi

²⁹⁹ Fiilî taşıyıcı hakkındaki açıklamalarla benzer yönde bkz. Aksoy, Fiilî Taşıyıcı, s. 154, dp. 601.

³⁰⁰ Aynı yönde bkz. Aksoy, Fiilî Taşıyıcı, s. 186.

³⁰¹ Bkz. Karaman-Coşgun, Özlem: "Gümrük Antrepoları, Eşyanın Tasfiyesi ve Antrepo Ücretinden Sorumluluk", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 2011, C. 17, S. 1-2, s. 387. Ayrıca konu hakkındaki ayrıntılı tartışma için bkz. Kaya, Arslan: "Taşıyıcının Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)", çalışmamızda "CMR-I" olarak anılmıştır, İÜHF, 1998, C. 56, S. 1-4, s. 245; Özdemir, s. 116-119.

veya brokeri olarak bulunduğu ülkeye göre farklı şekilde isimlendirilmektedir.³⁰² Uluslararası taşımacılık faaliyeti içerisinde gümrük müşavirleri de yer almaktadır. Gümrük müşavirleri, eşyanın gerekli gümrük işlemlerinin yapılması ve gümrükten çekilmesi ile ülke içindeki bir adrese gönderilmesinden sorumludur.³⁰³ Müşavirlerce sunulan gümrük işlemleri hizmetleri arasında ilgili devlet mevzuatına göre gerekli tarife ve oranlara göre eşyanın bilgilerinin sunularak vergi ve harçların kamu otoritesine ödenmesi, bu işlemler hakkında oluşabilecek herhangi bir ihtilâfta menfaatine işlem yapılan kişilerin temsili ve danışmanlık hizmetleri sayılabilir.³⁰⁴ Gümrük müşavirleri farklı devletlerde, genellikle, bir lisansa veya kayda tâbi biçimde hizmet verirler. Bu anlamda, uygulanacak hukuka göre nitelikleri belirlenmekle birlikte, genel olarak, taşıyıcının ifa yardımcıları sayılmaları mümkündür.³⁰⁵

1.3.2.3. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Tarafı Olmayan, Taşınan Yükle İlgililer (*Cargo Interests*)

1.3.2.3.1. Gönderilen

Taşıma hukuku içerisinde, klâsik sözleşmeler hukukundan farklı biçimde, taşıma sözleşmesine taraf olmayan fakat sözleşme ile yakından ilgili üçüncü kişilere, sözleşmeye bağlı birtakım haklar tanınmıştır. Yükle ilgili diğer kişiler olarak bahsedebileceğimiz³⁰⁶ gönderilen, yükleten, konişmento hamili ile sigortalayan taşıma sözleşmesinin zamanında

³⁰² Hill, s. 259; Zeyneloğlu, s. 342.

³⁰³ Hill, s. 30; Zeyneloğlu, s. 342.

³⁰⁴ Hill, s. 260.

³⁰⁵ Arkan, Yardımcılar, s. 324. Türk hukuku açısından gümrük müşavirleri ile olan ilişkide komisyon ve vekâlete dair hükümlerin uygulanması gerektiği hakkında bkz. Ülgen, Taşımacılık, s. 16.

³⁰⁶ Benzer yönde bkz. Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 27.

ve gereğince ifasından bir şekilde etkilenen ve karşılaşılan zararlarda taşıyıcıya başvurma hakkı bulunan kişilerden kabul edilmektedir.³⁰⁷

İlk planda bahsi geçen gönderilen, diğer bir ifade ile alıcı, varma yerinde yükü teslim almaya yetkili kişidir.³⁰⁸ Taşıma sözleşmesi veya taşıma belgelerinde, eğer ferdî biçimde belirlenmişse, eşyanın teslim edileceği kişiyi ifade etmektedir.³⁰⁹ Gönderilen, kimi zaman bu belgelerde adına yer verilmemekle birlikte konişmentonun devri neticesinde de eşyayı teslim almaya hak sahibi olabilecektir.³¹⁰ Diğer taşıma belgeleri için ise, yalnızca adı gönderilen olarak yer alan kişidir.³¹¹

INCOTERMS'lerden bazılarında, örneğin FOB (*Free on Board*) klozunu içeren sözleşmelerde, taşımanın satım sözleşmesinin alıcı tarafı tarafınca organize edilmesi gerekmektedir.³¹² Bu durumda esasında taşıma sözleşmesinin taşıtan olan tarafı aynı zamanda gönderilen olmaktadır.³¹³

³⁰⁷ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 27; Johansson, s. 60; Stevens, s. 8; Coşkun, s. 66; Hoeks, s. 51; Adıgüzel, Taşıma, s. 41; Atabek, s. 34.

³⁰⁸ Tanım için bkz. Multimodal Taşıma Konvansiyonu m. 1(6); UNCTAD/ICC Kuralları, m. 2(5). Başka tanımlar için bkz. Seven, s. 29; Kara, Deniz Ticareti, s. 193; Aksoy, Sami: Deniz Taşımalarında Gönderilenin Eşyayı Tesellümden Kaçınmasının Hukuki Sonuçları, çalışmada "Tesellüm" olarak anılmıştır, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2019, s. 10; Çağa, Tahir/Kender, Rayegân: Deniz Ticareti Hukuku-II, çalışmamızda "Deniz Ticareti Hukuku-II" olarak anılmaktadır, B. 10, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2010, s. 5. Gönderilenin eşya üzerinde sahip olduğu ve taşıyıcıya karşı ileri sürme hakkını bulundurduğu hakların çerçevesini elbette uygulanacak hukuk belirlemektedir. Bununla birlikte, Türk hukuku yönünden örnek vermek gerekirse taşıyıcıya emir ve talimat verme, eşyayı teslim yerinde inceletme ve zarar ya da gecikme hâlinde tazminat talep edebilme, belgelerin teslimi ile makbuz isteme hakkı gönderilenin haklarına örnek olarak sayılabilecektir. Bkz. Atabek, s. 34; Coşkun, s. 66; Kula, s. 87 vd.; Seven s. 105 vd. Ayrıca bkz. TTK m. 871 vd.

³⁰⁹ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 29; Stevens, s. 8; Coşkun, s. 57; Hepgülerler, s. 134; Adıgüzel, Taşıma, s. 41; Karan, Carriage, s. 59; Ülgen, Taşımacılık, s. 13; Var-Türk, s. 91.

³¹⁰ Johansson, s. 60; Stevens, s. 8; Hepgülerler, s. 134.

³¹¹ Johansson, s. 106; Stevens, s. 8; Hepgülerler, s. 134.

³¹² Stevens, s. 3; Seven, s. 104.

³¹³ Stevens, s. 3; Hepgülerler, s. 134; Aksoy, Tesellüm, s. 2.

Uluslararası satım ilişkilerinde kullanılan ödeme yöntemleri, satıma konu eşyanın taşınmasında gönderilen olarak belirlenen kişiyi de etkileyebilmektedir. Bu bağlamda, örneğin bir banka gönderilen olarak belirtilebileceği gibi³¹⁴ taşıma işleri komisyoncusu, acente gibi kişiler de gönderilen olabilir. Gönderilen taşıma sözleşmesi veya taşıma belgelerinde belirlenmemişse, eşyanın varma yerinde teslim olunmasından önce herhangi bir zamanda da kararlaştırılabilir.³¹⁵ Türk hukuku ve karşılaştırmalı hukukta da benimsendiği üzere, gönderilene eşya üzerinde bazı haklar tanınmıştır. Eşya, taşıma yerine vardıktan sonra onun üzerinde ve hakkında talimat verme³¹⁶, inceleme³¹⁷ ve tasarruf hakkına sahip olmaktadır.³¹⁸ Eşya kendisine hiç teslim edilmediğinde veya gereği gibi teslim edilmediğinde gönderilen, taşıyıcıya karşı eşyanın teslimi ya da tazminat talebinde bulunabileceği için yükü ilgili kişilerden sayılmaktadır.³¹⁹

1.3.2.3.2. Yükleten

Eşyanın bir yerden diğerine taşınabilmesi için ilk olarak taşıyıcıya teslimi gereklidir. Sözleşmenin bir parçası olarak eşyanın teslimi yükümünden taşıtan sorumlu ise de bunu bizzat yerine getirmek zorunda değildir.³²⁰ Söz konusu yükümlülük üçüncü şahıs

³¹⁴ Hepgülerler, s. 134.

³¹⁵ Seven, s. 41; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 29; Coşkun, s. 57.

³¹⁶ Seven, s. 105 vd.

³¹⁷ Seven, s. 137 vd.

³¹⁸ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 30; Johansson, s. 61.

³¹⁹ Seven, s. 153 vd.; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 30; Doğanay, İsmail: “Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Taşınması”, BATİDER, 1970, C. 5, S. 3, s. 438.

³²⁰ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 27; Hepgülerler, s. 134.

tarafından yerine getirildiğinde, bu kişi “yükleten” olarak adlandırılmaktadır.³²¹ Daha ziyade denizyolu taşımalarında karşılaşılan bir kavramdır.³²²

Yükleten, yükün taşıma aracına yüklenmesi sırasında taşıtanın bir temsilcisi gibi hareket ettiğinden karşılaştırmalı hukuk ve Türk hukukunda ilgili düzenlemelerde yükletene çeşitli haklar tanınmış, yükümlülükler yüklenmiştir.³²³ Taşımanın gerçekleştirilebilmesi için konişmento ve diğer taşıma senetleri düzenlenmesi mecburî belgeler değildir. Bununla birlikte, taşıtan veya yükleten taşıyıcıdan taşıma belgesinin düzenlenmesi talebinde bulunabilir.³²⁴ Böyle bir durumda yükletenin talebi üzerine düzenlenen konişmento emre düzenlenirse, yükletenin emrine düzenlenmiş sayılacağından yükleten konişmento hamili olarak taşıyıcıdan gereğince ifa ve tazminat talep etme hakkına sahip olacaktır.³²⁵ Diğer bir örneğe değinilecek olursa, TTK m. 1151’de de yer verildiği üzere, yükleten eşyanın güvertede taşınmasına rıza gösterirse, eşya geminin güvertesinde taşınabilecektir.³²⁶ Bunların haricinde yükletene yüklenen sorumluluklar açısından TTK m. 1165’te taşınan eşya ile ilgili gerekli belgeleri taşıyana verme zorunluluğundan, m. 1145’te eşya hakkında taşıyana doğru bilgiler beyan etme mecburiyetinden söz edilmiştir.

1.3.2.3.3. Konişmento Hamili

Taşımacılıkta kullanılan belgeler arasında özel bir yeri olan konişmento, aşağıda ayrıntılı ele alınacağı şekilde³²⁷, multimodal taşımada da kullanılan belgeler arasındadır. İşlevi ve

³²¹ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 27; Hepgülerler, s. 134; Kara, Deniz Ticareti, s. 192; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku-II, s. 3. Taşıtan-yükleten ayrımının Türk hukukundaki düzenlemesi hakkında bkz. Süzel, s. 146-147.

³²² Ülgen, Taşımacılık, s. 11.

³²³ Hepgülerler, s. 134.

³²⁴ Örn. Bkz. TTK m. 1228. Ayrıca bkz. Süzel, s. 169 vd.

³²⁵ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 28-29.

³²⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Süzel, s. 250 vd.

³²⁷ Bkz. Başlık 1.4.

fonksiyonları uygulanacak hukuka göre belirlenebilir ise de, genel olarak, konişmentonun karşılaştırmalı hukuk ve Türk hukukunda eşyanın teslimini ve taşıma sözleşmesinin varlığını temsil etme, kıymetli evrak fonksiyonundan söz edilmektedir.³²⁸ Konişmentonun konumuz bakımından sağladığı en önemli avantaj, eşyanın varma yerinde teslimini talep etme yetkisini sağlamasıdır.³²⁹ Konişmentonun niteliğine (nama, emre veya hamiline) göre hak sahibi olduğunu ispat eden kişi, eşyayı da teslim almaya yetkili olacaktır. Taşıma sözleşmesi uyarınca eşya, gereği gibi (zamanında ve hasarsız biçimde) teslim edilemez ise, konişmento hamili, taşıyıcıdan tazminat talep etme hakkına sahip olacaktır.³³⁰ Bu durum onu yükle ilgililer arasına dahil etmektedir.³³¹

Multimodal taşıma açasından birden fazla taşıma biçiminin bir arada kullanılması tüm taşıma sürecinin tek bir taşıma belgesi ile yürütülmesini güç kılmaktadır. İlaveten, multimodal taşımada kullanılan taşıma belgeleri hakkında da uluslararası düzeyde kabul edilen bir anlaşma da yürürlükte olmadığından konişmento veya diğer biçimlerde düzenlenen taşıma belgelerinin fonksiyonları hakkında genel olarak bir belirsizlik hakimdir.³³² Multimodal taşıma konişmentosunun, tipik konişmentonun sağladığı fonksiyonlara sahip olup olmadığı uygulanacak hukukun maddî hükümlerine göre belirlenebilecektir. Bununla beraber, multimodal taşımanın hukukî boyutunun ulusal düzenlemelerde de yeterince yer almaması belirsizliğin iç hukukta da devam etmesi anlamına gelmektedir. Konişmento ve diğer taşıma belgeleri, bu bölümün ilerleyen kısmında özellikle multimodal taşıma açasından ayrıntıları ile değerlendirilecektir.

³²⁸ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 30; Johansson, s. 67, 70; Stevens, s. 8; Zekos, Georgios I.: E-Bills of Lading Contracts in Global Transportation, Nova Science Publishers, New York 2018, s. 157.

³²⁹ Johansson, s. 67, 70; Stevens, s. 8.

³³⁰ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 31.

³³¹ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 31. Konişmento hamili kimi zaman bir akreditif ilişkisi paralelinde konişmentoyu kendi alacaklarının tahsili açasından bir garanti olarak tutabilmektedir. Bkz. Stevens, s. 4. Dolayısıyla, bir banka dahi bu ilişkide yükle ilgili kişi olarak karşımıza çıkabilecektir.

³³² De Wit, s. 231-232; Zekos, s. 272-273.

1.3.2.3.4. Sigortacı

Taşıma işlerinin genel olarak pek çok rizikoyu beraberinde getirdiği bilinmektedir. Bu sebeple, taşınan malın veya sorumluluğun sigortalanması uygulamada oldukça sık başvurulan bir faaliyettir.³³³ Bununla beraber, çalışmamızın bu kısmında belirtilen taşıyıcının sorumluluğunun sigortalanmasıdır. Risk gerçekleştiğinde hem taşıyıcı tarafından hem de taşıtan veya diğer yükülgüler tarafından sigortaya başvurulması genel bir uygulamadır.³³⁴ Zira taşıyıcılar genellikle sorumluluk sınırlarına veya bazı durumlarda sorumluluktan bağışıklığa tâbi olduğunda, bu sınırı aşan veya taşıyıcıdan elde edilemeyen tazminatlar için sigortalayana başvurulmaktadır.³³⁵ Sigortalanan risk gerçekleştiğinde, sigortaya hak kazanan ilgilinin yerini sigortalayan almakta ve tazmin ettiği tutar oranında taşıyıcıya başvurma hakkına sahip olmaktadır.³³⁶

Taşımacılıkta sigortalar da taşıma tipine göre geliştirilmiştir.³³⁷ Konunun sınırları sigorta konusunu ayrıntıları ile ele almaya imkân vermemekte ise de multimodal taşımalar açısından sigortaların tüm taşımayı kapsayacak şekilde genişletilmesi gereği doğduğundan söz edilmelidir. Fakat, tıpkı hukukî düzenlemelerde olduğu üzere günümüzde, genellikle sigorta politikasında da aşağıda sözünü edeceğimiz *network* ilkesi izlenmektedir.³³⁸ Diğer bir ifadeyle MTO tarafından taşımanın aşamalarına göre çeşitli sorumluluk sigortaları ihdas edilmektedir.³³⁹ Dolayısıyla, zarar gerçekleştiğinde hangi taşıma aşamasında ve türünde oluştuğunun belirlenmesi zorunluluğu doğmaktadır.

³³³ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 31; Angus, s. 418; Besong, Christine: Towards a Modern Role for Liability in Multimodal Transport Law, Doctor of Philosophy Thesis, University of London, London 2007, s. 256.

³³⁴ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 189; Angus, s. 418.

³³⁵ Angus, s. 418.

³³⁶ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 31.

³³⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. Colebunders, Caroline: Multimodal Cargo Carrier Liability and Insurance: In Search of Suitable Regime, Master's Thesis, University of Gent, Gent 2013, s. 86 vd.

³³⁸ Bkz. Başlık 2.2.2.

³³⁹ Besong, s. 258.

1.3.3. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Unsurları

1.3.3.1. Genel Olarak

Multimodal taşıma sözleşmesi, genel manada bir eşya taşıma sözleşmesi olması sebebiyle eşyanın bir yerden diğerine belirli bir sürede, hasar görmeden taşınmasını konu edinmektedir.³⁴⁰ Yabancılık unsuru taşıyan bir sözleşmede unsurların belirlenebilmesi için önce uygulanacak hukukun tespitine ihtiyaç duyulmaktadır. Bununla beraber, konunun sistematik açıdan ele alınmasında uygulanacak hukukun belirlenmesi ilerleyen kısımlara bırakıldığından ve bu bölüm altında sözleşmenin genel kapsamda özelliklerinin incelenmesi amaçlandığından karşılaştırmalı hukuk ile Türk hukukundan hareketle sözleşmenin unsurları belirlenecektir.

Multimodal taşıma sözleşmesinin bir çeşit taşıma sözleşmesi biçimi olması, sözleşmenin kurulabilmesi için gerekli birtakım asgari unsurların bulunmasını gerektirmektedir. Bunun yanı sıra ona multimodal taşıma karakterini veren bazı ilave özellikleri de içermelidir. Öncelikle, tarafların eşyanın taşınması konusunda irade birliği hâlinde olması, taşıma konusu olan ve taşınmaya müsait bir eşyanın varlığı, bunun da bir ivaz karşılığında taşınması gereklidir.³⁴¹ Eşya taşıma sözleşmesinde bulunması gereken, yukarıda sayılan klâsik unsurların yanı sıra “multimodal” niteliğinin taşıma sözleşmesine eklenmesi ile de eşyanın birden fazla taşıma modu ile taşınması ve tek bir taşıma sözleşmesi kapsamında akdî taşıyıcının (MTO) multimodal taşımanın tümünden sorumlu

³⁴⁰ Hoeks, s. 45.

³⁴¹ Atabek, s. 24; Coşkun, s. 38; Seven, s. 28; Franko, Nisim: Hatır Nakliyatı ve Hukukî Mahiyeti, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 1992, s. 2; Eriş, s. 13; Can, s. 20; Tüzüner, Özlem: “Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi”, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 2012, S. 101, s. 172. İvazın taşıma sözleşmesinin temel bir unsuru olup olmadığı hakkında çeşitli yaklaşımlar mevcuttur. Taşıyıcının herhangi bir ivaz edinmeden büyük ölçekli bir sorumluluk üstlenmesi uygun bulunmadığından yasal düzenlemelerde ivazın bir koşul olarak yer verildiği ifade edilmektedir. Taşıma hukukunu düzenleyen uluslararası anlaşmalarda da genellikle ivaz karşılığı taşıma yapılması bir koşul olarak zikredilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Hoeks, s. 49-50.

olması gereği doğmaktadır.³⁴² Söz konusu unsurlara açıkça TTK m. 902'de de yer verilmiştir.³⁴³

Bir taşıma sözleşmesinin multimodal taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilebilmesi için genel olarak karşılaştırmalı hukukta ve Türk hukukundaki yapısı bu şekilde ortaya koyulduktan sonra bazı iradî unsurların da sözleşmede yer alabileceği belirtilmelidir. Sözleşmenin karakterini değiştirici niteliği bulunmadığı sürece, tarafların iradeleri ile yer verebilecekleri özellikler hakkında herhangi bir sınırlandırma bulunmamaktadır. Öğretide taşıma sözleşmesine ilaveten uygulamada kullanılan fakat düzenlenmesi mecburî bulunmayan konişmento, taşıma senedi ve taşıma irsaliyesi multimodal taşıma sözleşmesinin temel olmayan, taraflarca ilaveten kararlaştırılabilecek iradî unsurlarına örnek olarak verilmiştir.³⁴⁴ İlaveten yine *Thomas* tarafından, MTO'nun alt taşıma ilişkileri kurmasına taraf iradeleri ile olanak sağlanması da iradî bir unsur olarak değerlendirilmiştir.³⁴⁵

1.3.3.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Temel Unsurları

1.3.3.2.1. Eşyanın Taşınması Konusunda Taraflar Arasında İrade Uyuşmasının Bulunması

Herhangi bir taşıma sözleşmesinin ilk ve esaslı unsuru taraflar arasında eşyanın bir yerden diğerine götürülmesi konusundaki karşılıklı irade uyuşmasıdır.³⁴⁶ Sözleşmeler hukukunda, bir sözleşmenin kurulabilmesi için başlangıç noktası, şüphesiz ki, taraflar

³⁴² Karan, Carriage, s. 27; Kula, s. 59; Thomas, s. 763–764; Kiantou-Pampouki, s. 53; Lobato, s. 216; Stevens, s. 1; UNCTAD Report on Implementation of Multimodal Transport Rules, s. 5.

³⁴³ Multimodal taşıma ile ilgili düzenlemelerin kaynağını oluşturan Alman *Handelsgesetzbuch* (HGB) m. 452 düzenlemesinde de bu sözleşmenin unsurları benzer şekilde sayılmaktadır. Faydalandığımız İngilizce çevirisi için bkz. Drews, s. 305.

³⁴⁴ Bkz. Thomas, s. 764.

³⁴⁵ Bkz. Thomas, s. 764.

³⁴⁶ Atabek, s. 28; Franko, s. 9; Tüzüner, s. 177.

arasında ilgili sözleşmeyi kurmaya yönelik iradelerin örtüşmesidir.³⁴⁷ Taşıma sözleşmesi ve konumuzu oluşturan multimodal taşıma sözleşmesi için de karşılıklı ve birbirlerine yöneltilmiş irade beyanı çerçevesinde taşıyıcının taşıma taahhüdünde bulunması, taşıtanın ise bunun karşılığında bir ücret ödemeyi kabul etmesi sözleşmenin kurucu ve esaslı unsurlarını oluşturmaktadır.³⁴⁸ Sözleşmenin kurulabilmiş sayılabilmesi için ücretin veya eşyanın ferdi olarak belirlenmesi gerekli değildir.³⁴⁹ Benzer biçimde, taşıma güzergâhı, kullanılması planlanan taşıma araçları ve eşyanın teslim alınacağı yerin de açıkça belirlenmesi gerekmemektedir.³⁵⁰

Multimodal taşıma sözleşmesi karşılaştırmalı hukukta, çoğunlukla, özel şekil şartının arandığı bir sözleşme türü değildir.³⁵¹ Bu bağlamda, yazılı bir metne imza atılmak suretiyle veya taraflar arasında e-posta, teleks, mesaj değişimi ile kurulabileceği gibi; tarafların karşılıklı iradeleri ve sözleşmenin esaslı unsurlarını içeren, karşı tarafa yöneltilmiş, sözlü bir icap ve kabul ile de kurulabilir. Bununla beraber, uygulamada yazılı bir sözleşmenin akdedildiği, kimi zaman standart (tip) sözleşmelerin kullanıldığı ifade edilebilir. Yazılı multimodal taşıma sözleşmesinde şu kayıtların yer alması kuvvetle muhtemeldir: taşıma ilişkisinin tarafları ve iletişim bilgileri, taşınan yükün betimleyici özelliklerine dair kayıtlar (örneğin; cinsi, ağırlığı, boyutları, kırılma özelliğinin veya tehlike arz eden bir niteliğinin mevcudiyeti, özel bir taşıma uygulamasının gerekliliği gibi), teslim alındığı nokta ile teslim edileceği nokta, gönderilene dair bilgiler, konteyner

³⁴⁷ Cansel, Erol/Özel, Çağlar: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C. 1, B. 2, Seçkin Yayınları, Ankara 2017, s. 99; Kayıhan, Şaban/ Ünlütepe, Mustafa: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, B. 6, Seçkin Yayınları, Ankara 2018, s. 93-94; Erdoğan, İhsan: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, B. 4, Gazi Kitabevi, Ankara 2019, s. 69.

³⁴⁸ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 18-19; Eriş, s. 14; Deniz, Konteyner, s. 60; Adıgüzel, Taşıma, s. 28-32; Seven, s. 28; Yetiş-Şamlı, Sorumluluk, s. 12; Can, s. 20; Ülgen, Taşımacılık, s. 1. Türk hukuku bakımından TTK m. 856(2)'de "*Taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur.*" ifadesi bu unsura yer vermektedir.

³⁴⁹ Seven, s. 40; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 19.

³⁵⁰ Seven, s. 40.

³⁵¹ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 21; Bokareva, s. 47; Adıgüzel, Taşıma, s. 32. Taşıma sözleşmelerinin geneli açısından bkz. Atabek, s. 43; Eriş, s. 15; Doğanay, s. 438-439. Navlun sözleşmesi açısından bkz. Yetiş-Şamlı, Sorumluluk, s. 14.

içerisinde muhafaza edilecekse konteynerin niteliği ile tespitine yönelik kayıtlar, gümrük yükümlülüklerine dair bilgiler, kararlaştırılan taşıma ücreti, uyuşmazlık çözümü ve hukuk seçimi kaydı.³⁵²

1.3.3.2.2. Taşınmaya Konu Olan ve Taşınmaya Elverişli Eşyanın Bulunması

Diğer taşıma türlerinde olduğu üzere taşımaya konu bir eşyanın bulunması multimodal taşıma sözleşmesi bakımından da esaslı bir unsurdur.³⁵³ Eşya, maddî ve cismanî olan, kısacası taşınmaya değer ve taşınmaya uygun bir varlık olmalıdır.³⁵⁴ Multimodal Taşıma Konvansiyonu m. 1(7)'de eşyanın, taşıtan tarafından temin edilen her türlü konteyner, palet, taşınabilir veya paketlenilebilir nesneyi içerdiği belirtilmiştir. Rotterdam Kuralları m. 1(24)'te ise her türlü emtiâ, mal ve şey ile taşıyıcı tarafından veya onun adına temin edilmemiş olan paket, ekipman ve konteyner, eşya kavramı adı altında ifade edilmiştir. TTK m. 850'de "*Eşya, her türlü yükü de kapsar*" ifadesi yer almıştır. Gümrük Kanunu m. 3(23)'te ise "*her türlü madde, ürün ve değeri*" kapsadığı ifade edilmiştir.

Eşya kavramının yanı sıra uluslararası anlaşmalar, yasal düzenlemeler, mahkeme kararları ve öğretilerde, "mal", "emtiâ", "yük", "kargo" ifadeleri taşınan eşyayı ifade etmek için kullanılmaktadır. Teorik olarak aynı anlamı karşılamakla birlikte, kavramlar arasında bazı teknik ayrımlar bulunmaktadır.³⁵⁵ Bu bağlamda, ticarî faaliyete konu eşya, mal veya emtiâ olarak anılmakta; taşıma aracına bindirildikten sonra ise "yük" hâlini almaktadır.³⁵⁶

³⁵² House, s. 255.

³⁵³ Johansson, s. 40.

³⁵⁴ Atabek, s. 26; Karan, Carriage, s. 28; Eriş, s. 13; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 15; Coşkun, s. 38; Adıgüzel, Taşıma, s. 29; Can, s. 20; Ülgen, Taşımacılık, s. 6; Şit, Karayolu, s. 40. Hangi yüklerin taşınmaya uygun eşya olduğu uygulanacak hukuka göre belirlenebilecek bir meseledir. Örneğin uluslararası konvansiyonların bir kısmında bazı yükler kapsam dışında bırakılmıştır. Söz gelimi, CMR m. 1(4)'te posta, cenaze ve taşınma eşyası taşımaları Konvansiyon'un kapsamı dışında yer almıştır. Lahey ve Lahey-Visby Kuralları m. 1(c) ile canlı hayvan taşınması kapsam dışında tutulmuştur. Bununla birlikte Türk hukukunda cenaze ve canlı hayvan taşınmaya uygun eşya arasında bulunmaktadır. Türk hukuku hakkındaki bilgi için bkz. Ülgen, Taşımacılık, s. 6.

³⁵⁵ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 16.

³⁵⁶ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 16.

Kargo kelimesi de yük ifadesine benzer anlama gelmekte olup³⁵⁷, daha ziyade hava taşımalarında kullanılmaktadır. Nitekim mevcut çalışmada bahsi geçen ifadeler biri diğerinin yerine geçmek üzere kullanılmıştır. Bagaj ise, yolcu taşımacılığının bir parçası olduğundan, çalışmamızın konusunu oluşturan multimodal taşımalar yönünden bir anlam ifade etmeyecektir.

1.3.3.2.3. Eşyanın Multimodal Taşınması

Eşya taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilebilecek her sözleşmenin temel amacı eşyanın kararlaştırılan bir noktadan diğerine hasar almadan, kaybolmadan ve süresinde götürülmesidir.³⁵⁸ Eşyanın multimodal taşınması, multimodal taşıma sözleşmesinin niteliğini belirleyici, onu diğer eşya taşıma sözleşmelerinden ayırt eden unsurdur. MTO ister bizzat, isterse de kısmen veya tamamen multimodal taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini alt taşıma ilişkileri kurarak gerçekleştirebilir. Her hâlükârda eşyanın MTO'nun sorumluluğu altında minimum iki taşıma türü ile taşınması gereklidir.³⁵⁹

Eşyanın multimodal taşınması unsuru, uygulamada gerçekleşen birtakım durumlar açısından ayrıntılı şekilde değerlendirilmelidir. Esasında taşıma sözleşmesinin içeriği ile alakalı her bir değişikliğin anlamı ve sonucu uygulanacak hukuka veya sözleşmenin kapsamı altına girdiği uluslararası konvansiyonlara göre belirlenecek ise de taşıma hukukunda, karşılaştırmalı hukukta da genel kabul gören prensiplere göre çeşitli olasılıkların incelenmesi konumuz açısından önem taşımaktadır.

Öncelikle, MTO ile taşıtan arasında özellikle ve açıkça eşyanın multimodal taşınacağına yönelik bir sözleşme akdedilmiş olabilir.³⁶⁰ Bu tür bir sözleşmede hangi taşıma yöntemleri kullanılarak, hangi rota üzerinden hareket edileceği ortaya koyulmuş

³⁵⁷ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 16.

³⁵⁸ Johansson, s. 78; Ülgen, Taşımacılık, s. 3.

³⁵⁹ Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 93.

³⁶⁰ Backden, s. 6.

olabileceği gibi, MTO'nun tercihine de bırakılmış olabilir.³⁶¹ Böyle bir taşıma sözleşmesinin kurulması neticesinde eşya, multimodal taşımaya konu olduysa eşyanın multimodal taşınması unsuru yönünden sözleşme herhangi bir ihtilâf doğurmayacaktır. Fakat, ikinci olasılığa göre, eşyanın multimodal taşımaya konu yapılması kararlaştırılmış ise de taşıyıcı tarafından unimodal taşıma gerçekleştirilmiş olabilir. Bu durumda taraflar arasındaki sözleşmenin multimodal taşıma unsurunu sağlayıp sağlamadığı tartışmalıdır.³⁶² Bu olasılık içerisinde de iki ihtimal mevcuttur. İlki bakımından taraflar görülen lüzum üzerine eşyanın unimodal taşınması hususunu sonradan kararlaştırmış olabilir. Böyle bir hâl sözleşmenin taraflarca tâdili anlamına gelecektir. Söz konusu durum sözleşmenin karakterinin belirlenmesinde herhangi bir sorun arz etmeyecektir. Sözleşme unimodal taşıma sözleşmesi olarak değerlendirilecektir. Diğer ihtimal ise, taşıyıcının tek taraflı iradesi çerçevesinde eşyayı unimodal taşıma türlerinden birisi ile taşımış olması hâlidir. Yalnızca multimodal taşıma sözleşmesinde değil, taşıma hukukunun bütününde genel bir tartışma yaratan bu konuda sözleşmenin ifa biçiminde tek taraflı, iradî değişiklik yapan taşıyıcının, sorumluluğu yönünden taraflar arasındaki asıl taşıma sözleşmesinin hükümlerine tâbi olması gerektiği prensip olarak kabul edilmektedir.³⁶³ Multimodal taşıma bakımından da sözleşmenin tek taraflı biçimde taşıyıcı tarafından değiştirilerek eşyanın unimodal taşınması hâlinde, esas olarak, tarafların arasındaki irade birliğine varılan sözleşme rejiminin uygulanması gerektiği belirtilmektedir.³⁶⁴

³⁶¹ Backden, s. 6.

³⁶² Kiantou-Pampouki, s. 53.

³⁶³ Johansson, s. 100-101; Hoeks, s. 83. Ayrıca, örneğin bkz. Montreal Konvansiyonu m. 18(4). İlâveten konu hakkında örnek bir karar için bkz. Yargıtay 11. HD, 08.03.2011, E. 2009/9580, K. 2011/2458. Erişim için bkz. <www.legalbank.net>, (19.03.2021). Böyle bir durumda ayrıca taşıtanın bilgisi dışında gerçekleşen taşıma aşamasında bir zarar doğarsa, bir kısım Konvansiyonların uygulama alanına girip girmeyeceği de tartışmalı hâle gelecektir. Bkz. Messent/Glass, s. 44-45.

³⁶⁴ *O'Hare* tarafından böyle bir durumda ve tersi ihtimalde (eşyanın unimodal taşınması kararlaştırılmış olup taşıyıcının multimodal taşıma gerçekleştirmesi hâlinde), sözleşmenin unimodal veya multimodal olması noktasında asıl belirleyici olanın sözleşmenin kuruluşu sırasındaki taraf iradeleri olduğu öne sürülmüştür. Dolayısıyla, tarafların birisi tarafından gerçekleştirilen tek taraflı değişikliğin sözleşmenin kategorizasyonunu etkilememesi gerektiğini savunmuştur. Bkz. Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 95. *Messent/Glass*'a göre, karayolu taşıması sözleşmesi yapıldıktan sonra taşıyıcının kendi inisiyatifi çerçevesinde yük karayolu taşıtından indirip, bir denizyolu,

Üçüncü olasılığa göre ise unimodal taşıma sözleşmesi akdedilmesine rağmen, MTO tarafından multimodal taşıma gerçekleştirilmiş olabilir.³⁶⁵ Söz konusu lüzum, taşıma koşullarının gerektirmesi sebebiyle tek taraflı biçimde öngörülmüş olabileceği gibi, yine taşıma sözleşmesinin tarafları arasındaki bir mutabakat çerçevesinde gerçekleşmiş olabilir. Yine bu noktada, taşıtanın multimodal taşımaya rızası bulunup bulunmadığı, uygulanacak hükümler yönünden önem taşıyacaktır.³⁶⁶

Dördüncü olasılıkta, taşıyıcı ile MTO arasında alelade bir eşya taşıma sözleşmesi akdedilmiş, diğer bir ifade ile taşımanın ne şekilde, hangi taşıma yöntemi ile gerçekleştirileceği belirtilmemiş olabilir.³⁶⁷ Bu sözleşme çerçevesinde de MTO, eşyayı multimodal taşıma konusu yapabilir.³⁶⁸ Özellikle uygulamada konteyner taşımacılığı kapsamında da sıklıkla faydalanılan düzenli hat taşımacılığında, standart form biçiminde

demiryolu veya havayolu taşıma aracına bindirilerek taşımaya devam edilirse CMR'nin öngördüğü sorumluluktan kaçınmak mümkün olmayacaktır: Messent/Glass, s. 44.

³⁶⁵ Glass, s. 318. *O'Hare* Multimodal Taşıma Konvansiyonu'na göre temellendirdiği değerlendirmesinde taşıma sözleşmesi multimodal taşımayı içersin ya da içermesin, yalnızca MTO'nun sorumluluğu nezdinde minimum iki taşıma türü ile eşyanın taşınması gerektiğinden söz etmiştir. Dolayısıyla, unimodal bir taşıma sözleşmesi akdedilse de eşya multimodal taşınırsa, ona göre Multimodal Taşıma Konvansiyonu uygulanabilecektir. Bkz. Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 95.

³⁶⁶ Coşkun, s. 42. Aynı zamanda bkz. *O'Hare*'nin görüşü hakkında dp. 364'teki açıklamalarımız.

³⁶⁷ Fitzpatrick, P. G.: "Combined Transport and the CMR Convention", The Journal of Business Law, 1968, s. 317; Spanjaart, Multimodal Transport Law, s. 17; Edis, s. 98. *O'Hare* böyle bir durumda tarafların iradelerine, sözleşme görüşmelerine ve eşyanın MTO'ya teslim edildiği yer ile eşyanın götürüleceği yer arasında gerçekleşen ticarî taşımaların genel niteliğine ve bunların multimodal olup olmadığına değer atfedilmesi ve sonuca bunlar değerlendirildikten sonra varılması gerektiğini savunmuştur. Bkz. Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 95.

³⁶⁸ Backden, s. 6; Edis, s. 98. Böyle bir durumda sözleşmenin sınıflandırılmasının yanı sıra hangi rejimin uygulanacağı problemi de doğmaktadır. Eşyanın hangi yöntemler ile taşınacağı taşıtan açısından bilinemeyeceğinden veya taşıyıcı açısından da sonradan kararlaştırılabilir olacağından uygulanacak hukuk kuralları açısından hukukî belirlilik ve öngörülebilirliğin önüne geçmektedir. Bkz. Ramberg, Jan: "Deviation From the Legal Regime of the CMR (Art. 2)", International Carriage of Goods by Road (CMR), çalışmamızda "CMR Art. 2" olarak anılmıştır, (ed. Theunis, Jan), Lloyd's of London Press Ltd., Bristol 1987, s. 23. Örneğin Belçika hukukunda serbest modlu taşıma sözleşmesi (*fleximodal contract*) olarak adlandırabileceğimiz yeni bir sözleşme türü, taşıyıcının taşıma modunu seçebileceği özel bir multimodal taşıma sözleşmesi olarak belirtilmekte ve böyle problemlere mahal vermeye müsait olmaktadır. Serbest modlu taşıma sözleşmesi hakkındaki açıklamaları için bkz. Verheyen, Wouter: "Fleximodal Contracts and CMR: The Belgian Approach", çalışmamızda "Fleximodal Contracts" olarak anılmıştır, Journal of International Maritime Law, 2012, N. 18, s. 364; Spanjaart, Multimodal Transport Law, s. 17-18; Bokareva, s. 49.

düzenlenen taşıma sözleşmelerinde yer alan “*transshipment clause*” (aktarma klozu) ile taşıyıcıya eşyayı dilediği biçimde taşımayı kararlaştırma olanağı tanınmaktadır.³⁶⁹ Bu şekilde taşıyıcıya tek taraflı biçimde taşımanın nasıl gerçekleştirileceğini kararlaştırma yetkisinin tanındığı sözleşmelerde uygulanacak kuralları da taşıyıcının seçimi belirleyecektir.³⁷⁰ Fakat böyle bir hâlde taşıma sözleşmesi hiç yerine getirilmediyse, diğer bir ifade ile eşyanın taşınması ancak hazırlık aşamasında kaldıysa, yine uyuşmazlık çözümü yönünden ihtilâflı bir durum doğabilecektir.³⁷¹ *Hoeks* uyuşmazlık çözümünde, mahkeme tarafından eğer taşıma yerine getirilseydi tercih edilebilecek taşıma türleri kıyaslanarak taşıtan veya yükü ilgililer açısından en lehe olanının tercih edilmesi ile uygulanacak kuralların bu taşıma şekline göre tespit edilebileceği fikrini öne sürmektedir.³⁷² Bize göre ise, en azından Türk mahkemelerinin yaklaşımı bağlamında değerlendirildiğinde, böyle bir uygulama söz konusu olamayacaktır. Mahkeme, yabancılik unsuru içeren bir ilişkide ilk etapta unimodal taşımayı konu edinen herhangi bir uluslararası anlaşmaya müracaat etmeksizin taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuku belirleyerek, uygulanacak hukukun taşıma sözleşmesi hakkındaki mâddi hukuk hükümlerine göre bir sonuca varabilecektir.

1.3.3.2.4. Tüm Taşıma Sürecini Kapsayan Tek Bir Multimodal Taşıma Sözleşmesi ile Taşımanın Gerçekleştirilmesi

Multimodal taşıma sözleşmesi, *unimodal* taşımada olduğu üzere, eşyanın yalnızca belirli bir taşıma türü kullanılarak taşınmasının taahhüt edildiği bir sözleşme değildir. MTO, taşıma ile ilgili işlerin başka kişilerce gördürülmesini sağlasa da taşımanın tüm sürecinin organizasyonunu ve sorumluluğunu üstlenmeyi taahhüt eder.³⁷³ Dolayısıyla, MTO'nun

³⁶⁹ Johansson, s. 101; Spanjaart, Multimodal Transport Law, s. 17. Konu hakkında bkz. Yargıtay 11. HD, 08.02.2007, E. 2005/1556, K. 08.02.2007. Erişim için bkz. <www.legalbank.net>, (05.04.2021).

³⁷⁰ Fitzpartick, s. 317; Johansson, s. 101; Hoeks, s. 86; Spanjaart, Multimodal Transport Law, s. 17; Coşkun, s. 41; Edis, s. 98.

³⁷¹ Hoeks, s. 90.

³⁷² Bkz. Hoeks, s. 90.

³⁷³ Deniz, Konteyner, s. 31.

tarafı olduğu multimodal taşıma sözleşmesi bağımsız varlığı bulunan bir akittir.³⁷⁴ Bu sebeple, arka planda birden çok alt taşıma, hizmet veya emanet sözleşmesi ile taşıma işi yerine getirilse dahi MTO ile taşıtan arasında tek bir taşıma sözleşmesi, multimodal taşıma sözleşmesi, bulunacaktır.³⁷⁵ Multimodal taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğun ne zaman başlayıp sona ereceği uygulanacak hukuka göre belirlenecektir. Bir örnek vermek gerekirse, Multimodal Taşıma Konvansiyonu m. 14'te sorumluluğun malın MTO veya yetkilendirdiği kişi tarafından teslim alınması ile başladığı ve varma noktasında alıcıya teslimi ile son bulduğu kabul edilmiştir.

1.3.3.2.5. MTO'ya Taşıma Karşılığı Ücret Ödenmesi

Taşıma sözleşmesinin kurulabilmesi için karşılaştırmalı hukukta ve Türk hukukunda genel bir prensip olarak taşımanın bir ivaz karşılığında gerçekleşmesi gerekmektedir.³⁷⁶ Nitekim Türk hukukunda TTK m. 850'ye göre bir ücret karşılığı gerçekleşmeyen hatır taşınması, eşya taşınması olarak kabul edilmemiştir.³⁷⁷

COTIF-CIM m. 1'de demiryolu ile eşya taşıma sözleşmesi, CMR m. 1(1)'de de karayolu ile eşya taşıma sözleşmesinin kurulabilmesi için ivazın ödenmesi bir mecburiyet olarak öngörülmüştür.³⁷⁸ Yabancılık unsuru içeren multimodal taşıma sözleşmesi açısından ivaz hususunda, herhangi bir uluslararası konvansiyonda açıkça bir şart olarak belirtilmemiş ise de benzer bir sonuca varılabilecektir. Elbette uygulanacak hukukun hükümleri bu konuda da belirleyicidir.

³⁷⁴ Thomas, s. 765.

³⁷⁵ De Wit, s. 3; Hoeks, s. 64. Benzer yönde bir sorumluluk hükmü Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nda da ifade edilmiştir. Bkz. Multimodal Taşıma Konvansiyonu m. 15.

³⁷⁶ Johansson, s. 40; Aksoy, Fiilî Taşıyıcı, s. 18-19; Deniz, Konteyner, s. 60; Adıgüzel, Taşıma, s. 30-31; Yetiş- Şamlı, Sorumluluk, s. 13; Ülgen, Taşımacılık, s. 7; Şit, Karayolu, s. 20.

³⁷⁷ Hatır taşınmaları hakkında ise Türk maddî hukuk hükümlerine göre vekâlet hükümlerinin uygulanacağı hakkında bkz. Franko, s. 14; Adıgüzel, Taşıma, s. 30, dp. 59; Eriş, s. 14; Ülgen, Taşımacılık, s. 9.

³⁷⁸ Bkz. COTIF-CIM m. 1, CMR m. 1(1). Hava taşınmalarında ise, bu şekilde bir ayırım yapılmadan şartlarını sağlamak koşuluyla tüm hava taşınmaları Montreal Konvansiyonu'na tâbi tutulmuştur.

Ücret veya karşılığın ne zaman ve ne şekilde ödeneceği taraflar arasında kararlaştırılabileceği gibi uygulanacak hukukun hükümleri dairesinde de belirlenebilir.³⁷⁹ Türk hukuku bakımından değerlendirildiğinde ücret özel hükümler yardımıyla tespit edilebilir.³⁸⁰ Ancak bunun para cinsinden olması gerekli değildir. Bunun yerine ekonomik değer taşıyan herhangi bir ivaz da kararlaştırılabilir.³⁸¹ TTK m. 870’te ücretin eşyanın teslimi ile birlikte ödenmesi gerekliliği öngörülmüştür.³⁸²

1.3.4. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği

1.3.4.1. Genel Olarak

Ticarî ilişkilerin zaman içinde uğradığı değişiklikler ve gerçekleşen yenilikler taşıma hukukunda da kendisini göstermektedir. Borç ilişkilerine hakim olan sözleşme serbestisi, yaşamın ve onun paralelinde değişen hukukî ilişkilerin taraflarına aralarındaki sözleşmeleri belirli bir tip ile sınırlı kalmaksızın düzenleme imkânı tanımaktadır.³⁸³ Bu paralelde taşıma hukuku başlığı altında da çok çeşitli akit tipi doğmuştur. Multimodal taşıma sözleşmesi de bunlardan birtanesidir.

Multimodal taşıma sözleşmesinin niteliğini ayrıntıları ile incelemeye başlamadan önce multimodal taşıma sözleşmesinin genel olarak taşıma sözleşmesinde olduğu gibi Kıta Avrupası ve Türk hukuku bakımından iş görme sözleşmeleri içerisinde yer aldığı öncelikle belirtilmelidir.³⁸⁴ Aynı zamanda temel olarak bir borç sözleşmesi olduğu,

³⁷⁹ Franko, s. 12.

³⁸⁰ Atabek, s. 25.

³⁸¹ Bkz. Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 20; Adıgüzel, Taşıma, s. 30-31; Şit, Karayolu, s. 20.

³⁸² Ayrıca bkz. Atabek, s. 25; Franko, s. 14; Eriş, s. 14.

³⁸³ Kuntalp, Erden: Karışık Muhtevalı Akit (Karma Sözleşme), B. 2, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 2013, s. 60; Antalya, Osman Gökhan: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C. V/1,1, Seçkin Yayınları, Ankara 2019, s. 125; Kayıhan/Ünlütepe, s. 12; Aydos, Oğuz Sadık: Borçlar Hukuku (Genel Hükümler), Seçkin Yayınları, Ankara 2019, s. 25; Atabek, s. 43; Erdoğan, s. 12.

³⁸⁴ Adıgüzel, Taşıma, s. 42; Tüzüner, s. 171; Tekin, Safa Murat: Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu, çalışmamızda “Navlun Sözleşmesi” olarak anılmıştır, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul

eşyanın taşınması taahhüdü karşılığında bir ivazın yerine getirilmesi gereği bulunduğundan tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerden olduğu ifade edilebilir.³⁸⁵ Taşıma sözleşmesinde taşıyıcı taşıtana karşı eşyanın gönderilmesini üstlenmektedir. Uluslararası anlaşmalar ve ulusal hukuklarda da gönderilene, aralarında akdî bir ilişki bulunmamasına rağmen, taşıyıcıdan doğrudan bazı taleplerde bulunma imkânı tanınmıştır.³⁸⁶ Bu yönüyle de tam üçüncü şahıs yararına bir sözleşme olduğundan söz edilebilir.³⁸⁷ İlâveten, edimlerin ifası yönünden de bir defada yerine getirilen, ani edimli sözleşmeler kategorisinde bulunduğuna da dikkat çekilmelidir.³⁸⁸

Geçmişten bugüne, genel olarak, eşya taşıma sözleşmesini klâsik sözleşme biçimleri içerisinde belirli bir kategoriye dahil etme çabaları farklı hukuk düzenleri içerisinde yoğun tartışmaları beraberinde getirmiştir. Karşılaştırmalı bir değerlendirmede bulunulacak olursa, öğretide, taşıma sözleşmesini eser sözleşmesi, hizmet sözleşmesi, vekâlet sözleşmesi veya *sui generis* olarak nitelendiren görüşler yer almaktadır.³⁸⁹

Türk hukuku bakımından taşıma sözleşmesini eser sözleşmesi olarak nitelendiren görüşler çoğunluktadır.³⁹⁰ Söz konusu fikri savunanlar özellikle eşya taşıma sözleşmeleri

2017, s. 14; Şit-Köşgeroğlu, Banu: Milletlerarası Yetki Tesisinde İfa Yeri Kuralı, çalışmamızda “İfa Yeri Kuralı” olarak anılmıştır, Yetkin Yayınları, Ankara 2022, s. 319-320. Kıta Avrupası hukuku hakkında bkz. Johansson, s. 49.

³⁸⁵ Atabek, s. 37; Deniz, Konteyner, s. 60; Kula, s. 45; Seven, s. 27; Ülgen, Taşımacılık, s. 7; Tüzüner, s. 172; Sözer, Deniz Ticareti, s. 289; Demir, s. 291; Alhan, Yunus: Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğu, Adalet Yayınevi, Ankara 2023, s. 92.

³⁸⁶ Akyol, Şener: Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1976, s. 10-11.

³⁸⁷ Akyol, s. 48-49.

³⁸⁸ Kula, s. 45; Tüzüner, s. 176.

³⁸⁹ Atabek, s. 32; Adıgüzel, Taşıma, s. 43-44.

³⁹⁰ Atabek, s. 33; Yetiş-Şamlı, Sorumluluk, s. 13; Birinci-Uzun, Tuba: Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, B. 2, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2015, s. 41; Doğanay, s. 334; Demir, s. 292; Deniz, Kombine Taşıma, s. 177, dp. 16; Sözer, Deniz Ticareti, s. 302; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku-II, s. 12; Alhan, s. 93. Roma hukukunda da taşıma sözleşmesi, eser sözleşmesi niteliğinde kabul edilmiştir. Bilgi için bkz. Zeyneloğlu, s. 22.

bakımından bir eşyanın taşınması sonucunun taahhüt edildiğini³⁹¹, ücretin de vekâlet sözleşmesinin aksine bir olmazsa olmaz şart (*conditio sine qua non*) oluşturduğu fikrini öne sürmektedir.³⁹² İlâveten, işin başkasına gördürülebilmesi eser sözleşmesinde prensip olarak serbest bırakılmışken, vekâlet sözleşmesinde vekilin işi bizzat yerine getirmesi esas olup, yetkisi dahilinde ise ya da zaruret ve teamülün gerektirdiği hâllerde edimin ifasının başkasına devredilmesine izin verilmektedir.³⁹³ Hizmet sözleşmesinde ise işgören, işverenin emir ve kumandası ile bir bağımlı ilişki içerisinde hareket etmektedir.³⁹⁴ Ayrıca, işgören tarafından sunulan hizmetin sonucu taahhüt edilmemektedir.³⁹⁵ Belirtilen unsurlar taşıma sözleşmesinde taşıtan ile taşıyıcı için söylenemeyecektir.

Bağımsız ve kendine özgü bir karakter taşıdığını savunan görüş ise, bir başka sözleşme içerisinde taşıma sözleşmesini anlamlandırma lüzumu görmemektedir.³⁹⁶ Görüşün savunucularından olan *Ülgen* tarafından yolcu taşımalarında vekâlet sözleşmesi hükümlerinden, eşya taşımalarında ise eser sözleşmesi hükümlerinden tamamlayıcı biçimde istifade edilmesi mümkün görülmüştür.³⁹⁷

³⁹¹ Hoeks, s. 46; Birinci-Uzun, s. 41.

³⁹² Atabek, s. 32; Adıgüzel, Taşıma, s. 43; Tüzüner, s. 184; Birinci-Uzun, s. 41-42; Doğanay, s. 442. Eşya taşımının değil de yalnızca eşyanın taşıma aracına yüklenmesi ve boşaltılmasını konu alan bir sözleşmenin eser veya hizmet sözleşmesi kapsamında değerlendirilemeyeceği, ona vekâlet hükümlerinin uygulanması gerektiğine dair bkz. Bilgili, Fatih: “Yükleme ve Boşaltma İşlerinin Eser Sözleşmesine Konu Olup Olmaması Sorunu-Eser Unsuru Açısından Bir Değerlendirme”, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan, C. 2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2007, s. 1761-1762.

³⁹³ Atabek, s. 32-33; Adıgüzel, Taşıma, s. 43; Doğanay, s. 442. Ayrıca bkz. 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu (TBK, RG., 04.02.2011, S. 27836) m. 471.

³⁹⁴ Tüzüner, s. 187; Şit, Karayolu, s. 24.

³⁹⁵ Atabek, s. 33; Doğanay, s. 441.

³⁹⁶ Ülgen, Taşımacılık, s. 19-20; Zeyneloğlu, s. 31; Şit, Karayolu, s. 25-26.

³⁹⁷ Ülgen, Taşımacılık, s. 19-20.

Taşıma sözleşmelerinin bir biçimi olan multimodal taşıma sözleşmesinin de hukukî niteliği konusunda benzer tartışmalar söz konusudur.³⁹⁸ Bununla birlikte, sözleşmenin çok boyutlu yapısı farklı şekilde değerlendirilmesini de gerektirmiştir. Multimodal taşıma sözleşmesinde esas tartışmalar da onun birden fazla sözleşmenin unsurlarını içeren yapısından kaynaklanmaktadır. Söz konusu durum birden fazla taşıma sözleşmesi tipinin (karayolu, demiryolu gibi) bir arada bulunmasının yanı sıra taşımanın dışında depolama ve taşımanın organizasyonu gibi çeşitli yükümlülüklerin de üstlenilmesinden doğmaktadır.

1.3.4.2. Karma Sözleşme Görüşü

Multimodal taşıma sözleşmesinin hukukî niteliği hakkında Türk hukuku ve karşılaştırmalı hukuktaki hakim görüş³⁹⁹ multimodal taşıma sözleşmesinin farklı akitlerin bir araya getirilerek oluşturulduğu bir karma akit olduğudur.⁴⁰⁰ Diğer bir anlatımla, farklı sözleşmelerin karakteristik özellikleri bir biçimde birleştirilerek multimodal taşıma sözleşmesini meydana getirmiştir.

Karma akitlerde kanunda veya uygulamada bilinen çeşitli akit tiplerinin, yeni bir bağlılık içerisinde, kanunda daha önce öngörülmemiş bir şekilde birleştiği ve yeni bir akit tipi oluşturduğu görülmektedir.⁴⁰¹ Bu yeni tip, kendisinin unsurlarını oluşturan akit

³⁹⁸ Bkz. Adıgüzel, Taşıma, s. 276 vd. Bununla birlikte *Adıgüzel*, taşıma sözleşmelerinin eser sözleşmesi niteliği taşıdığı görüşüne multimodal taşıma sözleşmeleri bakımından farklı yaklaşmaktadır. Bu sözleşmelerin taşıyıcıya getirdiği ilave edimlerin onu eser sözleşmesi niteliğinden uzaklaştırdığını savunmaktadır. Bkz. Adıgüzel, Taşıma, s. 266; Adıgüzel, Multimodal, s. 276.

³⁹⁹ Hollanda, Alman ve İngiliz hukukları hakkındaki açıklamaları için bkz. Hoeks, s. 68; Spanjaart, Godafoss, s. 278; Haak, Krijn F./Hoeks, Marian (MAIH): “Arrangements of Intermodal Transport in the Field of Conflicting Conventions”, çalışmamızda “Conflicting Conventions” olarak anılmıştır, *Journal of International Maritime Law*, 2004, Vol. 5, s. 422. Ayrıca bkz. *Quantum Corporation Inc. and Others v. Plane Trucking Ltd. and Another*, *Lloyd’s Law Reports*, 2002, Vol. 2, para. 33.

⁴⁰⁰ Deniz, Konteyner, s. 61; Hoeks, s. 61; Adıgüzel, Taşıma, s. 277; Haak/Hoeks, *Conflicting Conventions*, s. 422; Coşkun, s. 49; Alhan, s. 103.

⁴⁰¹ Kuntalp s. 127 vd.; Antalya, s. 278; Kayıhan/Ünlütepe, s. 90; Hoeks, s. 60; Alhan, s. 103.

tiplerinden ve edimlerinden farklı bir menfaatler bütünü ve amaç içermektedir.⁴⁰² Söz konusu karma akitlerin oluşturuluş biçimlerinden birisinin ivazlı sözleşmelerde taraflardan birisinin diğerine karşı farklı akit türlerine ait edim borçlarını üstlenmesi şeklinde olabileceği ifade edilmektedir.⁴⁰³ Meydana gelen yeni akitte, bu edim borçlarından ya hepsi aslî ya da birisi/birkaçı aslî nitelikte olup, diğerleri tâlidir.⁴⁰⁴

Karma sözleşme niteliği ilk etapta, içerdiği taşıma aşamalarının hukuk dünyasında müstakil taşıma sözleşmelerine konu olabilmesi ve bu sözleşmelerin bir araya getirilmesi doğrultusunda multimodal taşıma sözleşmesinin meydana geldiği fikrine dayandırılmaktadır.⁴⁰⁵ İlâveten multimodal taşıma sözleşmesinin yalnızca taşımayı değil, eşyanın taşınması öncesi, sonrası veya sırasında saklanması, taşıma işinin organizasyonunu ve organizasyona dair her türlü işlemin yerine getirilmesini içermesi bakımından da alelade bir taşıma ediminin yerine getirilmesinden ziyade, çok boyutlu bir yönünün bulunduğu dikkat çekilmektedir.⁴⁰⁶ Bu bakış açısıyla da esasında taşıma sözleşmesinin yanı sıra saklama, organizasyon niteliği açısından diğer sözleşmelerin de özelliklerini içermektedir.⁴⁰⁷

Karma sözleşmeler, ifade edildiği üzere, birden fazla akdin bağımsız niteliklerinin bir araya gelmesi ile oluşur. Bazen birleşen akitlerin bir tanesi daha ağırlıklı, diğerleri ikincil plandadır.⁴⁰⁸ Bu noktada, Türk hukuku ve karşılaştırmalı hukukta yer verilen absorbziyon (soğurma) görüşüne göre, oluşan karma sözleşmedeki ağırlıklı akde uygulanan hukukî

⁴⁰² Kuntalp, s. 127 vd.

⁴⁰³ Kuntalp, s. 133.

⁴⁰⁴ Kuntalp, s. 133; Hoeks, s. 61.

⁴⁰⁵ Hoeks, s. 61.

⁴⁰⁶ Ramberg, Sui Generis, s. 163; Adıgüzel, Taşıma, s. 276-277.

⁴⁰⁷ Hoeks, s. 61; Adıgüzel, Taşıma, s. 276.

⁴⁰⁸ Kuntalp, s. 133; Hoeks, s. 61.

rejim tüm sözleşmeyi yönetmelidir.⁴⁰⁹ Bu tür karma akitlerde, birleşen edimlerden bazıları öyle az önem işgal eder veya ikincil planda kalır ki farklı bir kurallar bütününe uygulanmasına gerek duyulmaz.⁴¹⁰

Yine karma sözleşmeler bakımından uygulanacak kuralların belirlenmesinde Türk hukuku ve karşılaştırmalı hukuklarda istifade edilen ikinci sistem, kombinasyon (birleştirme, terkip) görüşüdür.⁴¹¹ Buna göre yeni oluşan akitte eşit veya yakın dengedeki edimlere her birisinin kaynağını aldığı bağımsız sözleşmeye dair hükümler uygulanmaktadır.⁴¹² Diğer bir anlatımla, yeni sözleşme türüne dair ihtilâfın hangi edime veya kök sözleşmeye dayalı olduğu tespit edilebiliyorsa, ihtilâf çözümüne bu sözleşmeye dair mevcut hükümler uygulanmalıdır. Multimodal taşıma sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıkların çözümünde multimodal taşımanın ilk ortaya çıkışından bu yana en sık başvurulan yaklaşım kombinasyon görüşüne dayandırılmıştır.⁴¹³ Söz konusu durum örneğin, karayolu taşıma aşamasından doğan ihtilâflara karayolu taşımacılığına dair hukukî rejimin, havayolu taşımasından doğan ihtilâflara ise havayolu taşımacılığına dair hukukî rejimin uygulanması şeklinde karşımıza çıkmaktadır.

1.3.4.3. *Sui Generis* Sözleşme Görüşü

Sui generis sözleşme⁴¹⁴ görüşü multimodal taşıma sözleşmesinin alelade bir taşıma sözleşmesinden ziyade MTO'ya taşıma sürecini organize etme, taşıma için gerekli her

⁴⁰⁹ Hoeks, s. 71-72; Kuntalp, s. 228-232; Coşkun, s. 48; Adıgüzel, Multimodal, s. 87; Antalya, s. 279. Multimodal taşımada uygulanması bakımından yabancı hukuklardaki bazı uygulamalar hakkındaki bilgi için bkz. Deniz, Kombine Taşıma, s. 186-187.

⁴¹⁰ Hoeks, s. 71-72; Kuntalp, s. 228-232.

⁴¹¹ Deniz, Kombine Taşıma, s. 187.

⁴¹² Hoeks, s. 74; Kuntalp, s. 231 vd.; Adıgüzel, Taşıma, s. 277; Adıgüzel, Multimodal, s. 90; Coşkun, s. 48; Antalya, s. 279; Deniz, Kombine Taşıma, s. 187.

⁴¹³ Hoeks, s. 71; Spanjaart, Godafoss, s. 278.

⁴¹⁴ *Sui generis* sözleşme Antalya tarafından “ *tarafların kanunda düzenlenmemiş unsurlardan oluşan edimlerini, yine kanunda öngörülmemiş şekilde karşılıklı ilişkisi içinde yer veren sözleşmeler*” olarak tanımlamıştır. Bkz. Antalya, s. 279.

türlü işlemi gerçekleştirme, eşyanın depolanmasını, gümrüklenmesini sağlama gerekliliklerini yüklemesine bağlı olarak yeni bir sözleşme tipi olduğu fikrine dayandırılmaktadır.⁴¹⁵ Diğer bir anlatımla bu görüşün savunucularına göre, taşıma sürecinin organizasyon boyutu bu türden bir taşıma akdine başka hiçbir akde benzemeyen karakter kazandırmıştır.⁴¹⁶

Esasında multimodal taşıma sözleşmesini *sui generis* olarak nitelendiren görüşler sözleşmenin karakterinden yola çıkmaktan ve bu görüşü ayrıntıları temellendirmekten ziyade, uygulanacak kural eksikliğini ve mevcut taşıma konvansiyonlarının multimodal taşımanın farklı taşıma ayaklarına uygulanmasının doğurduğu karışıklığı dikkate alarak da böyle bir sonuca varmaktadır.⁴¹⁷ Diğer bir anlatımla, karayolu ve havayolu ile eşyanın taşınmasını içeren bir multimodal taşıma sözleşmesinde hangi kuralların hangi koşullarda uygulanacağı özellikle yabancılik unsuru içeren ilişkilerde belirli olmadığından, bazı yazarlarca sözleşmenin *sui generis* karakter taşıdığı ve münferit taşıma türlerine özgü kuralların hiçbirisinin multimodal taşımadan doğan uyumsuzluğa uygulanamayacağı savunulmaktadır.⁴¹⁸

Öte yandan, multimodal taşıma sözleşmesini karma akit olarak nitelendiren görüşlerin bir kısmı açısından da benzer bir tespit söz konusudur. Diğer bir ifadeyle, özellikle yabancılik unsuru taşıyan multimodal taşıma sözleşmesinde uluslararası düzeyde kabul gören yeknesak kural eksikliği karşısında uyumsuzluk çözümü noktasında sözleşme parçalara ayrılarak mevcut taşıma hukuku düzenlemelerinin uygulanması gerektiği belirtilmekte ve

⁴¹⁵ FitzGerald, Gerald F.: “The Proposed Convention on International Multimodal Transport of Goods: A Progress Report”, Canadian Yearbook of International Law, 1979, C. 17, s. 247. Ayrıca bilgi için bkz. Hoeks, s. 75; Glass, s. 336; Backden, s. 63.

⁴¹⁶ FitzGerald, s. 247.

⁴¹⁷ Örn bkz. Lojda, s. 152. Bizimle aynı tespiti belirten görüş için bkz. Eftestol-Wilhelmsson, Ellen: European Sustainable Carriage of Goods, çalışmamızda “Carriage of Goods” olarak anılmıştır, Routledge, Oxon/New York 2016, s. 86-87; Backden, s. 63. *Backden*’e göre multimodal taşıma sözleşmesinin *sui generis* olarak nitelendirilmesi, Multimodal Taşıma Konvansiyonu ve multimodal taşıma sözleşmesi hakkındaki diğer ikili veya bölgesel düzenlemelerin oluşturulmasında bir hareket noktasıdır: Backden, s. 166.

⁴¹⁸ Bkz. Lojda, s. 152.

bu zaruret gereği multimodal taşıma sözleşmesi bir karma sözleşme olarak kabul edilmektedir.⁴¹⁹

Tarafların aralarındaki ilişkiyi teferruatlı akdî düzenlemelere tâbi tutmaları ile sözleşmeye uygulanacak kurallara dair boşluk bir ölçüde giderilebilir. Ne var ki bu kabul, unimodal taşıma sözleşmelerindeki akdî düzenlemelerin büyük oranda unimodal taşıma konvansiyonlarının emredici kurallarının denetimine maruz kalması anlamına gelirken, aynı durumun multimodal taşıma sözleşmesi için söz konusu olamaması demektir.⁴²⁰ Dolayısıyla tarafların multimodal taşıma sözleşmesi akdederek, unimodal taşıma sözleşmelerinin tâbi olduğu emredici kurallardan kaçınmaları gibi bir sonuç da doğabilecektir.⁴²¹ Böyle bir sonucun önüne geçilmesi açısından da öğretide karma sözleşme görüşünün benimsendiği belirtilmektedir.⁴²²

Hukukî nitelendirme hakkında görüşlerimize yer vermeden önce, sözleşmenin hukukî sınıflandırılması ve niteliğinin belirlenmesinin, esasında, uygulanacak hükümlerden bağımsız biçimde ilk basamakta ele alınması gerektiğine dikkat çekilmelidir. Uygulanacak kuralların tespiti ve kural boşluğu sorunu ise ancak ikinci basamakta çeşitli tartışmalara ve önerilere konu olabilecektir.

1.3.4.4. Değerlendirme

Multimodal taşıma sözleşmesinin kategorizasyonu ve nitelendirilmesi hakkındaki görüşümüzü temellendirirken sözleşmenin hukuk düzenlerinde farklı biçimde vasıflandırılabilirliği ve nitelendirilebileceğini düşünerek Türk hukukundan yola çıkmayı ve Türk hukukunun sınırları içerisinde kalmayı, farklı hukuk düzenlerinden de ancak yeri geldikçe örnekler vermeyi amaçlamaktayız. Bu bağlamda, multimodal taşıma

⁴¹⁹ Hoeks, s. 70; Deniz, Konteyner, s. 61; Adıgüzel, Taşıma, s. 277.

⁴²⁰ Ramberg, CMR Art. 2, s. 22; Hoeks, s. 76.

⁴²¹ Ramberg, CMR Art. 2, s. 22.

⁴²² Bilgi için bkz. Ramberg, CMR Art. 2, s. 22.

sözleşmesinin taşıma edimi yönünden taşıma sözleşmesi, saklama edimi yönünden vedia, taşıma işinin organizasyonu ve sözleşmenin parçasını oluşturan diğer edimler yönünden ise vekâlet sözleşmesinin unsurlarını içerdiği ifade edilebilir.⁴²³ Sözleşmenin hukukî niteliği hakkındaki tartışmanın başlangıç noktası, bazı eserlerde olanın⁴²⁴ aksine, içerdiği taşıma aşamalarından bağımsız olarak öncelikle sözleşmenin bütününe geniş bir bakış açısı ile incelemek olmalıdır.

Multimodal taşıma sözleşmesi, ilk bakışta, bir taşıma sözleşmesi şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Tıpkı taşıma sözleşmesinde olduğu gibi amacı, eşyanın bir noktadan diğerine götürülmesidir. Bununla birlikte basit bir taşıma sözleşmesinden öte, taşımanın bütününe kapsayan bir organizasyon faaliyetini de içermektedir. Söz konusu organizasyon malın teslim alınması ve çeşitli taşıma belgelerinin düzenlenmesi, ambalajlanması, saklanması, nakli, farklı taşıma ve alt taşıyıcılar arası koordinasyonun sağlanması, tüm aşamalardaki yükleme ve boşaltmanın tesisi, gümrük işlemlerinin yapılması, taşıma kaplarından eşyanın boşaltılması, teslimi ve tüm bu işlemlerin yerine getirilmesinden sorumlu olmayı içermektedir.⁴²⁵ Yakından incelendiğinde, bizim de katıldığımız görüşe göre, taşıma edimi sayılan diğer edimlere kıyasla daha ön planda ve ağırlıklıdır.⁴²⁶

Bahsi geçen incelemeyi gerçekleştirmek için Türk hukukunda düzenleniş biçimine bakıldığında, görülmektedir ki TTK m. 902 düzenlemesi ile kanun koyucu, daha önce ifade edildiği üzere multimodal taşıma sözleşmesini “değişik tür araçlarla taşıma

⁴²³ Johansson, s. 78-80; Hoeks, s. 75.

⁴²⁴ Örneğin bkz. Deniz, Konteyner, s. 60 vd.

⁴²⁵ Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 116.

⁴²⁶ *Coşkun*'a göre multimodal taşıma sözleşmesinin taşıma edimi dışında içerisinde yer alan diğer edimler, yan edim niteliğini taşıdıklarından sözleşmenin bir taşıma sözleşmesi olduğu gerçeğinden onu uzaklaştırmamaktadır. Bkz. Coşkun, s. 43. Benzer yönde bkz. Adıgüzel, Multimodal, s. 86. Karayolu taşıma sözleşmeleri bakımından benzer yönde bkz. Karan/Kara/Varan, s. 25. *Herber* de multimodal taşıma sözleşmesinin özünde bir taşıma sözleşmesi olduğunu fakat özel bir karakterinin de bulunduğunu ifade etmektedir. Bkz. Herber, R., “Zur Berücksichtigung des Teilstreckenrecht bei multimodalem Transportvertrag”, Festschrift für Henning Piper (ed. Erdmann, W./Gloy, W./Herber, R.), Beck, München 1996, s. 886 (Hoeks, s. 80'den naklen aktarımla).

sözleşmesi” olarak adlandırmıştır. TTK ilk defa multimodal taşımayı bu şekilde adlandırarak, onu Türk hukukunun kanunî düzenlemeleri bakımından isimsiz bir sözleşme olmaktan çıkarmıştır. Her ne kadar tanımına yer verilmemiş ise de temel unsurları yine aynı maddede ortaya koyulmuştur. Değişik tür araçlarla taşıma sözleşmesine yönelik diğer düzenlemelerde, sözleşmenin icrası sırasında zararın oluştuğu taşıma aşamasının hükümlerinin veya ilgili uluslararası konvansiyonun uygulanması gerektiği tespit edilmiş, bunların kapsamına giren bir durum olmadığında ise kanunda taşıma sözleşmesine dair sevk edilen genel hükümlerin uygulanacağı belirtilmiştir.

Kanunun günlük hayatın parçası olan her sözleşme tipini bağımsız biçimde, teferruatlarıyla düzenlemesi beklenmemektedir. Bununla birlikte kanunda yer alan düzenlemeler genellikle alt sözleşme türlerinin ortak unsurlarını oluşturan sözleşme tipi üzerine yoğunlaşmaktadır.⁴²⁷ Nitekim, TTK bakımından taşıma sözleşmesi için de söz konusu açıklama geçerli olacaktır. Görüldüğü üzere TTK, taşıma sözleşmesini, unsurlarını, kurulmasını, geçerliliğini, hüküm ve sonuçlarını ayrıntılı biçimde ele almıştır.

Sözleşme serbestisinin bir görünüş biçimi olarak, kanunda düzenlenmiş tipik akitlerin çeşitli unsurları başka sözleşmelerin unsurları ile bir araya gelerek yeni bir biçime bürünebilecektir.⁴²⁸ Bu biçimlendirme bir akit merkezinde bu akdin esaslı unsurları korunup, farklı akitlerin diğer unsurları dahil edilerek gerçekleştiriliyorsa aynı sözleşme kategorisi altında atipik bir sözleşmenin oluştuğu sonucuna varılabilecektir.⁴²⁹ Kanun koyucu multimodal taşıma sözleşmesinin hüküm ve sonuçlarını taşıma sözleşmesinin genel hükümlerine yollama yaparak belirlemekle, onun taşıma sözleşmesinin bir biçimi

⁴²⁷ Kuntalp, s. 77-78.

⁴²⁸ Kuntalp, s. 75, 96; Antalya, s. 126-127; Kayıhan/Ünlütepe, s. 12; Erdoğan, s. 12.

⁴²⁹ Kuntalp, s. 94. Nitekim *Deniz* tarafından da eserinde kombine taşıma sözleşmesi olarak adlandırdığı multimodal taşıma sözleşmesi, atipik bir sözleşme olarak değerlendirilmiştir. Bkz. Deniz, Konteyner, s. 61.

olduğunu ortaya koymaktadır. Ne var ki taşıdığı özellikler sebebiyle diğer klâsik taşıma sözleşmelerine nazaran atipik bir biçiminin bulunduğu ifade edilebilecektir.⁴³⁰

TTK m. 902 vd.'da yer alan düzenlemede, multimodal taşıma sözleşmesinde MTO'nun yüklendiği borcun parçasını oluşturan diğer edimlere uygulanacak hükümler hakkında herhangi bir yönlendirmenin yer almadığı görülmektedir. Örneğin, eşyanın multimodal taşınması sırasında taşıyıcı tarafından gümrük işlemlerinin gerçekleştirilmesi veya eşyanın iki taşıma arasında bir müddet depoda saklanması, taşıma sözleşmesine özgü edimlerden ayrı başka sözleşmelerin konusudur.⁴³¹ Bu bağlamda, kanun koyucunun yaklaşımından multimodal taşıma sözleşmesinde ağırlıklı edim olan taşıma ediminin dikkate alınarak sözleşmeyi taşıma sözleşmelerine uygulanan rejime tâbi tuttuğu, diğer edimlerin taşımaya nazaran önemsiz bulunduğu sonucuna varılabilir.

Bahsi geçen durumdan ve multimodal taşıma sözleşmesinin hukukî niteliği hakkındaki tüm açıklamalardan hareketle sözleşmenin bir karma akit oluşturduğu fikri öne çıkmaktadır.⁴³² Sözleşmenin niteliği ve uyumsuzluğun çözümü her hukuk düzeninde farklı şekilde değerlendirilebilecek ise de Türk hukuku açısından, TTK'daki düzenleme de dikkate alındığında, ağırlıklı edimin taşıma olması sebebiyle maddî hukuk düzenlemeleri

⁴³⁰ Benzer yönde Deniz, Konteyner, s. 61. Hollanda hukukundaki benzer düzenlemeden hareketle *Hoeks* ve *Spanjaart* tarafından Hollanda kanun koyucusunun multimodal taşıma sözleşmesini bir karma akit olarak değerlendirdiği sonucuna varılmıştır. Bkz. Hoeks, s. 71; Spanjaart, Godafoss, s. 278. *Koller* de Alman hukukundaki hükümler ışığında multimodal taşıma sözleşmesini bir özel karma akit tipi olarak nitelendirmiştir. Bkz. Koller, *Transportrecht*, 9th Edition, 2016, art. 452 (Drews, s. 307, dp. 5'ten naklen). *Drews* tarafından *Koller*'e getirilen eleştiri için bkz. Drews, s. 307, dp. 5. Alman hukuk öğretisinin nitelendirmelerinin bu noktada özel önem taşıdığını vurgulamak gerekmektedir. Zira, TTK'nın özellikle multimodal taşımaya yönelik hükümleri Alman HGB'den iktibas edilmiştir. Bununla birlikte hem Alman hem de Hollanda mahkemelerinde verilmiş güncel kararlarda, multimodal taşıma sözleşmesinde karma akit nitelendirilmesinden ziyade, *sui generis* akit nitelendirilmesine bir geçiş olduğu da değerlendirilmektedir. Bilgi için bkz. Verheyen, *Freight Forwarding*, s. 266-267.

⁴³¹ *Drews* bu özelliklerinden yola çıkarak multimodal taşıma sözleşmesini, taşıma sözleşmesi değil taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi şeklinde nitelendirmiştir. Bununla birlikte, Alman kanun koyucusunun multimodal taşıma sözleşmesini bir taşıma sözleşmesi tipi olarak kategorize ettiğini, ne var ki esasında taşıma işleri komisyonculuğu altından değerlendirilmesi gerektiğini vurgulamıştır. Bkz. Drews, s. 307.

⁴³² Aynı yönde bkz. Deniz, Konteyner, s. 61; Coşkun, s. 4. *Deniz*'in eserinde göndermede bulunduğu *Scheer* de bu sözleşmenin, karma, atipik bir sözleşme olduğu değerlendirmesinde bulunmuştur. Bkz. Scheer, Jurgens: *Die Haftung des Beförderers im Gemischten Überseeverkehr*, Hamburg 1969, s. 20 (Deniz, Konteyner, s. 61, dp. 54'ten naklen aktarımla).

çerçevesinde değerlendirdiğimizde bir karma akdin ortaya çıktığı kabul edilmelidir.⁴³³ Multimodal taşıma sözleşmesinde taşıma edimi ana edim olarak ön plana çıkmakta, vekâlet ve saklama edimleri de talî edimler biçiminde yer almaktadır.⁴³⁴

Daha önce de belirtildiği üzere, öğretide, multimodal taşıma sözleşmesinin hukukî niteliği hakkındaki tartışmalar daha ziyade, içerdiği taşıma aşamalarına göre multimodal taşıma sözleşmesinin karakterinin belirlenmesi üzerine yoğunlaşmaktadır. Sözleşmenin hukukî yönü açısından ikincil nitelikteki bu tartışma bakımından, örneğin, havayolu ve karayolu ile taşıma içeren bir multimodal taşıma sözleşmesi, her biri bağımsız ve kendine özgü isimlere sahip olabilecek söz konusu sözleşmelerin bir birleşimi olarak görülmektedir. Diğer bir ifadeyle bu görüşe göre, örnekten yola çıkarak multimodal taşıma sözleşmesi havayolu ile taşıma ve karayolu ile taşıma sözleşmelerinin birleşimi, karışımı olarak bir karma akit tipi şeklinde ortaya çıkmaktadır.⁴³⁵ İlgili görüşten hareketle de unimodal taşımayı düzenleyen mevcut taşıma hukuku konvansiyonları ile uyum tesis edilmesi açısından multimodal taşıma sözleşmesinin karma akit niteliği taşıdığı ve bu paralelde yabancılık unsuru taşıyan sözleşmelerde konvansiyonların doğrudan akdin çeşitli bölümlerine uygulanabileceği sonucuna varılmıştır.⁴³⁶ Ne var ki söz konusu yöntem ile multimodal taşıma sözleşmesi için tipolojik bir tahlil yapılmamaktadır. İlgili

⁴³³ Aynı yönde bkz. Deniz, Konteyner, s. 61; Coşkun, s. 4. *Deniz* tarafından ayrıca esas faaliyetin denizyolu taşıması olduğu bir sözleşmede, sözleşmenin muhtevassından anlaşıldığı üzere esas amacın denizyolu taşıması olduğu, denizyolu taşımasını gerçekleştirmek için diğer taşımaların da sözleşme ilişkisine dahil edildiği anlaşılıyorsa burada eklenen edimlerin yan edimler olduğu, denizyolu taşıma sözleşmesinin aslî edimi ile birlikte devam ettiği ve yan edimlerin bu aslî karakteri bozmadığı sonucuna varılmıştır. Deniz, Konteyner, s. 63-64.

⁴³⁴ Bir taşıma sözleşmesinde, taşıma haricindeki diğer tüm edimlerin yan edim niteliği taşıdığına dair bkz. Ramberg, Sui Generis, s. 163. *Karan* tarafından taşıyıcının, eşyayı taşımalar arasında, öncesinde veya sonrasında bir depoya koymasının taşıma sözleşmesinin varlığını değiştirmeyeceği, bunun sözleşmenin ağırlıklı vasfı olarak karşımıza çıkmadığı sürece, yalnızca ilave bir unsur biçiminde ele alınabileceği ifade edilmiştir. Bkz. Karan, Carriage, s. 28. Aynı yönde bkz. Karan/Kara/Varan, s. 25. Bununla birlikte yine *Karan/Kara/Varan* tarafından bazı sözleşmelerde lojistik hizmetinin de sunulmasının ayrıca bir taahhüt olduğu vurgulanmıştır. Bu sözleşmeler bakımından sözleşmenin nitelendirilmesi ve uyumsuzluk çözümü farklı şekilde ele alınmalıdır. Bkz. Karan/Kara/Varan, s. 25. Uyumsuzluk çözümü konusunda farklı bir öneriler için bkz. Hoeks, s. 77; Adıgüzel, Multimodal, s. 95-96.

⁴³⁵ Bkz. Hoeks, s. 70; Deniz, Konteyner, s. 61; Adıgüzel, Taşıma, s. 277; Adıgüzel, Multimodal, s. 94-96.

⁴³⁶ Örneğin bkz. Yargıtay 11 HD., 16.09.2014, E. 2013/10928, K. 2014/13877. Erişim için bkz. <www.legalbank.net>, (11.03.2021).

görüşün savunucuları sözleşmenin karakterinden yola çıkarak uyuşmazlık çözümü hakkında bir yorumda bulunmak yerine uyuşmazlık çözümüne yönelik bir yöntem ortaya koymakta ve sözleşmeyi de bu yönetime uyum sağlayacak şekilde nitelendirmektedir. Ayrıca, ilgili görüşü savunanların büyük bir bölümü mevcut uyuşmazlığın İkinci Bölümü'nde temas edeceğimiz bu uluslararası taşıma konvansiyonlarının kapsamına dahi girip girmediğini değerlendirmeden konvansiyonların uygulanması gerektiğini belirtmektedir. Oysa, uyuşmazlık çözümünde önce mesele vasıflandırılmalı ve hukukî niteliği belirlenmeli, sonrasında ilgili uluslararası konvansiyonların kapsamı altında düzenlenen bir husus olup olmadığı tespit edilmelidir. Taşıma hukukunu düzenleyen uluslararası konvansiyonların multimodal taşıma sözleşmesine uygulanabilirliğini kendi kapsamları ve uygulanma hükümleri belirleyecektir.⁴³⁷ Herhangi bir uluslararası konvansiyonun düzenlemediği meselelerde ise uygulanacak hukuk düzeninin tespiti gerekir. Bize göre, çalışmamızın ilerleyen kısımlarında daha ayrıntılı biçimde temellendireceğimiz üzere kapsam ve uygulama hükümleri dikkate alınmadan, multimodal taşıma sözleşmesinin karma akit niteliği bulunduğu öne sürülerek doğrudan, örneğin CMR'nin veya Montreal Konvansiyonu'nun uygulanmasının savunulması, kabul edilebilir değildir.

Yine ifade edilmelidir ki kapsam ve uygulanma hükümleri açısından ilgili konvansiyonların uygulanması mümkün değil ise, uygulanacak hukukun maddî hükümlerinin multimodal taşıma sözleşmesinden doğan ihtilâflara yönelik yaklaşımı değerlendirilmelidir. Örneğin, uygulanacak hukukun Türk hukuku olması hâlinde ancak TTK m. 903'te belirtilen uyuşmazlık çözüm yöntemi uygulanabilir. Bu hükümde multimodal taşımada zararın olduğu yerin bilindiği bir ihtilâfta, hangi taşıma aşamasında zarar oluştu ise ilgili taşıma aşamasını düzenleyen hükümlere göre uyuşmazlığın çözülmesi gerektiği belirtilmiştir.

⁴³⁷ *Backden*, multimodal taşıma *sui generis* bir sözleşme niteliğinde kabul edilirse de unimodal taşıma konvansiyonlarının uygulanmasının mümkün olduğunu savunmaktadır: *Backden*, s. 66. Bununla birlikte, biz unimodal taşıma konvansiyonlarının uygulanabilirliğinin kabul edilmesi için sözleşmenin *sui generis* olarak nitelendirilmesinin gerekli olmadığını düşünmekteyiz.

1.4. MULTİMODAL TAŞIMADA KULLANILAN TAŞIMA BELGELERİ

1.4.1. Genel Olarak

Taşıma uygulamasında taraflar yazılı bir taşıma sözleşmesi akdedebilmektedir. Bununla birlikte sözleşmenin yanı sıra veya sözleşmeye ilaveten birtakım taşıma belgeleri de sıklıkla kullanılmaktadır. Taşıma belgeleri özellikle sözlü biçimde kurulan taşıma sözleşmesinin üzerine malın taşıyıcıya teslimi ile birlikte verilebilmektedir.⁴³⁸ Bu açıdan taşıma belgelerinin içeriği, doğan ihtilâflarda ispat yönünden önem taşımaktadır. Bu belgelerde yer alan bilgiler doğru kabul edilerek gerçekleşen kayıp veya zarardan doğan sorumluluk ve tazminat tutarı tayin ve tespit edilmektedir.⁴³⁹

Taşıma belgelerinde, dünya genelinde bir standartlaşma eğilimi çerçevesinde, tip formlar ve konişmentolar kullanılmaktadır.⁴⁴⁰ Tip belgeler ve konişmentoların hazırlanmasında ve sektörel uygulamalar ışığında güncellenmesinde ICC, BIMCO ve FIATA öncülük etmektedir.⁴⁴¹ Uygulamada kullanılan taşıma belgelerini⁴⁴² tek tek ifade etmek yerine çalışmamız bakımından önem taşıyanları belirtmek gerekirse, konişmento (*bill of lading*)⁴⁴³, hava (*air waybill*) veya denizyolu taşıma senetleri (*sea waybill*), sevk irsaliyeleri, sevk mektupları ve bunların fonksiyonlarını kısaca ifade etmek yeterli olacaktır. Yine uygulanacak hukuka göre tespit edilmesi gerekmektedir, adı geçen

⁴³⁸ Atabek, s. 64; Yetiş-Şamlı, Sorumluluk, s. 199.

⁴³⁹ Johansson, s. 94; Stevens, s. 14.

⁴⁴⁰ Johansson, s. 65.

⁴⁴¹ Johansson, s. 65.

⁴⁴² Sayılanların hâricinde, *numerus clausus* olmamak koşuluyla, rezervasyon notları, teslim fişleri, gemi yükleme belgeleri, sevk mektubu, ordino, yük senedi bir taşıma sözleşmesinin varlığını ispat eden belgeler olarak sayılabilir. Bkz. Johansson, s. 75; Aksoy, Fiilî Taşıyıcı, s. 23; Hill, s. 186; Kula, s. 56; Karan, E-Konışmento, s. 66 vd. Ayrıca, faturalar, taşınan yükün türüne bağlı olarak gümrük beyannameleri ile izinler, ihracat belgeleri, sigorta poliçeleri, uluslararası ticarete kullanılan ödeme yöntemlerine ilişkin belgeler bunların arasında sayılabilir. Bkz. House, s. 256. Taşıma belgelerinin tanımı ve fonksiyonları hakkında bkz. Rotterdam Kuralları m. 1(14) ve m. 1(15).

⁴⁴³ Tanımı için bkz. Hamburg Kuralları m. 1(17).

taşıma belgelerinin genel anlamda öğretide üç temel fonksiyonunun bulunduğu söz edilmektedir.⁴⁴⁴ İlk olarak sayılan bu taşıma belgeleri, taraflar arasında bir taşıma sözleşmesi yapıldığını ispat eder.⁴⁴⁵ Bu fonksiyonun önemi özellikle taşıtan ve taşıyıcı arasında yazılı bir sözleşme akdedilmediğinde söz konusu olmaktadır.⁴⁴⁶ Karşılaştırmalı hukukta ve Türk hukukunda taşıma sözleşmelerinin kurulmasında taraflar arasında ne yazılı bir taşıma sözleşmesi yapılması ne de bir taşıma belgesinin verilmesi gerekliliği mevcuttur.⁴⁴⁷ Bununla birlikte, eşya taşımacılığında hemen hemen her zaman en azından bir belge kullanılmaktadır.⁴⁴⁸

Sayılan dökümanların ikinci fonksiyonu malın teslim edildiğine dair ispat niteliği taşımalarıdır.⁴⁴⁹ Özellikle malın cinsi, fizikî özellikleri ve hasarlı/hasarsız biçimde taşıyıcıya teslim edildiğine dair bilgiler içermektedir. Bu şekilde, yer alan kayıtların aksinin ispat yükü taşıyıcıya ait olmakta ve taşımada gerçekleşen zararın belirlenmesinde de bu vesikalar kullanılmaktadır.⁴⁵⁰ Konişmento açısından, konişmentoyu devralan

⁴⁴⁴ Hill, s. 185; Johansson, s. 66; Tekil, s. 253 vd.; Spanjaart, *Multimodal Transport Law*, s. 29.

⁴⁴⁵ Bokareva, s. 55; Atabek, s. 64; Spanjaart, *Multimodal Transport Law*, s. 29; Hill, s. 185; Tekil, s. 254; Deniz-Kaner, *Deniz Ticareti*, s. 340; Karan, *E-Konişmento*, s. 42; Yazıcıoğlu, Emine/Kender, *Rayegân/Çetingil, Ergon: Deniz Ticareti Hukuku*, B. 16, Filiz Kitabevi, İstanbul 2020, s. 365; Stevens, s. 1; de Witt, s. 233; Kırca, İsmail: “Havayolu ile Yapılan Eşya Taşımaları Dolayısıyla Düzenlenen Hava Yük Senedinin Hukukî Niteliği ve İspat Fonksiyonu”, *BATİDER*, 1990, C. 15, S. 3, s. 91; Hoeks, s. 314; Seven, s. 45. *Atabek*, üç temel fonksiyona ilaveten taşıma senetlerinin talimat notu vasfı taşıdığına da işaret etmiştir. Bkz. *Atabek*, s. 64.

⁴⁴⁶ Bununla birlikte, taşıma belgelerinin ve özellikle konişmentonun bir taşıma sözleşmesi olmadığı, yalnızca onun varlığını ispat ettiği yeniden vurgulanmalıdır. Zira taraflar arasındaki taşıma sözleşmesi ile karşıt hükümler içerebileceği, taşıtan ile taşıyıcı arasındaki ilişkide öncelikle taşıma sözleşmesinin dikkate alınması gerektiğine dikkat çekilmelidir. Aynı yönde bkz. Stevens, s. 17-18.

⁴⁴⁷ Bokareva, s. 55.

⁴⁴⁸ Johansson, s. 66.

⁴⁴⁹ Atabek, s. 65; Spanjaart, *Multimodal Transport Law*, s. 29; Hill, s. 186; Johansson, s. 66; Stevens, s. 14; Yazıcıoğlu/Kender/Çetingil, s. 365; Kırca, s. 91; Hoeks, s. 314; Yetiş- Şamlı, *Sorumluluk*, s. 199; De Witt, s. 238-239; Deniz-Kaner, *Deniz Ticareti*, s. 340; Kara, *Deniz Ticareti*, s. 209; Güner-Özbek, Meltem Deniz: “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti”, çalışmamızda “Konişmento” olarak anılmıştır, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 2012, C. 18, S. 3, s. 236.

⁴⁵⁰ Johansson, s. 66; Deniz, *Konteyner*, s. 41; Yetiş- Şamlı, *Sorumluluk*, s. 199-200.

üçüncü kişiler açısından da bu kayıtların içeriği, haklarının korunması ve ispatı açısından önem taşımaktadır.⁴⁵¹

Son olarak, özellikle uygulanacak hukuka göre anlam ifade eden, uygulanacak hukuk Türk hukuku olduğunda her taşıma belgesinde mevcut olmayan, ancak denizyolu taşımalarında kullanılan konişmentonun⁴⁵² malı temsil eden belge niteliği içerdiğinden söz edilmelidir.⁴⁵³ Konişmentonun ciro edilebilir veya edilemez biçimde düzenlenmesi mümkündür.⁴⁵⁴ Türk hukuku bakımından konişmentonun kıymetli evrak fonksiyonunun bulunduğundan söz edilmektedir.⁴⁵⁵ Bu yönüyle henüz taşıma hâlindeyken konişmentonun devri ile malın el değiştirmesi mümkündür.⁴⁵⁶ Malı varma yerinde teslim alacak kişi, taşıyıcının acentesi veya temsilcisine karşı, konişmentoda gönderilen olarak belirtilmese dahi konişmentodaki ciro silsilesine göre hak sahipliğini ispat ettikten sonra malı teslim almaya yetkili olacaktır.⁴⁵⁷

İfade edilen fonksiyon, hava yük senetleri, karayolu ve demiryolu sevk mektupları ve diğer taşıma belgeleri (iç su yolu veya kısa mesafe denizyolu taşımacılığı) açısından

⁴⁵¹ Johansson, s. 97; Stevens, s. 14; Kırca, s. 100.

⁴⁵² Johansson, s. 67; Yazıcıoğlu/Kender/Çetingil, s. 382. Taşıma belgelerindeki küresel standartlaşma konişmento konusunda da kendini göstermektedir. Konişmentonun içeriği hakkında bkz. Hamburg Kuralları m. 15. Uzun mesafeli taşımalarda, özellikle denizyolu taşımalarında, konişmentolar tercih edilirken; kısa mesafeli taşımalarda, örneğin eşyanın konişmentodan daha hızlı biçimde gönderilene ulaşılacağı düşünülenlerde nakliye senetleri tercih edilmektedir. Bilgi için bkz. Bokareva, s. 55; Johansson, s. 71; Hill, s. 186; Karan, E-Konışmento, s. 100.

⁴⁵³ Atabek, s. 71; Deniz-Kaner, Deniz Ticareti, s. 340; Karan, E-Konışmento, s. 56-57; Kara, Deniz Ticareti, s. 209. Karşılaştırmalı hukukta da bu özelliğin mevcudiyeti ifade edilmiştir. Bkz. Hill, s. 186; Stevens, a. 19-20; de Witt, s. 240; Spanjaart, Multimodal Transport Law, s. 29.

⁴⁵⁴ Atabek, s. 71; Glass, s. 322; Hoeks, s. 315; Süzel, s. 53; de Witt, s. 240. Karşılaştırmalı hukukta benzer kabulün olduğu hakkında bkz. Johansson, s. 69; Hoeks, s. 315; Süzel, s. 54-55.

⁴⁵⁵ Eriş, s. 222; Karan, E-Konışmento, s. 53. Yabancı hukuklarda kıymetli evrak fonksiyonu taşımayan konişmentolar da bulunmaktadır. Örneğin, Amerikan hukukunda düzenlenen *straight bill of lading* ile İskandinav devletlerinin hukuklarında yer alan *recta bill of lading*'in bu niteliğinin bulunmadığından söz edilmiştir. Bilgi için bkz. Güner-Özbek, Konışmento, s. 235. *Straight bill of lading* hakkındaki açıklamaları için ayrıca bkz. Karan, E-Konışmento, s. 67.

⁴⁵⁶ Johansson, s. 67; Stevens, s. 27; Atabek, s. 72.

⁴⁵⁷ Johansson, s. 67, 70; Stevens, s. 8; Yazıcıoğlu/Kender/Çetingil, s. 373-374.

tartışmalıdır.⁴⁵⁸ Zira bu taşıma türleri açısından eşyanın taşınması kısa sürede gerçekleştiğinden ve eşya onu temsil eden belgeden daha çabuk varma yerine ulaşabileceğinden kullanılan taşıma belgelerine genel olarak bu yönde bir vasfın yüklenmesine ihtiyaç duyulmamıştır.⁴⁵⁹ Taşıma belgelerinin, bunların içerisinde özellikle konişmentonun, hukukî fonksiyonlarının yanı sıra uluslararası satım ilişkilerindeki ticarî fonksiyonu da önem taşımaktadır. Konişmento akreditif gibi bazı ödeme yöntemlerinin işleyişi sırasında bankaya ibraz edilmesi ile satıcının ödemeyi tahsil edebilmesine veya uygun finansman teminine imkân sağlamaktadır.⁴⁶⁰ Bununla beraber, özellikle konteyner ticaretinin artışı ile birlikte, eşyanın konişmento ve sair taşıma belgelerinden önce varma yerine ulaşması ödeme yöntemleri ile malın teslimi akışının kesintiye uğraması sonucunu da doğurabilmektedir.⁴⁶¹

1.4.2. Multimodal Taşımaya Özgü Taşımacılık Belgeleri

Konteynerin ortaya çıkışı ve multimodal taşımanın yaygınlaşması taşıma belgelerinde de bir farklılaşmayı beraberinde getirmiştir.⁴⁶² Konteyner içerisinde taşınacak eşya, taşımanın başlangıcında bir araya getirilip konteynere yerleştirildikten sonra, taşımanın sonunda, dağıtım öncesinde açılmaktadır.⁴⁶³ Konteyner taşımacılığındaki bu durum, taşıma hukukunu tümüyle etkilemiştir. Dolayısıyla, multimodal taşımada kullanılan belgelerde de yeni uygulamalar benimsenmiştir. İlk farklılık MTO ile taşıtan arasında

⁴⁵⁸ *Kırca* tarafından hava yük senedinin kıymetli evrak olarak düzenlenmesinin önünde bir engel bulunmadığından söz edilmiştir. Bkz. *Kırca*, s. 96-97.

⁴⁵⁹ *Johansson*, s. 71; *Karan*, E-Konişmento, s. 41. Bununla birlikte, eşya üzerindeki aynî hakların devri konusunda bir sınırlandırma söz konusu değil ise de bu durum ilgili taşıma belgelerine ve varma yerinde teslim işlemlerine etki etmektedir: *Johansson*, s. 73.

⁴⁶⁰ *Booyesen*, s. 293.

⁴⁶¹ *Yazıcıoğlu/Kender/Çetingil*, s. 384; *Karan*, E-Konişmento, s. 98.

⁴⁶² *Hill*, s. 200; *Carr*, s. 299.

⁴⁶³ Konişmento, konteyner içerisindeki eşyanın her biri için ayrı ayrı düzenlenebileceği gibi tek bir konişmento şeklinde de düzenlenebilecektir. Bilgi için bkz. *Deniz*, *Konteyner*, s. 46.

düzenlenen multimodal taşıma belgelerinin tüm taşımayı düzenleyecek şekilde yazıya dökülmesinde olmuştur.⁴⁶⁴

Taşıma belgelerinde multimodal taşımacılığa özgü ifadelerin kullanıldığı dikkati çekmekle birlikte şekil konusunda taşımacılıkta geleneksel olarak kullanılan belgelere bağlı kalınmıştır.⁴⁶⁵ Özellikle ismi aşağıda belirtilecek olan koniştirmento örneklerinde bu durum göze çarpmaktadır. Zira konteyner taşımacılığı ve multimodal taşıma daha önce de ifade edildiği üzere, daha ziyade denizyolu taşıması ağırlıklı olarak gelişmiştir.⁴⁶⁶ Denizyolu taşıması içeren bir multimodal taşımada, taşımanın tümünü kapsayan bir koniştirmentonun düzenlenmesi önerileri gündeme gelmiştir.⁴⁶⁷ Bu çerçevede, taşıma işleri komisyoncusu koniştirmentosu, kombine taşıma koniştirmentosu ve bugünkü ismiyle daha çok kullanılan multimodal taşıma koniştirmentosu kullanılmaya başlanmıştır.⁴⁶⁸ Öğretide multimodal taşıma koniştirmentosunun bir çeşit tesellüm koniştirmentosu niteliği taşıdığı belirtilmektedir.⁴⁶⁹

⁴⁶⁴ Johansson, s. 132; Deniz, Konteyner, s. 47 vd; Hoeks, s. 19; Mankabady, Multimodal Transport, s. 121; Carr, s. 298; Zekos, s. 272; de Witt, s. 231; Sözer, Karma Taşımalar, s. 21. Multimodal taşıma belgesi, aynı zamanda Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nda da tanımlanmıştır. Konvansiyon m. 1(4)'te multimodal taşıma belgesi "*multimodal taşıma sözleşmesi yapıldığına, eşyanın multimodal taşıma operatörü tarafından teslim alındığına ve onun sözleşmenin hükümlerine göre eşyayı teslim edeceğine ilişkin bir yükümlülüğü içeren belge*" şeklinde tanımlanmıştır. Ayrıca multimodal taşıma belgelerinin şekli ve hükümleri için bkz. m. 5 vd.

Elbette, ayrıca taşıyıcıların tarafından taşımanın ayrı ayrı her bir kısmı için de ilave taşıma belgelerinin düzenlenmesi mümkündür: Hill, s. 188; Mankabady, Multimodal Transport, s. 120-121; Zekos, s. 272.

⁴⁶⁵ Glass, s. 16-17; Zekos, s. 272; Kula-Değirmenci, FIATA Koniştirmentosu, s. 410.

⁴⁶⁶ Glass, s. 17. Ayrıca bkz. Karan, E-Koniştirmento, s. 70.

⁴⁶⁷ Hill, s. 201.

⁴⁶⁸ Baughen, Simon: Shipping Law, çalışmamızda "Shipping Law" olarak anılmıştır, 6th Edition, Routledge, Oxon 2015, s. 165 vd.; Bokareva, s. 58; Hill, s. 200 vd; Deniz, Konteyner, s. 47 vd.

⁴⁶⁹ Baughen, Shipping Law, s. 167. Tesellüm koniştirmentosu taşınacak malın taşıyıcı tarafından teslim alındığını gösterir şekilde düzenlenmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Baughen, Shipping Law, s. 165; Yeşilova, Ecehan: Koniştirmentonun İspat Kuvveti, çalışmamızda "Koniştirmento" olarak anılmıştır, Güncel Yayınevi, İzmir 2006, s. 41; Gürses, s. 274.

Tüm taşımayı içerecek şekilde taşıma belgesi düzenlenmesi eğilimi diğer taşıma türlerinde de söz konusudur. Ağırlıklı olarak hava taşımasını içeren bir multimodal taşımada örneğin hava taşıma senedinin tüm taşımayı içerecek şekilde düzenlenmesi mümkün kılınmıştır.⁴⁷⁰ Bununla birlikte zaman içinde multimodal taşımaya özgü taşıma belgeleri de geliştirilmeye çalışılmıştır.⁴⁷¹ Uluslararası organizasyonlarca standart bir multimodal taşıma konişmentosu tasarlanması konusundaki ilk çabalar⁴⁷² 1975 tarihli Kombine Taşıma Senedi için Yeknesak Kurallar'dan sonra multimodal taşımaya yönelik konişmento tipleri olan FIATA Konişmentosu ("*FIATA Bill of Lading (FBL) 1978*") ile COMBIDOC ("*BIMCO/INSA COMBIDOC*") tasarlanmıştır.⁴⁷³ Esasında o dönemde mevcut taşıma belgelerinden bağımsız, multimodal taşımaya özgü bir belge oluşturulmak istenmekle birlikte, yukarıda ifade edildiği üzere şekil yönünden özellikle konişmentoya benzer metinler ortaya koyulmuştur.⁴⁷⁴ Sonrasında ise 1992 tarihli Multimodal Taşımacılık için UNCTAD/ICC Kuralları ışığında, FIATA ile BIMCO tarafından FIATA Konişmentosu 1992 ("*FIATA Bill of Lading 1992*") ve MULTIDOC 95 tasarlanmıştır.⁴⁷⁵ Söz konusu kuralların en son güncellenmiş hâli ise, MULTIDOC 2016'dır.

Taşımacılıkta kullanılan tüm taşıma belgelerinin, esasında, multimodal taşımaya dair ifadeler içerecek biçimde düzenlendiği ve malın teslim alındığı yer ile varma yerini belirttiği sürece belirli bir şekil ile bağılı olmadan multimodal taşımada kullanılabilceği

⁴⁷⁰ Glass, s. 11.

⁴⁷¹ İlk çalışmaların ayrıntıları için bkz. Angus, s. 416; Glass, s. 17 vd.; Zekos, s. 272. Bu dökümanlarda çalışmamızın ilerleyen kısımlarında ayrıntılı söz edeceğimiz *network* sisteminin kurulduğu, diğer bir ifade ile zararın oluştuğu taşıma ortamına göre sorumluluğun belirlenmesi gerektiği, böylelikle alt taşıma ilişkileri ile sorumluluk konusunda bağlantı kurulacağı öngörülmüştür. Bkz. Glass, s. 19, 278. Zararın oluştuğu ortamın belirlenemediği hâller açısından ise, taşıyıcının esas, ağırlıklı taşıma faaliyetine dair yeknesak sorumluluk hükümlerinin uygulanması öngörülmüştür. Bkz. Glass, s. 278.

⁴⁷² Ayrıntılı bilgi için bkz. Angus, s. 416; Glass, s. 17 vd.

⁴⁷³ Glass, s. 22; 279; Zekos, s. 272; Karan, E-Konişmento, s. 70; Kula-Değirmenci, FIATA Konişmentosu, s. 410.

⁴⁷⁴ Glass, s. 20, 23.

⁴⁷⁵ Glass, s. 25, 279; Zekos, s. 272.

ifade edilmektedir.⁴⁷⁶ Nitekim çoğu büyük ölçekli taşımacılık şirketi ana taşıma faaliyeti çerçevesinde kendi konişmentosu veya taşımacılık belgesini tasarlamıştır. Ancak, yukarıda bahsi geçen uluslararası örgütlerce tasarlananlar da uygulamada kullanılmakta veya oluşturulacak diğer belgeler açısından örnek teşkil etmektedir.⁴⁷⁷

Multimodal taşıma belgelerinde, taşıma hukukundaki klâsik şekillerin benimsenmesini destekleyen ilk önem taşıyan husus uluslararası ticaret, gümrük ve bankacılık işlemleri için kabul edilebilir olmalarını sağlamaktır.⁴⁷⁸ Zira uluslararası ticarete özellikle ödemenin yerine getirilmesi ve garanti mektubunun temini için taşıma senetleri bankacılık işlemlerinde sıkça kullanılmaktadır. Ayrıca elbette taşıma senetlerinin uluslararası taşıma hukukunda benimsenen yeknesak düzenlemeler ile de uyum içinde olması önem taşımaktadır. Bu bağlamda, multimodal taşıma belgeleri ancak multimodal taşıma hakkında yeknesak bir düzenleme getirilmesi ile tam olarak bir fonksiyon ifa edebilecektir.⁴⁷⁹

Henüz böyle bir durum söz konusu değil ise de uygulamada sıkça kullanılan multimodal taşıma konişmentosu, adi konişmentonun sahip olduğu birtakım fonksiyonlar yönünden değerlendirildiğinde doğurduğu bazı sorunlara dikkat çekilmiştir. İlk olarak yeniden belirtilmelidir ki multimodal taşıma belgelerini düzenleyen bir uluslararası konvansiyon bulunmadığından fonksiyonları uygulanacak hukuka göre belirlenecektir.⁴⁸⁰ Henüz çoğu

⁴⁷⁶ Glass, s. 26-27.

⁴⁷⁷ Glass, s. 26-27.

⁴⁷⁸ Angus, s. 416; Glass, s. 17. ICC tarafından oluşturulan UCP 600 (*Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, ICC Publication No. 600*)'de de multimodal taşıma belgesi kavramının yer aldığına dair bkz. Zekos, s. 274; Karan, E-Konişmento, s. 72.

⁴⁷⁹ Aynı yönde Angus, s. 416; Glass, s. 279; de Witt, s. 231.

⁴⁸⁰ Aynı yönde de Witt, s. 240. *Sözer* tarafından genel olarak söz konusu belgelerin konişmento niteliğini karşılamadığı belirtilmiştir. Bkz. *Sözer*, Karma Taşımalar, s. 21.

devlet hukukunda da multimodal taşıma konişmentosu ve diğer multimodal belgeler hakkında açık düzenlemeler yer almamaktadır.⁴⁸¹

Maddî hukuk düzenlemeleri bakımından tartışma yaratan çeşitli durumları kısaca ele alacak olursak, karşılaştırmalı hukukta yukarıda konişmento açısından sayılan üç fonksiyondan birisi olan ispat fonksiyonunun sağlanması konteyner taşımacılığı bakımından tereddüt doğurmaktadır.⁴⁸² Konteynerin taşıyıcı tarafından yüklenip doldurulduğu hâllerde içerisinde yer alan yüklerin niteliği, şekli, özellikleri bilinebilecektir. Fakat bazen bir veya birden fazla konteyneri dolduracak yüke sahip olan taşıtan, konteynerleri doldurup mühürleyerek MTO'ya teslim etmektedir.⁴⁸³ Böyle bir durumda MTO tarafından bir taşıma belgesi düzenlense dahi yükün içeriği tam olarak tespit edilemeyebilir.⁴⁸⁴ Ayrıca, eşyanın hangi koşulda teslim ediliği, hasar veya eksiğin bulunup bulunmadığı da saptanamamış olacaktır.⁴⁸⁵ Bu durum MTO'nun sorumluluğu açısından önem taşıdığı kadar malın sigortalanması, eşyanın varma yerine ulaşması üzerine gerçekleştirilecek banka işlemleri ve ödeme yükümlülükleri bakımından da değerlendirilmeye değerdir.

Ele alınması gerekli ikinci mesele, özellikle Türk hukuku açısından değerlendirildiğinde kıymetli evrak vasfı ile malı temsil eden bir senet olması özelliğinin multimodal taşıma konişmentosu açısından da söz konusu olup olmadığıdır.⁴⁸⁶ Bu konuda yukarıda konişmentonun Türk hukukunda malı temsil eden ve kıymetli evrak vasfı taşıyan senet

⁴⁸¹ de Witt, s. 231.

⁴⁸² Angus, s. 412. *Zekos* tarafından malın özelliklerini ve taşıma sözleşmesini ispat etme yönünden multimodal taşıma konişmentosunun veya belgesinin fark yaratmadığı ifade edilmiştir. Bkz. *Zekos*, s. 273. *Deniz* tarafından, MTO'nun bir çalışanı veya sorumlu bulunduğu kişi tarafından eşyanın yüklenmesi işlemine nezaret edilmediği hâlde ancak tereddüt doğurabileceği ifade edilmektedir. Bkz. *Deniz*, *Konteyner*, s. 19.

⁴⁸³ Bokareva, s. 34; Ramberg, *Freight Forwarding*, s. 6.

⁴⁸⁴ Hill, s. 202; *Deniz*, *Konteyner*, s. 19. Böyle taşıyıcının taşıma kabının içeriğini tespit edemediği hâlde, konişmentoya bir çekince koyması Türk Hukuku'nda da TTK. m. 1239 kapsamında tanınmış bir imkândır.

⁴⁸⁵ Hill, s. 202.

⁴⁸⁶ *Deniz*, *Konteyner*, s. 48; *Zekos*, s. 273; Baughen, *Shipping Law*, s. 167.

olduğu belirtilmiştir.⁴⁸⁷ Denizyolu üzerinden gerçekleştirilen bir multimodal taşıma için düzenlenen multimodal taşıma konişmentosu bakımından da söz konusu niteliğin mevcut olduğu fikrine katılmak mümkündür.⁴⁸⁸ Bununla birlikte havayolu, karayolu, demiryolu veya i suyuolu taşımasının birleştiği multimodal taşımalar için kıymetli evrakta Şekil açısından ancak sınırlı sayıda tip söz konusu olabileceği için oluşturulan taşıma senedinin kıymetli evrak vasfı taşıyacağından ve kanunda açıkça zikredilmediğinden malı temsil eden senet niteliği bulunacağından söz edilemeyecektir.⁴⁸⁹ Türk hukuku açısından durum böyle olmakla birlikte, uluslararası ticaret hukukunda mesele hakkında ortak bir kanaate varılabilmesi için yine yeknesak bir düzenlemenin kabulünün gerektiği zikredilmektedir.⁴⁹⁰

⁴⁸⁷ Bununla birlikte yabancı hukuklarda bazı konişmentoların bu vasfının bulunmadığı belirtilmektedir. Ayrıntıları için bkz. Carr, s. 314.

⁴⁸⁸ Bkz. Deniz, Konteyner, s. 52-53; Hoeks, s. 316.

⁴⁸⁹ Deniz, Konteyner, s. 52-53.

⁴⁹⁰ Bkz. Zekos, s. 273.

2. BÖLÜM

MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUK PROBLEMİ, ULUSLARARASI TAŞIMA KONVANSİYONLARININ MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANMASI VE MULTİMODAL TAŞIMAYA YÖNELİK YEKNESAK KURAL ARAYIŞI

2.1. YABANCILIK UNSURU VE MULTİMODAL TAŞIMADA ORTAYA ÇIKIŞ BİÇİMLERİ

Multimodal taşıma birden fazla taşıma türünün kullanılmasından hareketle yabancılik unsuru⁴⁹¹ taşıyan ilişkilerin belki de en yoğun biçimde yer aldığı örneklerdendir. Bu

⁴⁹¹ Öğretide bazı yazarlar “yabancılik unsuru” ifadesi yerine “yabancı unsur”, “milletlerarası unsur”, “kanunlar ihtilâfi içeren unsur” ifadelerini terminolojik olarak tercih edebilmektedir. Bununla birlikte biz çalışmamızda MÖHUK’un benimsediği yaklaşımdan hareketle “yabancılik unsuru” kullanımını seçmekteyiz. Öğretide kullanılan terminoloji hakkında bilgi için bkz. Aygün, Mesut: “Yabancılik Unsurunun Mahiyeti ve Yargılamadaki Rolü”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2014, C. 18, Özel Sayı, s. 1034. Terminolojik ayrımın yanı sıra sözleşmelerde yabancılik unsuru ile milletlerarası unsur arasında esasa ilişkin farklılıklar bulunduğu da ifade edilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Özdemir, Hatice: “MÖHUK Kapsamına Giren Sözleşmelerin Tespiti Bağlamında “Yabancılik Unsuru Taşıyan Sözleşme” ve “Uluslararası Sözleşme” Kavramları”, çalışmamızda “Yabancılik Unsuru” olarak belirtilmiştir, İstanbul Barosu Dergisi, 1999, C. 73, S. 10-11-12, s. 939; Elçin, Doğa: Milletlerarası Unsurlu Bireysel ve Toplu İş Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, çalışmada “İş Sözleşmeleri” olarak anılmıştır, Adalet Yayınevi, Ankara 2012, s. 40-41; Ekşi, Nuray: “Yabancılik Unsuru Taşıyan Akitler ve Bu Akitlerin AT Roma Konvansiyonu’na Göre Anlamı”, çalışmamızda “Yabancılik Unsuru” olarak anılmıştır, MHB, 1992, C. 12, S. 1-2, s. 5 vd.; Şit, Karayolu, s. 70 vd.

Yabancılik unsuru, klâsik anlamda, şahıs veya yer itibarıyla birden fazla hukuk düzeni ile oluşan bağlantılardan hareketle doğabilir. Sözleşmeler bakımından tarafların tâbiyeti, ikâmetgahı, mutad meskeni, iş yerleri, akdin imzalandığı ya da görüşmelerinin yapıldığı yer, ifa yeri, sözleşmenin konusunun bulunduğu yer yabancılik unsurunun tespitinde dikkate alınabilecektir. Günümüzde kabul edilen üçüncü bir kriter dahilinde ise, ihtilâf konusu ilişki uluslararası ticaretin menfaatlerine hizmet ediyorsa da onun yabancılik unsuru taşıdığı düşünülmektedir. Benzer biçimde eşyanın ve paranın belirli bir devleti aşan yönelimi de yabancılik unsurunu ilişkiye dahil eden irtibatlılardır. Bilgi için bkz. Tiryakioğlu, Bilgin: Taşınır Mallara İlişkin Milletlerarası Unsurlu Satım Akitlerine Uygulanacak Hukuk, çalışmamızda “Taşınır Mallar” olarak anılmıştır, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları (No. 503), Ankara 1996, s. 6-8; Özdemir, Yabancılik Unsuru, s. 927, 934, 935; Aygün, s. 1030; Coşkun, s. 79; Demirkol, Berk: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun’un 24. Maddesi Çerçevesinde Sözleşmeye Uygulanacak Hukuk, B. 2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2014, s. 117 vd.; Tarman, Zeynep Derya: “5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK) Uyarınca Yabancılik Unsuru Taşıyan Akdi Borç İlişkilerinde Hukuk Seçimi”, çalışmamızda “Hukuk Seçimi” olarak anılmıştır, BATİDER, 2010, C. 26, S. 1, s. 146. İş sözleşmeleri açısından bkz. Tarman, Zeynep Derya: “Yabancılik Unsuru Taşıyan İş Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk”, çalışmamızda “İş Sözleşmeleri” olarak anılmıştır, AÜHFD, C. 59, S. 3, s. 526-527; Ekşi, Yabancılik Unsuru, s. 3-4; Çelikel, Aysel/Erdem, B. Bahadır,

ilişkide birden fazla hukuk düzeni ile irtibat, ilk olarak, eşyanın bir ülkenin sınırını aşan hareketine dayandırılabilir.⁴⁹² Multimodal taşıma sözleşmesinde eşyanın teslim alındığı yer ile teslim edilmesi kararlaştırılan yerlerin farklı ülkelerde yer alması yabancılik unsurunu ilişkiye dahil eder.⁴⁹³ Belirtilen yerlerin tespiti sözleşmenin içerdiği taşıma aşamalarından bağımsız biçimde yükün ilk teslim alındığı yer ile nihaî olarak teslim edilmesi kararlaştırılan yerlere göre gerçekleşmektedir. Bu bağlamda tamamen aynı ülke içerisindeki bir noktadan diğerine doğru gerçekleşen tek modlu bir taşımacılık yabancılik unsuru içermezken, bu iç taşımanın dahil olduğu bir multimodal taşımada

Milletlerarası Özel Hukuk, B. 17, Beta, İstanbul 2021, s. 10. Ayrıca bkz. Yargıtay HGK., 07.06.1989, E. 1989/10-316; K. 1989/411, erişim için bkz. <www.kazanci.com>, (18.01.2020).

Söz konusu kriterlerin hiçbirisine göre yabancılik unsuru içermeyen bir akdî ilişkide, yabancı hukukun seçimi ilişkiye yabancılik unsuru katar mı sorusu MÖHUK çerçevesindeki tartışmalarda, doktrinde bir ayrıma neden olmuştur. İlk gruptaki yazarlar bu yönde bir seçimin ilişkiye yabancılik unsurunu dahil edeceğini belirtmektedir. Bkz. Özdemir, Yabancılik Unsuru, s. 928; Nomer, Ergin: Devletler Hususî Hukuku, B. 23, Beta, İstanbul 2021, s. 324; Şanlı, Cemal/Esen, Emre/Ataman-Figanmeşe, İnci: Milletlerarası Özel Hukuk, B. 10, Beta, İstanbul 2023, s. 336-337; Çelikel/Erdem, s. 384; Ekşi, Yabancılik Unsuru, s. 7; Alibaba, Arzu: Milletlerarası Unsurlu Sözleşmelerde Hukuk Seçimi ve Sınırlandırılması, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2005, s. 20. Bizim de katıldığımız diğer gruptaki görüşe göre ise, herhangi bir biçimde yabancılik unsuru içermeyen bir sözleşmede tarafların hukuk seçiminde bulunarak yabancı hukukun uygulanmasını talep etmeleri ilişkiye tek başına yabancılik unsuru kazandırmamaktadır. Aynı yönde bkz. Aygün, s. 1037; Özel, Sibel/Erkan, Mustafa/Pürselim, Hatice Selin/Karaca, Hüseyin Akif: Milletlerarası Özel Hukuk, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2022, s. 11-12; Tiryakioğlu, Taşınır Mallar, s. 7; Güngör, Gülin: Temel Milletlerarası Özel Hukuk Metinlerinin Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuk Konusunda Yakınlık Yaklaşımı, çalışmamızda “Yakınlık Yaklaşımı” olarak anılmıştır, Yetkin Yayınları, Ankara 2007, s. 190; Elçin, İş Sözleşmeleri, s. 45; Özdemir-Kocasakal, Hatice: “Sözleşmelere Uygulanacak Hukukun MÖHUK m. 24 Çerçevesinde Tespiti ve Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanacak Kuralları”, çalışmamızda “Üçüncü Devlet” olarak anılmıştır, MHB, 2010, C. 30, S. 1-2, s. 32-33; Doğan, Vahit: Milletlerarası Özel Hukuk, çalışmamızda “Milletlerarası Özel Hukuk” olarak anılmıştır, B. 8, Savaş Yayınevi, Ankara 2022, s. 7-8; Aybay, Rona/Dardağan, Esra: Uluslararası Düzeyde Yasaların Çatışması (Kanunlar İhtilafı), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2008, s. 250; Özel, Sibel: “Sözleşmesel İlişkide Yabancılik Unsuru ve Hukuk Seçimi”, çalışmamızda “Hukuk Seçimi” olarak anılmıştır, Milletlerarası Özel Hukukta Güncel Konular Sempozyumu (Eskişehir, 21-22 Nisan 2016), (ed. Tiryakioğlu, Bilgin/Aygün, Mesut/Önal, Ali/Altıparmak, A. Kübra/Kaya, Cansu), Yetkin Yayınları, Ankara 2016, s. 433-435; Tarman, Hukuk Seçimi, s. 146; Demirkol, s. 95-101; Coşkun, s. 81; Çilingiroğlu, Cüneyt: “Devletler Özel Hukuku Alanında Borç Sözleşmelerinde Hukuk Seçimi: Sübjektif Bir Bağlanma Noktası Olarak Taraf İradeleri”, MHB, 1989, C. 9, S. 2, s. 104; Özgenç, Zeynep: Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi, çalışmamızda “Navlun Sözleşmesi” olarak anılmıştır, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2014, s. 134. Yabancı literatürde aynı yönde görüş bildirenler için bkz. Struycken, Antoon Victor Marie: Co-ordination and Co-operation in Respectful Disagreement, Recueil des Cours, 2004, Vol. 311, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden/Boston 2009, s. 183.

⁴⁹² Boele-Woelki, Katharina: Unifying and Harmonizing Substantive Law and the Role of Conflict of Laws, Recueil des Cours, 2009, Vol. 340, s. 287; Hoeks, s. 106.

⁴⁹³ Drews, s. 309; Hoeks, s. 106.

MTO'nun yükü teslim aldığı yer ile yükün teslim edileceği yerler farklı ülkelerde bulunuyorsa, ilişki yabancılık unsuru içerecektir.⁴⁹⁴ Nitekim söz konusu durum multimodal taşıma sözleşmelerinde yabancılık unsurunun tartışıldığı önemli bir örneği oluşturmaktadır. Özellikle zararın belirtilen iç taşımada gerçekleştiği hâlde bu iç taşımanın dahil olduğu ilişkiye çalışmamızın ilerleyen kısımlarında ele alacağımız uluslararası konvansiyonların uygulanabilirliği noktasında pek çok tartışma doğmaktadır.⁴⁹⁵ Bununla birlikte multimodal taşıma sözleşmesinin, içerdiği taşıma aşamalarından bağımsız şekilde tek bir sözleşme olarak kabulü, yabancılık unsurunun da sözleşmenin belirli kısımlarından bağımsız biçimde değerlendirilmesini gerektirmektedir.⁴⁹⁶

Multimodal taşıma sözleşmesinde yabancılık unsuru ilişkinin taraflarına bağlı olarak da ortaya çıkabilir. MTO ile taşıtanın tâbiyeti, ikametgâhı veya iş yerlerinin farklı ülkelerde yer alması bunun örneğidir.⁴⁹⁷ Gönderilen ve yükle ilgililerin tâbiyetlerinin farklı olması veya ikametgâh ya da mutad işyerleri ile mutad meskenlerinin farklı ülkelerde bulunması ise bize göre multimodal taşıma ilişkisine doğrudan yabancılık unsuru katmayacaktır. Zira bu kişiler taşıma sözleşmesinin tarafları değildir. Bununla birlikte, gönderilenin mutad meskeninin veya işyerinin farklı ülkede bulunduğu çoğu hâlde eşya, gönderilenin ülkesindeki bu noktaya taşınacağından, diğer bir ifadeyle ifa yeri sayılan noktalardan birisi olacağından, yabancılık unsurunun ilişkiye bir şekilde dahil olması da mümkündür. Yine tıpkı diğer sözleşmelerde olduğu üzere, taraflardan birisinin edimini ifa edeceği yer, ifa konusunun yabancı para birimi ile belirlenmesi yabancılık unsuruna işaret eden irtibatlar arasında değerlendirilebilecektir.⁴⁹⁸

⁴⁹⁴ Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 108.

⁴⁹⁵ Bkz. Struycken, s. 183.

⁴⁹⁶ Struycken, s. 183.

⁴⁹⁷ Boele-Woelki, s. 287; Hoeks, s. 106.

⁴⁹⁸ Özdemir, Yabancılık Unsuru, s. 927, 934, 935; Aygün, s. 1030; Coşkun, s. 79.

Taşıma sözleşmeleri açısından değerlendirilmesinde fayda olan bir diğer durum eşya taşımacılığının bir iç taşıma niteliğini haiz olması hâlinde kullanılan rota itibariyle farklı bir ülkenin sınırları içinden geçilmesi söz konusu ise, belirtilen ilişkide yabancılık unsurunun bulunup bulunmadığıdır. Örneğin, ABD'nin Teksas eyaletinden Alaska eyaletine gerçekleştirilen multimodal taşıma sırasında, Kanada üzerinden yük taşınırken zarar gerçekleşirse yabancılık unsurundan söz edilebilecek midir? Aşağıda inceleyeceğimiz, taşıma hukukunu düzenleyen uluslararası konvansiyonların bazılarında (örneğin, Montreal Konvansiyonu m. 1(2)) eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ile eşyanın teslim edileceği yere göre yabancılık unsurunun ve uygulanma koşullarının belirleneceğinin altı çizilmiştir. Multimodal taşıma sözleşmesi açısından da aynı doğrultuda bir yaklaşım sergilenecek olursa, taşıma sırasında farklı bir ülkenin üzerinden geçilmesi tek başına ilişkiye yabancılık unsurunu dahil etmemelidir. Fakat örneğin multimodal taşıma sözleşmesinden kaynaklanan bir uyuşmazlıkta talep sözleşme yerine haksız fiile dayandırılmakta ve zararın oluştuğu yer ve bu yerin hukuku önem taşımaktaysa yabancılık unsurunun varlığından söz edilebilmelidir.

Yabancılık unsurunun mevcudiyeti hakkındaki tartışma daha ziyade kanunlar ihtilâfi kurallarının uygulanması sırasında karşımıza çıkacaktır. Zira, aşağıda değinilecek olan uluslararası konvansiyonların metinlerinde uygulanma kapsamı ayrıntılı şekilde belirlenmektedir. Konvansiyonlar yabancılık unsuru içeren hâllerden hangilerinin kendi kapsamı içerisinde değerlendirildiğini kendi hükümlerinde tespit etmektedir. Bu bakımdan, yabancılık unsuru hususu konvansiyonların uygulanması çerçevesinde farklı şekilde değerlendirilmektedir.

2.2. ANA HATLARIYLA MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUK PROBLEMİ

2.2.1. Taşıma Hukukunda Uluslararası Konvansiyonlar Rejimi ve Multimodal Taşıma Sözleşmesine Yönelik Yeknesak Kural Eksikliği

II. Dünya Savaşı'ndan bu yana milletlerarası ilişkilerin uluslararası anlaşmalarla düzenlenmesine dair yönelim taşıma hukukunda da kendisini göstermiştir. Her ne kadar taşıma hukukuna dair tarihsel gelişim, özellikle denizyolu taşıması ekseninde çok daha

geçmişe uzansa da tüm taşıma türlerinde özel hukuk kurallarının yeknesaklaştırılmasına dair en önemli adımlar bu periyot içerisinde atılmıştır.⁴⁹⁹ Her bir taşıma türüne özgü özellikler, taşımacılık sırasında gerçekleşebilecek riskler, taşıma ilişkisinin taraflarının konumu ve aralarındaki güç dengesi dikkate alınarak uluslararası konvansiyonlar çerçevesinde yeknesak maddi hukuk hükümleri benimsenmeye çalışılmıştır.⁵⁰⁰ Taşıma hukukuna dair ihtilâfların çoğunluğunun taşıyıcının sorumluluğu üzerine olduğu da dikkate alınarak düzenlemeler genel anlamda bu konu üzerine şekillenmiştir.⁵⁰¹ Söz konusu doğrultuda eşyada oluşan hasar, eşyanın kaybı ve geç tesliminden kaynaklı taşıyıcının sorumluluğu, sorumluluğun sınırları, hak düşürücü süreler, zamanaşımı gibi konular ayrıntıları ile ele alınmıştır. Ayrıca bazı uluslararası konvansiyonlarda kısıtlı da olsa kanunlar ihtilâfi kuralları ile yetki ve tahkime dair hükümler de bulunmaktadır. Fakat genel anlamda taşıma sözleşmesinden doğabilecek tüm meselelerin konvansiyonlar kapsamında değerlendirilmediği de belirtilmelidir.

Günümüzde, özellikle Kıta Avrupası hukuku açısından, karayolu ile eşyanın taşınmasından doğan uyuşmazlıklarda pek çok devletin tarafı olduğu CMR, havayolu taşımacılığında doğan uyuşmazlıklarda Varşova Konvansiyonu⁵⁰², ek protokolleri⁵⁰³ ve

⁴⁹⁹ Ramberg, Jan: “Unification of Transport Law-Difficulties and Possibilities”, çalışmamızda “Unification” olarak anılmıştır, *Il Diritto Marittimo*, 2010, Vol. 2, Numero Speciale (Scritti in Onore di Francesco Berlingieri), s. 813; Jesser-Huß, Helga: “Multimodal Transport”, *The Max Planck Encyclopedia of European Private Law*, Vol. II, (ed. Basedow, Jürgen/Hopt, Klaus J./Zimmermann, Reinhard/Stier, Andreas), Oxford University Press, Oxford 2012, s. 1188; Adıgüzel, Taşıma, s. 5-7.

⁵⁰⁰ Jesser-Huß, s. 1188; Adıgüzel, Multimodal, s. 2; Adıgüzel, Taşıma, s. 5-7; Clarke, Millenium, s. 72.

⁵⁰¹ Jerman, s. 598; Adıgüzel, Taşıma, s. 5.

⁵⁰² 1929 tarihli Uluslararası Hava Taşımalarına Dair Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme (*Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*) için bkz. RG., 13.03.1977, S. 15877 ve Bakanlar Kurulu kararı için bkz. 03.12.1977, S. 16128.

⁵⁰³ Türkiye'nin Varşova Konvansiyonu ile birlikte onay kanununa dahil ettiği 1955 tarihli Lahey Protokolü (12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol) için bkz. RG., 13.03.1977, S. 15877 ile Türkçe metni için bkz. RG., 03.12.1977, S. 16128. Ayrıca Guetamala City Protokolü (26 Eylül 1955'te Lahey'de Yapılan Protokolle Tadil Edilen 12 Ekim 1929'da Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol) ile 1975 tarihli 3 ve 4 sayılı Montreal Protokolleri için bkz. RG., 21.04.1993, S. 21559. 3 numaralı ek protokol Türkiye tarafından imzalanmış olmakla birlikte toplam imzacı sayısının düşük olması sebebiyle yürürlüğe girmemiştir. Bunlara ilaveten 1 ve 2 numaralı Montreal Protokolleri ve 1961 tarihli Guadalajara Konvansiyonu mevcuttur, ne var ki Türkiye söz konusu uluslararası anlaşmalara taraf olmamıştır. İlgili Konvansiyon'un

Montreal Konvansiyonu, demir yolu ile eşya taşımacılığında doğan meselelerde COTIF-CIM ve denizyolu taşımasında doğan meselelerin giderilmesinde Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'ndan istifade edilmektedir. Bunların yanı sıra denizyolu taşımacılığı açısından Avrupa'da pek taraftar bulamamış, ancak dünyada daha ziyade gelişmekte olan ülkelerin imzaladığı Hamburg Kuralları da yürürlüktedir. Ayrıca henüz yürürlüğe girmemiş ise de hem denizyolu taşımacılığı hem de denizyolu taşıması içeren multimodal taşıma ilişkileri için önem taşıyan Rotterdam Kuralları da değerli bir konvansiyon çalışmasını oluşturmaktadır.⁵⁰⁴ Son olarak CMNI Konvansiyonu ile iç su yolu taşımacılığının hukukî yönü bir ölçüde düzenlenmiştir. Türkiye, sınırları içerisinde iç su yolu ile eşya taşımacılığı yaygın olmadığından, bu konvansiyona taraf olmamıştır. Aşağıda yer vereceğimiz tabloda çalışmamız kapsamında sözünü edeceğimiz bu konvansiyonların tarihleri ve Türkiye'nin taraf olma statüsü belirtilmektedir.

TAŞIMA TÜRÜ	ULUSLARARASI TAŞIMA KONVANSİYONLARI	MEVCUT YÜRÜRLÜK DURUMU VE İMZANMA TARİHİ	TÜRKİYE AÇISINDAN YÜRÜRLÜK DURUMU VE TARİHİ
KARAYOLU	CMR	Yürürlükte (19.05.1956)	Yürürlükte (04.01.1995)
DEMİRYOLU	COTIF (Ek Protokoller ve Değişiklikler Hariç)	Yürürlükte (09.05.1980)	Yürürlükte (01.05.1985)
HAVAYOLU	Varşova Konvansiyonu (Ek Protokolleri Hariç)	Yürürlükte (12.10.1929)	Yürürlükte (13.03.1977)
	Montreal Konvansiyonu	Yürürlükte (28.05.1999)	Yürürlükte (26.04.2011)

İngilizce metni için bkz. <<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20500/volume-500-7305-English.pdf>>, (27.01.2020). Ayrıca Türkiye'nin hangi Konvansiyon ve Protokollere taraf olduğunu gösteren tablo için bkz. Güner-Özbek, Meltem Deniz: "Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması, Havayoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı", çalışmamızda "Havayolu" olarak anılmıştır, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 2016, S. 123, s. 336.

⁵⁰⁴ Rotterdam Kuralları hâlihazırda yürürlüğe girmemiştir. Yalnızca İspanya, Togo ve Kongo, Benin ve Kamerun'un taraf olduğu bu kuralların yürürlüğe girmiş sayılabilmesi için toplamda 20 devletin taraf olması gereklidir.

DENİZYOLU	<i>Lahey Kuralları</i>	Yürürlükte (25.08.1924)	Yürürlükte (04.01.1956)
	<i>Lahey-Visby Kuralları (SDR Protokolü hariç)</i>	Yürürlükte (23.02.1968)	Yürürlükte Değil
	<i>Hamburg Kuralları</i>	Yürürlükte (31.04.1978)	Yürürlükte Değil
	<i>Rotterdam Kuralları</i>	Yürürlükte Değil	Yürürlükte Değil
İÇ SUYOLU	<i>CMNI</i>	Yürürlükte (22.06.2001)	Yürürlükte Değil
MULTİMODAL	<i>Multimodal Taşıma Konvansiyonu</i>	Yürürlükte Değil	Yürürlükte Değil

(*Tablo 1: Uluslararası Taşıma Konvansiyonları ve Türkiye’de Yürürlük Durumları*)

Multimodal taşıma açısından konuya yaklaşıldığında İlk Bölüm’de bu taşımacılığın konteynerin eşya taşımada kullanılması paralelinde geliştiğinden söz edilmişti. Konteyner taşımacılığı genel anlamda taşıma şekillerinin belirli biçimde birbirlerine entegre edilerek malın dünya üzerinde bir noktadan diğerine hızla taşınmasını sağlamıştır. Emtiâ sirkülasyonunun daha sorunsuz ve güvenli şekilde yerine getirilmesi konteyner taşımacılığı ile birlikte multimodal taşımanın yaygınlaşmasını desteklemiştir.

Eşya taşımacılığının multimodal taşıma ile gerçekleştirilmesi bu taşımacılık biçimi açısından da çözüme ihtiyaç duyulan hukukî meseleler doğurmuştur. Hukukî sorunların artışı mahkemeleri ve uyuşmazlık çözüm mercilerini çözüm arayışlarına itmiştir. Çözüm arayışları çoğunlukla mevcut uluslararası taşıma konvansiyonlarının bir şekilde yorumlanarak multimodal taşıma ilişkisine uygulanması üzerine şekillenmiştir.⁵⁰⁵ Bazen ise uyuşmazlık çözüm mercileri bu konvansiyonların multimodal taşımaya uygulanabilirliğinin mümkün olmadığı sonucuna varmıştır.⁵⁰⁶ Uluslararası konvansiyonlar rejimi ile büyük ölçüde yeknesak düzenlemelere kavuşmuş uluslararası

⁵⁰⁵ Bilgi için bkz. Bokareva, s. 36; Deniz, Konteyner, s. 65; Hoeks, s. 12; Lojda, s. 151.

⁵⁰⁶ Örn bkz. Alman Federal Mahkemesi’nin 17 Temmuz 2008 tarihli I ZR 181/05 sayılı kararı; İsviçre Federal Mahkemesi’nin 19 Şubat 2009 tarihli, 4A_218/2008 sayılı kararı; Hollanda Yüksek Mahkemesi’nin *Godafoss* Kararı.

taşıma hukuku disiplininde multimodal taşımadan doğan hukukî meselelerde farklı mahkemelerde farklı kararlara ulaşılması belirlilik ve öngörülebilirliğin önüne geçmiştir.⁵⁰⁷ Bu çerçevede aşağıda ayrıntıları ile yer vereceğimiz üzere multimodal taşımanın da ayrı bir taşımacılık şekli olarak tanınması ve diğer uluslararası konvansiyonlar gibi ayrı bir yeknesak kurallar rejimine tâbi olabilmesi için çeşitli konvansiyon çalışmaları yapılmıştır.⁵⁰⁸

Multimodal taşımanın düzenlenmesi konusundaki ilk fikirler çerçevesinde mesele, denizyolu ile eşyanın taşınması hakkındaki konvansiyonlarda ele alınmak istenmiştir.⁵⁰⁹ Ancak İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra multimodal taşımanın hukukî boyutu bağımsız ve ayrı biçimde değerlendirilmiştir.⁵¹⁰ Yabancılık unsuru taşıyan multimodal taşıma sözleşmesini düzenlemeyi amaçlayan küresel çalışmalar 1970 yılından itibaren yoğunlaşmıştır. Bu çalışmaların en hatırısayılır olanı 1980 tarihinde Birleşmiş Milletler (BM) bünyesinde oluşturulan Multimodal Taşıma Konvansiyonu'dur. Fakat, en başta yeterli sayıda devletin taraf olmaması ve havacılık sektörü gibi çeşitli sektörlerde yer alan aktörlerin Konvansiyon'un sorumluluk rejimine yönelik itirazları ile aşağıda daha ayrıntılı yer verilecek ilave sebeplerle Konvansiyon yürürlük kazanamamıştır.⁵¹¹ Özetle bugün multimodal taşımanın hukukî boyutunu düzenleyen çok katılımlı bir uluslararası konvansiyon bulunmamaktadır. Yalnızca BIMCO, FIATA, UNCITRAL gibi uluslararası örgütlerin multimodal taşıma için oluşturduğu tavsiye niteliğinde birtakım yeknesak kural taslakları, örnek taşıma sözleşmeleri ve taşımacılık belgeleri mevcuttur. Taşıma uygulayıcıları tarafından sözleşmelerde ve taşıma belgelerinde bunlardan da sıklıkla

⁵⁰⁷ Multimodal taşımanın yaygınlaşmasından önce de tek konişmento (*through bill of lading*) ile yapılan taşımalar mevcut ise de yeknesak düzenleme ihtiyacına o dönemde dikkat çekilmemiştir. Bkz. Bokareva, s. 36. Ayrıntılı bilgi için bkz. Spanjaart, *Multimodal Transport Law*, s. 34-35.

⁵⁰⁸ Bkz. Başlık 2.5.

⁵⁰⁹ Jerman, s. 589; Jesser-Huß, s. 1188.

⁵¹⁰ Jerman, s. 589; Jesser-Huß, s. 1188; Driscoll, William/Larsen, Paul B.: "The Convention on International Multimodal Transport of Goods", *Tulane Law Review*, 1982, Vol. 57, N. 2, s. 195.

⁵¹¹ Nasserî, s. 233; UNCTAD Report on Implementation of Multimodal Transport Rules, s. 6; Hancock, *Multimodal Transport*, s. 36; Thomas, s. 761; Jesser-Huß, s. 1187.

istifade edilmektedir. Bunun haricinde özellikle Güney ve Orta Amerika bölgesinde birbiri ile coğrafi yakınlığı bulunan ve ikili veya çoklu ticaret ilişkileri kuran komşu veya yakın devletler arasında multimodal taşımayı düzenleyen ikili veya bölgesel nitelikli uluslararası anlaşmalar bulunmaktadır. Fakat ifade edilmelidir ki bu anlaşmaların önerdiği çözümler de yetersiz ve sınırlıdır. Günümüzde küresel düzeyde geniş katılımlı yeknesak kurak eksikliği karşısında mahkeme ve diğer uyuşmazlık çözüm mercilerince uyuşmazlıklar hala farklı şekillerde çözülmektedir.

2.2.2. Kural Eksikliğine Karşı Mahkemelerde Çözüm Arayışları: *Network Sistemi*

Multimodal taşımanın ticaret uygulamasında yoğun biçimde tercihi hukukî ihtilâfları her geçen gün artırmıştır. Uyuşmazlık çözümü konusunda yeknesak düzenleme eksikliği karşısında geçmişten bugüne mahkemelerce en sık başvuru olan çözüm yoluna göre oluşan zararın multimodal taşımanın hangi aşamasında meydana geldiği tespit edilmekte ve bu taşıma aşaması bağımsız bir ilişki gibi düşünülerek uyuşmazlık çözümüne gidilmektedir.⁵¹² Bu çözüm içerisinde de unimodal taşıma konvansiyonları, multimodal taşımanın ilgili kısımlarına uygulanarak uyuşmazlık giderilmeye çalışılmaktadır.⁵¹³ İlk Bölüm’de örneğini verdiğimiz Aydın’dan Cleveland’e kuruyemiş yükünün taşınmasını içeren multimodal taşıma ilişkisinde yük sırası ile Aydın’dan Hamburg’a karayolu, Hamburg’dan New York’a denizyolu taşıması, New York’tan Cleveland’e yine karayolu

⁵¹² Bokareva, s. 36; Deniz, Konteyner, s. 65; Hoeks, s. 12; Lojda, s. 151; Jesser-Huß, s. 1187.

⁵¹³ Bokareva, s. 36; Deniz, Konteyner, s. 65; Hoeks, s. 12; Lojda, s. 151; Jesser-Huß, s. 1187; Haak, Krijn F.: “The Harmonization of Intermodal Liability Arrangements”, ETL, 2005, Vol. 6, N. 1, s. 15; Haak/Hoeks, Intermodal Transport, s. 90; Driscoll/Larsen, s. 198. *Musi* tarafından İtalyan mahkemelerince çeşitli çözümler benimsendiği, 1950 tarihli bir kararda uyuşmazlık çözümünde zararın oluştuğu aşamaya göre unimodal taşıma konvansiyonlarının uygulandığı belirtilmiştir. Bu kararın gerekçesine göre taraflar farklı taşıma modları ile eşyanın taşınacağını kabul ederek, esasında taşıma modlarından doğan ihtilâflara farklı uluslararası konvansiyonların da uygulanacağını kabul etmiş bulunmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. *Musi*, s. 446. Yargıtay’ın benzer esaslı uyguladığı kararları için bkz. Bkz. Yargıtay 11 HD., 16.09.2014, E. 2013/10928, K. 2014/13877; Yargıtay 11. HD., 11.03.2015, E. 2014/18669, K. 2015/3354. Kararlara erişim için bkz. <www.legalbank.net>, (11.03.2021); Yargıtay 11. HD., E. 2020/5968, K. 2022/3224. Erişim için bkz. <karararama.yargitay.gov.tr>, (20.12.2022). *Ramberg* tarafından ise multimodal taşıma sözleşmesindeki hukukî düzenleme eksikliğine karşı uyuşmazlığın davacı lehine yorumlanması ve taşıyıcı açısından en ağır sorumluluk rejimi hangisi ise onun uygulanması gerektiği gibi bir çözüm önerisi getirilmektedir. Bkz. *Ramberg*, CMR Art. 2, s. 24.

ile taşınmıştır. İşte bu ilişkide, genel olarak, Avrupa ve Türkiye’de açılan davalarda mahkemeler, ihtilâfın denizyolu taşıması sırasında doğduğunu tespit ederse, doğrudan denizyolu taşımasına özgü olan Lahey veya Lahey/Visby Kuralları’nı uygulamaktadır.⁵¹⁴ Zararın, söz gelimi yük Aydın’dan Hamburg’a karayolu ile taşınırken doğduğu tespit edilirse, CMR uygulanmaktadır.⁵¹⁵ Genel anlamda *network* sistemi adı verilen bu çözüm yolunda multimodal taşıma ilişkisi yürürlükte bulunan uluslararası unimodal konvansiyonlar ile adeta bir ağ gibi örülmektedir. Bu yüzden de belirttiğimiz çözüm yoluna mahkeme ve bilimsel içtihatlarda *network* sistemi adı verilmektedir.⁵¹⁶ *Network* sistemi ile özellikle multimodal taşımanın belirli kısımlarında alt taşıyıcılardan istifade edildiği hâlde, uygulanacak hukukî rejim yönünden, asıl taşıyıcı ile alt taşıyıcılar arasında kurulan taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk kuralları ile de paralellik sağlanmaktadır.⁵¹⁷ Zira alt taşıyıcılar ile gerçekleştirilen taşımada MTO ile alt taşıyıcılar arasında unimodal, söz gelimi karayolu ile taşıma sözleşmesi gibi, sözleşmeler akdedilmekte ve bunlara dair uluslararası unimodal konvansiyon uygulanmaktadır.⁵¹⁸

Multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak kuralların tespitinde *network* sisteminin uygulandığı ve öğretilde geniş yankı uyandıran davaları ele alacak olursak, ilk etapta *Quantum Corp. Inc. v. Plane Trucking Ltd.*⁵¹⁹ kararından söz etmek gerekir. Davaya konu olay, 11.250 adet hard diskin Singapur’dan Dublin’e taşınması hususunda şekillenmiştir. Taşıma işinin tamamı davalılardan *Air France* tarafından yürütülmektedir. *Air France* iki adet hava sevk fişi düzenleyerek eşyayı Singapur’dan Paris’e havayolu ile taşımayı,

⁵¹⁴ Bilgi için bkz. Bokareva, s. 36; Deniz, Konteyner, s. 65; Hoeks, s. 12; Lojda, s. 151; Jesser-Huß, s. 1187; Karan/Kara/Varan, s. 106.

⁵¹⁵ Bokareva, s. 36; Deniz, Konteyner, s. 65; Hoeks, s. 12; Lojda, s. 151; Jesser-Huß, s. 1187; Karan/Kara/Varan, s. 106.

⁵¹⁶ Bokareva, s. 36; Deniz, Konteyner, s. 65; Hoeks, s. 12.

⁵¹⁷ Bokareva, s. 63; Glass, s. 22; Hancock, Convention, s. 488; Hancock, Multimodal Transport, s. 40; Hoeks, s. 28.

⁵¹⁸ Bokareva, s. 63; Glass, s. 22; Hancock, Convention, s. 488; Hancock, Multimodal Transport, s. 40; Hoeks, s. 28.

⁵¹⁹ *Quantum Corporation Inc. and Others v. Plane Trucking Ltd. and Another*, Lloyd’s Law Reports, 2002, Vol. 2, s. 25-41.

Paris'ten Dublin'e ise karayolu ile taşımayı üstlenmiştir. Karayolu taşıması esnasında yük, şoförünün de dahil olduğu bir eylem ile yağmalanmıştır. Gerçekleşen zararın tazmini için taşıtan ile gönderilen, karayolu taşımasını gerçekleştiren alt taşıyıcı ve *Air France*'e dava açmıştır. Aşağıda farklı başlıklar altında farklı yönleriyle ele alacağımız davanın sonucunda verilen kararda *network* sistemi çerçevesinde zararın karayolu taşıması sırasında gerçekleştiği dikkate alınarak taşıyıcıların sorumluluğu konusuna Varşova Konvansiyonu'ndan ziyade CMR'nin uygulanabilir olup olmadığı değerlendirilmiştir.

Rotterdam Mahkemesi'nde görülmüş *Resolution Bay*⁵²⁰ davasında da mahkeme *network* sistemini esas alan bir yaklaşım benimsemiştir. Davaya konu olayda Yeni Zelanda'dan Belçika'ya bir multimodal taşıma sözleşmesi kapsamında taşınmakta olan donmuş kuzu eti emtiâsı taşıma sırasında çözülmüş ve bozulmuştur.⁵²¹ Emiâ öncelikle Yeni Zelanda içerisinde *Port Chalmers*'a taşınmış, burada *Resolution Bay* isimli gemiye yüklenmiştir. Rotterdam Limanı'nda gemiden indirilen yük karayolu ile Antwerp'e taşınmıştır.⁵²² Karara konu olayda esas olarak Rotterdam Mahkemesi'nin yetkisi tartışılmaktadır. Yetki meselesi CMR'nin yetkiye dair hükümleri kapsamında incelendiğinden meseleye CMR'nin uygulanabilirliğinin değerlendirilmesi gerekmiştir. Rotterdam Mahkemesi tarafından zararın uluslararası karayolu taşımasından kaynaklandığının ispat edilmesi hâlinde CMR'nin uygulanmasının mümkün olduğu sonucuna varılmıştır.⁵²³

Türk hukukunda da genel olarak yargı kararlarında *network* sistemi uygulanmaktadır. Yargıtay kararına konu bir olayda yük MTO tarafından Gemlik Limanı'nda teslim alınmış ve buradan Türkmenistan'ın Türkmenbaşı Limanı'na denizyolu taşıması ile, buradan da yine Türkmenistan içerisindeki bir noktaya karayolu ile taşınmıştır. Karayolu

⁵²⁰ Rotterdam Mahkemesi, 28 Ekim 1999, S&S 2000, s. 35 (Hoeks, s. 166, dp. 73'ten naklen aktarımla).

⁵²¹ Hoeks, s. 166; van Hee, Leendert: "The Applicability of the CMR Convention from a Dutch Perspective", *CMR 60 Years: Time for Retirement or Future Proof?*, (ed. Verheyen, Wouter), Paris Legal Publishers, Zutphen 2017, s. 18.

⁵²² Hoeks, s. 166; van Hee, s. 18.

⁵²³ Hoeks, s. 166.

taşıması sırasında zarar gören yük için zararın giderilmesi istemiyle tazminat davası açılmıştır.⁵²⁴ Yargıtay, ilgili kararında “Deniz ve karayolunun birlikte yapıldığı nakliyelerde denizyolu ile yapılan taşıma kısmına deniz ticaret hukuku, karayolu ile yapılan taşıma kısmına ise kara taşıma hukuku kurallarının, müşterek konularda ise taşıma içerisinde ağırlıklı olan taşıma moduna ait kuralların uygulanması gerekmekte olup, dava konusu olayda ise hasarın taşımının karayolu ayağında meydana gelmiş olması nedeniyle karayolu ile taşıma hukuku kurallarının uygulanması gerekmektedir” şeklinde bir gerekçe sunarak CMR’nin uygulanması gerektiği sonucuna varmıştır.⁵²⁵

Daha yeni tarihli bir başka Yargıtay kararına konu olayda ABD’de kurulu bir üretici firmadan mekanik sızıntı dedektörü sistemi içeren bir yük sipariş edilmiştir.⁵²⁶ Yük multimodal taşıma ilişkisi kapsamında üreticinin fabrikasından alınarak Atlanta Havalimanı’na karayolu ile buradan da İstanbul Atatürk Havalimanı’na havayolu ile taşınacaktır. Yük teslim alındıktan sonra taşıyıcının uhdesindeyken kaybolmuş ve gönderilene süresinde teslim edilememiştir. Zararın tazmini için açılan davada ilk derece mahkemesi hava hukuku sorumluluk rejimine göre hüküm kurmuş ve Varşova Konvansiyonu ile ek protokollerini uygulamıştır. Yargıtay tarafından verilen bozma kararında ise ürünün ABD’de gerçekleşen iç karayolu taşımasında kaybolduğu ve *Kühne-Nagel* taşımacılık şirketinin deposunda bulunduğu belirtilerek, hava taşımasının hiç başlamadığı bir aşamada zararın meydana geldiği tespit edilmiştir. Buna bağlı olarak CMR hükümlerinin uygulanması gerektiği sonucuna varılmıştır.

⁵²⁴ Karar için bkz. Yargıtay 11 HD., 16.09.2014, E. 2013/10928, K. 2014/13877.

⁵²⁵ Benzer yönde başka kararlar için bkz. Yargıtay 11. HD, 11.03.2015, E. 2014/18669, K. 2015/3354. Erişim için bkz. <<https://karararama.yargitay.gov.tr/>>, (05.05.2023); İstanbul BAM, 12. HD, 16.03.2023, E. 2020/792, K. 2023/389. Erişim için bkz. <www.lexpera.com.tr>, (20.05.2023).

⁵²⁶ Yargıtay 11. HD, 20.04.2022, E. 2020/5968, K. 2022/3224. Erişim için bkz. <<https://karararama.yargitay.gov.tr/>>, (05.05.2023).

2.2.3. Mahkemelerde Çözüm Arayışları Çerçevesinde Yeni Eğilimler

Yargıtay'ın ve diğer devlet mahkemelerinin *network* sistemini uyguladığı daha pek çok kararı mevcuttur.⁵²⁷ Hatta geçmişten günümüze multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak kuralların tespitinde *network* sisteminin en çok başvurulan yöntem olduğu ifade edilebilir.⁵²⁸ Zira yukarıda da belirtildiği üzere *network* sistemi, mahkemeleri uygulanacak hukukun belirsizliği ve tespitinin güçlüğünden önemli bir ölçüde kurtarmaktadır. Ayrıca alt taşıma ilişkileri ile gerçekleştirilen multimodal taşımalarda zararlı tazmin eden MTO'nun alt taşıyıcıya rücu ettiği hâllerde aynı sorumluluk hükümlerinden faydalanarak alt taşıyıcıdan talepte bulunmasına imkân yaratmaktadır. Diğer bir ifadeyle tazmin edilen tutar ile sorumluluğun esasları ve sorumluluğun sınırlandırılması imkânları MTO ile taşıtan arasında nasıl ise, MTO ile alt taşıyıcı arasında da aynı şekildedir. Bu bağlamda *network* sisteminin maddî hukuk adaletine de hizmet eden bir yönü bulunmaktadır. Fakat mahkeme kararlarının önemli bir kısmında *network* sisteminin uygulanışında ve hukukî dayanağının tespitinde problemler göze çarpmaktadır. *Network* sistemi esasında incelediğimiz herhangi bir uluslararası konvansiyonda yer verilen bir esas değildir. Aşağıda belirteceğimiz oldukça sınırlı hâller dışında, Türkiye'nin de tarafı olduğu herhangi bir uluslararası taşıma konvansiyonu metninde multimodal taşıma sözleşmesinde uyuşmazlık çözümüne zararın belirlendiği yeri temel alan bir uyuşmazlık çözüm mekanizmasının uygulanması gereğine işaret

⁵²⁷ Çeşitli Avrupa devletlerinin yargı ve bilimsel içtihatlarını konu alan bir raporda, Avusturya mahkemelerinde *network* sisteminin uygulandığı, söz gelimi CMR'nin multimodal taşıma sözleşmesinin karayolu taşıması kısmına doğrudan uygulandığı tespit edilmiştir. Benzer yaklaşım Finlandiya ve İspanya mahkemeleri tarafından da benimsenmektedir. Raporla göre, İsveç mahkemelerinde henüz bir içtihat birliğinden söz edilemese de genel olarak CMR'nin multimodal taşıma sözleşmesinde karayolu taşıması aşamasının baskın karakterde olması hâlinde uygulanabileceği ifade edilmiştir. Rapor için bkz. Eckardt, Tobias/Steger, Alma/Rosing, Jakob/Dawson, George W./Ylikantola, Timo/Eckoldt, Jan/Garcia, Luis Alberto/Schmitt, Mathias/Hinderling, Regula: "Multimodal Transport Including Cross-Border Road Haulage-Will the CMR Apply?", European Journal of Commercial Contract Law, 2010, Vol. 2, N. 3, s. 153-162. Ramberg, CMR Art. 2, s. 27-28. Verheyen tarafından Belçika ve Birleşik Krallık mahkemelerinde hala *network* sisteminin uygulamasının ön planda olduğu belirtilmiştir. Bkz. Verheyen, Freight Forwarding, s. 267. Hollanda hukukunda da aynı anlayış hakimdir. Bkz. Spanjaart, Godafoss, s. 278; Jesser-Huß, s. 1187. İtalyan hukuku hakkında da bkz. La Mattina, Andrea: "Il Trasporto Multimodale e le Regole di Rotterdam", çalışmamızda "Rotterdam" olarak anılmıştır, Il Diritto Marittimo, 2010, Vol. 2, Numero Speciale (Scritti in Onore di Francesco Berlingieri), s. 647.

⁵²⁸ Bilgi için bkz. Bokareva, s. 36.

edilmemiştir. *Network* sistemi bir kanunlar ihtilâfı kuralı formulizasyonu da değildir. Daha ziyade multimodal taşıma sözleşmesinden doğan taşıyıcının sorumluluğu hakkındaki meselelere uygulanacak yeknesak kural eksikliği karşısında mahkemelerin ve ticaret uygulayıcılarının izlediği bir uygulamadır.

Hukukî dayanak eksikliğinin yanı sıra mevcut uluslararası taşıma konvansiyonlarının kendi hükümlerinin multimodal taşımaya uygulanmaya elverişliliği dahi pek çok kararda değerlendirilmemiştir. Söz gelimi multimodal taşımada karayolu taşıması sırasında doğan zarara CMR'nin hükümlerinin uygulanması gerektiğini savunan kararlarda dahi CMR'nin uygulanma kapsamını ve şartlarını düzenleyen ilk hükümleri hiç değerlendirmeye alınmamıştır.⁵²⁹ Diğer bir ifadeyle çoğu hâlde uluslararası konvansiyonların kapsamlarına dair hükümleri dahi değerlendirilmeden doğrudan konvansiyonların tatbiki gerektiğine işaret edilmiştir.

Ayrıntılarıyla inceleyeceğimiz üzere, taşıma konvansiyonlarının bir kısmı bazı spesifik multimodal taşımacılık şekillerine uygulanacak kuralları belirleyen “multimodal hükümler” de içermektedir. Örneğin yine CMR çerçevesinde ele aldığımızda CMR m. 2 hükmünde RO-RO ve RO-LA taşımalarından doğan ihtilâfların ne şekilde giderileceği sıkı şartlar ile düzenlenmiştir. Dolayısıyla CMR bu maddenin içerisine giren hâllerde, m. 2 düzenlemesi gereği, koşulları taşıyan multimodal taşıma sözleşmelerinden doğan ihtilâfa doğrudan uygulanabilmektedir.⁵³⁰ Daha açıkça ifade edilecek olursa maddenin koşullarını taşıyan durumlarda CMR, yalnızca karayolu taşıması kısmına değil multimodal taşıma ilişkisinden doğan meselenin tümüne tatbik edilebilmektedir. Dolayısıyla, CMR m. 2 ve diğer konvansiyonlarda da benzer hükümler içeren maddeler bulunurken, bu özel hükümler karşısında *network* sistemi çerçevesinde multimodal taşıma sözleşmesini parçalara ayırarak uluslararası taşıma konvansiyonlarını her bir

⁵²⁹ Bkz. Yargıtay 11 HD., 16.09.2014, E. 2013/10928, K. 2014/13877; Yargıtay 11. HD, 11.03.2015, E. 2014/18669, K. 2015/3354; Yargıtay 11. HD, 20.04.2022, E. 2020/5968, K. 2022/3224.

⁵³⁰ Jesser-Huß, s. 1188.

kısmı uygulamak, ilgili uluslararası konvansiyonlarının bu özel hükümleri ile de mantıksal bir çelişkiyi doğurmaktadır.⁵³¹

Son on beş yıl içerisinde *network* sisteminin dayanaktan yoksunluğunu ve uygulanmasındaki problemleri nazara alan yeni bir anlayış da gelişmeye başlamıştır. Avrupa kıtasında farklı devlet mahkemelerinde multimodal taşıma sözleşmesinin, içerdiği taşıma biçimlerinin ait olduğu müstakil sözleşmelerden bağımsız ve ayrı bir yönünün olduğunun kabulü, yeni anlayışın ilk basamağını oluşturmuştur.⁵³² Bu doğrultuda uluslararası yeknesak düzenleme eksikliği karşısında multimodal taşımanın parçalara ayrılarak taşıyıcının sorumluluğu hakkındaki meselelere uluslararası unimodal taşıma konvansiyonlarının doğrudan uygulanmasını yanlış bulan, gerekli hâllerde kanunlar ihtilâfi kurallarının gösterdiği hukukun uygulanması gerektiğine işaret eden mahkeme kararları içtihatlarda yer almıştır.

Kronolojik açıdan değerlendirildiğinde ilk olarak Alman Federal Mahkemesi'nin 17 Temmuz 2008 tarihli I ZR 181/05 sayılı kararına konu olayda Japonya'nın Tokyo kentinden Almanya'nın Mönchengladbach kentine fotokopi makinelerinin taşınması üzerine bir multimodal taşıma sözleşmesi yapılmıştır. Taşımanın gerçekleştirilmesi amacıyla düzenlenen taşıma belgesinde Tokyo Bölge Mahkemesi münhasır yetkili mahkeme, Japon hukuku da uygulanacak hukuk olarak öngörülmüştür.⁵³³ Yük denizyolu taşınması ile Tokyo Limanı'ndan Rotterdam Limanı'na taşınmıştır. Rotterdam Limanı'ndan ise karayolu ile Mönchengladbach'a götürülmek istenmiştir. Bununla birlikte konteynerlerden birisini taşıyan treyler henüz liman sahasından ayrılmadan

⁵³¹ Bkz. *Karan&Kara&Varan* tarafından söz konusu çelişkiye işaret edilmiş ise de aşağıda yer vereceğimiz multimodal taşımanın özel bir boyutunun düzenlendiği CMR m. 2 hakkında ilgili hükmün özel hüküm niteliği taşıdığı ifade edilerek diğer konvansiyon hükümleri yerine CMR m. 2'nin uygulanması gerektiği gibi eleştiriye açık çözüm önerilerine yer verilmiştir. Bkz. *Karan/Kara/Varan*, s. 106.

⁵³² Bkz. Alman Federal Mahkemesi'nin (BGH) 17 Temmuz 2008 tarihli, I ZR 181/05 sayılı kararı (Hoeks, s. 146'dan naklen aktarımla); İsviçre Federal Mahkemesi'nin 19 Şubat 2009 tarihli, 4A_218/2008 Sayılı Kararı; Hollanda Yüksek Mahkemesi'nin *Godafoss* kararı.

⁵³³ Hoeks, s. 173; Backden, s. 116.

devrilmiş ve konteynerin içerisindeki 50 makine zarar görmüştür.⁵³⁴ Davanın açıldığı Mönchengladbach Bölge Mahkemesi (*Landgericht Mönchengladbach*) yükülgülerin sigortacılarının tazminat taleplerini, hukukî menfaatlerini kanıtlayamamaları sebebiyle, reddetmiştir.⁵³⁵ Düsseldorf Bölge Yüksek Mahkemesi (*Oberlandesgericht Düsseldorf*) ise yine *network* sistemi çerçevesinde bir karar vermiş ve MTO'yu CMR hükümlerine göre sorumlu bulmuştur.⁵³⁶ Kararın gerekçesine göre zarar, uluslararası karayolu taşıması başladıktan sonra oluştuğundan CMR uygulanma alanı bulunmaktadır.⁵³⁷ Sözleşmenin diğer tür taşıma modlarını da içermesi mahkemeye göre CMR'nin uygulanmasına engel değildir.⁵³⁸

Meseleyi nihâî olarak değerlendiren Alman Federal Mahkemesi ise *network* sistemini doğrudan uygulamayı bir kenara bırakarak CMR'nin uygulanma şartlarına dair hükümlerini yorumlamıştır. Bu bağlamda CMR'nin multimodal taşıma sözleşmesinin karayolu taşıması kısmına doğrudan uygulanmasının mümkün olmadığı gerekçesiyle Düsseldorf Bölge Yüksek Mahkemesi'nin kararını bozmuştur.⁵³⁹ CMR uygulanamayacağından da tarafların Tokyo Bölge Mahkemesi lehine yetki tayininde bulunduğu dikkate alınarak Alman mahkemelerinin yetkisinin bulunmadığına karar verilmiştir.⁵⁴⁰

İsviçre Federal Mahkemesi de 19 Şubat 2009 tarihli 4A_218/2008 sayılı kararı ile Alman Federal Mahkemesi ile benzer bir sonuca varmıştır. Karara konu olayda bir devlet

⁵³⁴ Hoeks, s. 173; Backden, s. 116.

⁵³⁵ Hoeks, s. 173.

⁵³⁶ Hoeks, s. 173; Backden, s. 116.

⁵³⁷ Hoeks, s. 173.

⁵³⁸ Hoeks, s. 173.

⁵³⁹ Hoeks, s. 174; Nikaki, Theodora: "Bringing Multimodal Transport Law into the New Century: Is the Uniform Liability System the Way Forward?", çalışmamızda "Multimodal Transport" olarak anılmıştır, *Journal of Air Law and Commerce*, 2013, Vol. 78, N. 1, s. 83; Backden, s. 116.

⁵⁴⁰ Hoeks, s. 174; Backden, s. 116.

teşekkülü için sanayi tesisi inşa edilecektir. Tesisin inşası için gerekli malzeme denizyolu, demiryolu ve karayolu taşımasını içeren bir multimodal taşıma ilişkisi dahilinde Rusya ve İran üzerinden Lübnan'a taşınacaktır. Taşıma süreci içerisinde gümrük işlemleri için gerekli olan bazı evrakların temini konusunda yaşanan gecikme neticesinde yükler İran'da bir depoda uzun süre bekletilmiştir. Yine varma yerinde de yükün teslim alınması sırasında yaşanan gecikme nedeniyle de ilave depolama masrafları doğmuştur. Uyuşmazlık da gecikme sebebiyle ortaya çıkan bu masrafların karşılanması hakkındadır.

Taşıyıcıya açılan davada ilk derece mahkemesi doğrudan İsviçre hukukunu uygulayarak depolama masraflarının tahsili hakkında bir karar vermiştir. Kararın temyizi neticesinde Ticino Kantonu Temyiz Mahkemesi'nin Özel Hukuk Dairesi (*Il Camera Civile del Tribunale d'Appello del Cantone Ticino*) tarafından ele alınan dosyada tazminat istemi İsviçre hukuku yerine CMR'ye göre değerlendirilmiştir. Nihâî olarak İsviçre Federal Mahkemesi'nin önüne gelen uyuşmazlık hakkında Federal Mahkeme değerlendirmelerde bulunmuştur. Federal Mahkeme'ye göre RO-RO taşımaları hariç olmak üzere multimodal taşıma sözleşmelerinde, sözleşmenin karayolu taşıması kısmına CMR'nin uygulanması mümkün değildir. Zira konvansiyonun uygulanma koşulları sağlanmamaktadır.⁵⁴¹ Mahkemece yer verilen tespite göre Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun da yürürlük kazanmaması nedeniyle de henüz multimodal taşımaya uygulanacak bir yeknesak hukuk kuralı yer almamaktadır. Bu bağlamda İsviçre Milletlerarası Özel Hukuk Kanunu m. 117'de⁵⁴² yer alan bağlama kuralına göre bir değerlendirme yapılmalıdır. Federal Mahkeme tarafından taşıma sözleşmesinde sözleşmenin taraflarının her ikisinin de İsviçre'de kurulu tüzel kişiler olması ve karakteristik edimin bir İsviçre şirketi tarafından yerine getirilmiş olması nedeniyle İsviçre hukukunun uygulanması gerektiği sonucuna varılmıştır.⁵⁴³

⁵⁴¹ 4A_218/2008 Sayılı Karar, para 4.2.2 ve 4.3.

⁵⁴² İngilizce çevirisi için bkz. <https://www.unine.ch/files/live/sites/florence.guillaume/files/shared/publications/pil_act_1987_as_from_1_1_2017.pdf>, (10.04.2021).

⁵⁴³ 4A_218/2008 Sayılı Karar, para 4.3.

Son olarak, Hollanda Yüksek Mahkemesi (*Hoge Raad der Nederlanden*) tarafından verilen ve öğretilde *Godafoss* kararı olarak anılan karara konu olayda İzlanda'nın başkenti Reykjavik'ten İtalya'nın Napoli kentine tuzlanmış balık içeren yükün taşınması *Eimskip* (MTO) tarafından üstlenilmiştir.⁵⁴⁴ *Godafoss* isimli gemi ile yük Reykjavik'ten Hollanda'nın Rotterdam kentine, buradan da bir İtalyan alt taşıyıcı tarafından kamyon ile Napoli'ye taşınacaktır.⁵⁴⁵ *Eimskip* tarafından yüklerin taşınması maksadıyla bir konişmento düzenlenmiştir.⁵⁴⁶ Konişmentoda İzlanda hukuku lehine hukuk seçimi, İzlanda mahkemeleri lehine ise yetki kaydı yer almıştır.⁵⁴⁷ Balıklar Napoli'ye doğru karayolu ile taşınırken çalınmıştır.⁵⁴⁸ Taşıtanın sigortacısı tarafından zararın tazmini için Rotterdam'da dava açılarak mahkemenin CMR m. 31'e göre yetkili olduğu iddia edilmiştir. Mahkeme, davalı MTO'nun itirazı karşısında yetki hususunda öncelikle CMR'nin uygulanabilirliğini değerlendirmiştir. 11 Nisan 2007 tarihli kararında⁵⁴⁹ *network* sistemini uygulamıştır. Multimodal taşıma sözleşmesinin karayolu taşıması kısmına CMR'nin doğrudan uygulanabilir olduğu sonucuna varılmıştır.⁵⁵⁰

Kararın temyizi üzerine yapılan incelemede Lahey Temyiz Mahkemesi tarafından verilen kararda⁵⁵¹ ilk derece mahkemesinin kararına karşıt yönde bir sonuca varılarak konişmentodaki yetki kaydı esas alınarak ilk derece mahkemesinin yetkisinin

⁵⁴⁴ van Hee, s. 18; Spanjaart, *Godafoss*, s. 280; Spanjaart, *Multimodal Transport Law*, s. 171; Backden, s. 117.

⁵⁴⁵ van Hee, s. 18; Spanjaart, *Godafoss*, s. 280; Spanjaart, *Multimodal Transport Law*, s. 171.

⁵⁴⁶ Spanjaart, *Godafoss*, s. 280; Spanjaart, *Multimodal Transport Law*, s. 171.

⁵⁴⁷ Van Hee, s. 18; Spanjaart, *Godafoss*, s. 280; Spanjaart, *Multimodal Transport Law*, s. 171.

⁵⁴⁸ Van Hee, s. 18.

⁵⁴⁹ Rotterdam Mahkemesi, 11 Nisan 2007, S&S 2009, s. 55 (Spanjaart, *Godafoss*, s. 280'den, Spanjaart, *Multimodal Transport Law*, s. 171'den ve van Hee, s. 18, dp. 25'ten naklen aktarımla).

⁵⁵⁰ Spanjaart, *Godafoss*, s. 280; Spanjaart, *Multimodal Transport Law*, s. 171-172.

⁵⁵¹ Lahey Temyiz Mahkemesi, 22 Haziran 2010, S&S 2010/104 (Spanjaart, *Godafoss*, s. 280'den ve van Hee, s. 18, dp. 25'ten naklen aktarımla).

bulunmadığı sonucuna varılmıştır.⁵⁵² Temyiz Mahkemesi, Alman Federal Mahkemesi'nin üstte sözü edilen 2009 tarihli kararından esinlenmiş ve bu karardan alıntılar yapmıştır. Söz konusu kararla aynı doğrultuda CMR'nin, m. 2'de belirtilen özel düzenlemesi haricinde, multimodal taşımanın herhangi bir kısmına uygulanma kabiliyetinin bulunmadığını belirtmiştir.⁵⁵³ Mahkeme kararında Alman Federal Mahkemesi tarafından verilen kararın izlenmesinin milletlerarası ticaretin menfaatlerine ve yeknesak kuralların ortak bir yoruma tâbi tutulması anlayışına uygun olacağının altı çizilmiştir.⁵⁵⁴ Nihâî olarak Hollanda Yüksek Mahkemesi de dava konusu olay hakkında 1 Haziran 2012 tarihinde Temyiz Mahkemesi'nin gerekçesi ve kararı ile aynı doğrultuda ifadeler içeren bir karar vermiştir.⁵⁵⁵

2.2.4. Uyuşmazlıkların Çözümünde İzlenmesi Gereken Metodun Değerlendirilmesi

Günümüzde hem Türk mahkemeleri hem de yabancı mahkemelerde özellikle multimodal taşıma sözleşmesinden doğan davalarda uygulanacak kuralların tespitinde çoğunlukla *network* sistemine başvurulduğu ifade edilebilir.⁵⁵⁶ Zararın oluştuğu taşıma ayağının tespit edildiği hâlde bu taşıma ayağı bağımsız bir sözleşme gibi değerlendirilip ilgili sözleşmeyi düzenleyen uluslararası taşıma hukuku rejiminin kuralları uygulanarak meselenin hâlli tercih edilmektedir. Yukarıda da ifade edildiği üzere bu tarz bir çözüm yolu uygulanırken mahkemelerin gözden kaçırdığı uyuşmazlık çözümüne dair esaslı noktalar bulunmaktadır. Türk mahkemelerinde izlenmesi gereken metod açısından konuyu değerlendirecek olursak MÖHUK m. 1(2) hükmünde “*Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümleri saklıdır.*” ifadesi ile MÖHUK'un düzenleme altına aldığı konularda MÖHUK'tan önce uluslararası anlaşma hükümlerinin

⁵⁵² Van Hee, s. 18.

⁵⁵³ Spanjaart, Godafoss, s. 280; Van Hee, s. 19; Backden, s. 118.

⁵⁵⁴ Spanjaart, Godafoss, s. 281.

⁵⁵⁵ Van Hee, s. 19; Spanjaart, Godafoss, s. 281.

⁵⁵⁶ Bokareva, s. 36.

dikkate alınacağı belirtilmiştir. Bu bağlamda taraf olunan uluslararası anlaşmaların multimodal taşıma sözleşmesine uygulanabilirliği öncelikle değerlendirilmelidir. Fakat bu ifadeden uluslararası taşıma konvansiyonlarının doğrudan multimodal taşımanın ilgili kısımlarına uygulanması gerektiği anlaşılmamalıdır. Öncelikle ilgili konvansiyonların düzenleme kapsamlarından yola çıkılarak multimodal taşımayı kısmen de olsa kapsam altına alıp almadıkları değerlendirilmelidir.

Bir uluslararası anlaşmanın uygulanabilirliğinin değerlendirilmesinde öncelikle onun hükümleri çerçevesinde düzenleme altına alınan bir hukukî meselenin bulunup bulunmadığının tespitini gerektirir. Bu bakımdan, örneğin cenaze ve posta taşımaları açıkça CMR'nin kapsamı dışında bırakılmıştır. Diğer bir örneğe göre ise Montreal Konvansiyonu'nun uyuşmazlığa uygulanabilmesi için ivaz karşılığında hava aracı ile gerçekleştirilen bir uluslararası taşıma faaliyeti bulunması gerekir. Bu bağlamda uyuşmazlık konusu bir meselenin bu uluslararası konvansiyonların düzenleme konusuna girip girmediği hususunda uyuşmazlığın köken aldığı ilişkinin de yine konvansiyonlarda belirtilen şartları taşıyıp taşımadığı titizlikle değerlendirilmelidir. Multimodal taşıma açısından da bu konvansiyonların kısmen veya tamamen uygulanabilirliği aynı değerlendirme testinden geçmelidir. Sözleşmenin hem coğrafi açıdan (*ratione loci*) hem de konu bakımından (*ratione materiae*) kısmen veya tamamen düzenleme altına alınıp alınmadığı incelenmelidir.

Bu bölüm altında, ilk olarak, multimodal taşıma şekillerinin hangi konvansiyonlarda ne ölçüde kapsam altına alındığı değerlendirilecektir. İnceleme sırasında tespit edileceği üzere bazı konvansiyon hükümleri bir multimodal taşıma ilişkisinden doğan spesifik sorunu tamamen çözüme kavuşturabilecek düzenlemeler içermektedir. Bazı konvansiyonlarda ise şartları taşıyan multimodal taşıma ilişkisinin bir kısmına konvansiyonun maddî hukuk düzenlemeleri uygulanabilmektedir. Örneğin hava taşımalarında zararın münhasıran multimodal taşımanın hava taşıması kısmında olduğu tespit edilirse Montreal Konvansiyonu bu zararın tazmini için açılan davalarda

uygulanabilmektedir.⁵⁵⁷ Fakat yeniden vurgulanacağı üzere zararın oluşum yerine göre uyuşmazlığın çözümü burada *network* sisteminin uygulanması esasından ziyade Montreal Konvansiyonu'nun kapsam ve düzenleme konusu hakkındaki hükümleri yorumlanarak varılan bir sonuçtur. Şu hâlde tekrar ifade edilmelidir ki doğrudan doğruya zararın tespit edildiği taşıma aşamasına bağlı olarak CMR'yi, Montreal Konvansiyonu'nu veya Lahey Kuralları'nı uygulamak hem hukukî dayanaktan yoksundur hem de mevcut uluslararası taşıma konvansiyonlarının da yanlış uygulanması anlamına gelmektedir.

Uluslararası taşıma konvansiyonlarının kapsamlarına yönelik hükümleri yorumlanırken, yine fark edileceği üzere, multimodal taşıma sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklar ancak sınırlı hâllerde bu konvansiyonlar ile çözülebilmektedir. Diğer bir ifadeyle, mevcut konvansiyonların multimodal taşımayı alâkadar eden düzenlemeleri de yeknesak kural eksikliğini karşılamada yetersizdir. Hatta, yine değineceğimiz üzere, konvansiyonların sadece düzenledikleri taşıma türü ile sınırlı kalmayan, kimi hâllerde, bu taşıma türünü de içeren multimodal taşımacılık biçimlerini de kapsamı almaları sebebiyle birden çok konvansiyonun uygulanma kesişiminde kalan durumlar da söz konusu olmaktadır.⁵⁵⁸ Bu bağlamda aynı uyuşmazlığın söz gelimi hem CMR'nin hem de CIM'in uygulanma kapsamına düşmesi mümkündür. Diğer bir ifadeyle multimodal taşıma söz konusu olduğunda, her ne kadar nadir rastlanan bir durum ise de, mevcut uluslararası taşıma konvansiyonları bir norm fazlalığını da ortaya çıkartmaktadır.⁵⁵⁹

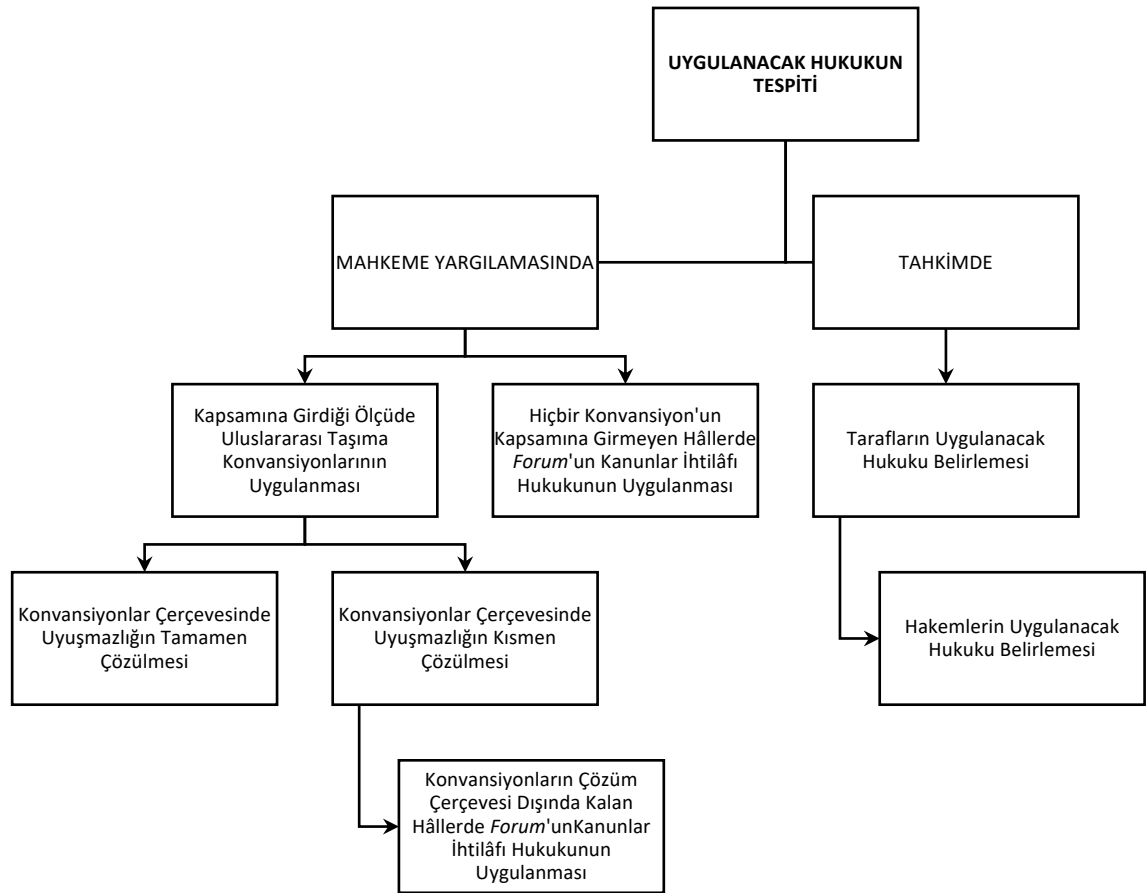
Son olarak, multimodal taşıma sözleşmesinden doğan bazı uyuşmazlıklara yürürlükteki hiçbir uluslararası taşıma konvansiyonu uygulanamayabilir. Bu durum uyuşmazlığın hem konvansiyonlarda konu bakımından düzenlenmeyen bir husustan kaynaklanması hem de konvansiyonların uygulanma şartlarının sağlanmaması sebebiyle olabilir. Yine aynı

⁵⁵⁷ Aynı yönde bkz. Hoeks, s. 236; Leloudas, George: "Multimodal Transport under the Warsaw and Montreal Convention Regimes: A Velvet Revolution?", *Unimodal and Multimodal Transport in the 21st Century*, (ed. Soyer, Barış/Tettenborn, Andrew), Oxon/New York 2014, s. 90; Hoeks, s. 236; Kaner, s. 55; Sözer, Karma Taşımalar, s. 25-26.

⁵⁵⁸ Bokareva, s. 9; Glass, s. 335; Hancock, *Multimodal Transport*, s. 39; Eftestol-Wilhelmsson, *Rotterdam Rules*, s. 281; Haak/Hoeks, *Intermodal Transport*, s. 92; Ramberg, *CMR Art. 2*, s. 20.

⁵⁵⁹ Bokareva, s. 3; Backden, s. 77; Ramberg, *CMR Art. 2*, s. 20; Johansson, s. 126.

şekilde uyuşmazlığın uluslararası konvansiyon hükümlerince kısmen çözüme kavuşturulduğu, kısmen ise çözümsüz kaldığı hâller söz konusu olabilir. Böyle durumlarda yukarıda Alman Federal Mahkemesi, İsviçre Federal Mahkemesi ve Hollanda Yüksek Mahkemesi kararlarında da işaret edildiği üzere *lex fori*'nin kanunlar ihtilâfı kuralları uyarınca tespit edilen hukukun multimodal taşıma sözleşmesine uygulanması gerekir.



(Şekil 4: Uygulanacak Hukukun Tespitinde İzlenen Basamaklar)

Tahkimde multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun tespiti ise devlet mahkemelerinden farklı şekilde gerçekleşmektedir. Herşeyden önce tahkimde hakemin veya hakemlerin bir *lex fori*'si bulunmadığından ulusal hukuklarda uygulanan ve bu devletlerin tarafı olduğu uluslararası anlaşmaların uygulanması mecburiyeti

bulunmamaktadır.⁵⁶⁰ Tarafların seçtiği hukuk veya hukuk kuralları multimodal taşıma sözleşmesinde uyuşmazlık çözümünde daha belirleyici rol oynamaktadır. Bununla birlikte uluslararası taşıma konvansiyonları seçilen hukukun parçası olarak veya taraf iradelerince açıkça sözleşmeye uygulanmaları kararlaştırıldı ise, ilişkiye uygulanabilecektir. Tarafların hukuk seçiminde bulunmadığı hâlde ise, uygulanacak hukuku hakem veya hakemler belirlemektedir. Multimodal taşıma sözleşmesinden doğan tahkime dair meseleler çalışmamızın kapsamı içerisinde değil ise de konumuzu alakâdar etmesi bakımından son bölümde tahkimde uygulanacak hukuka temas edilecektir.

Bu bölümde ise, mahkemelerde uyuşmazlık çözümünde yukarıdaki şemada yer verdiğimiz sistematik dahilinde sırası ile bir inceleme gerçekleştirilecektir. İlk olarak, mevcut uluslararası taşıma hukuku konvansiyonlarının multimodal taşımayı ne ölçüde düzenlediği, hangi hâllerde ve konularda multimodal taşımaya uygulanabildikleri tespit edilecektir. İncelememizin sınırlarını Türkiye’de yürürlükte bulunan konvansiyonlar oluşturmaktadır. Bununla beraber, Türkiye’de yürürlükte bulunmayan Hamburg Kuralları ile henüz hiçbir devlette yürürlük kazanmamış olan Rotterdam Kuralları da değerlendirilecektir. Hamburg Kuralları’nda denizyolu ile eşyanın taşınmasını düzenleyen konvansiyonların multimodal taşımaya yaklaşımı farklılaştığından, Rotterdam Kuralları’nda ise denizyolu taşıması içeren bir multimodal taşıma ilişkisinin tamamını kapsayacak düzenlemelere yer verildiğinden Kurallar konu ile ilgili olduğu ölçüde ele alınacaktır.

Daha önce de söz edildiği üzere uluslararası taşıma konvansiyonları bazen belirli bir multimodal taşıma ilişkisinden doğan uyuşmazlığa aynı anda uygulanabilmektedir. Konvansiyonların uygulanma kapsamlarının örtüştüğü bu tür durumlar aynı konu ve amacı taşımayan uluslararası anlaşmalar açısından uluslararası hukukta sık görülen hâllerden değildir. Multimodal taşıma ilişkilerinde ise, istisnaen dahi olsa, konvansiyonların aynı anda uygulanmasını doğuran hâller açısından bir çözüm arayışı

⁵⁶⁰ Şanlı, Cemal: Milletlerarası Ticarî Tahkimde Esasa Uygulanacak Hukuk, çalışmamızda “Ticarî Tahkim” olarak adlandırılmıştır, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Sevinç Matbaası, Ankara 1986, s. 123.

söz konusudur. Bu doğrultuda yine çalışmamızın bu bölümünde, uluslararası konvansiyonların multimodal taşımaya yönelik hükümleri incelendikten sonra bu konvansiyonlar arasında çatışma yaratan durumlara ve çatışmanın giderilmesi için önerilen yöntemlere değinilecektir. Yine bu bölüm altında son olarak multimodal taşıma için oluşturulan Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun taslak metni ile uluslararası örgütlerce kabul edilmiş ve uygulayıcılarla paylaşılmış çeşitli birörnek kurallar ve bölgesel nitelikte konvansiyon çalışmalarına değinilecektir.

Son olarak, multimodal taşıma sözleşmesinden doğan ihtilâf uluslararası taşıma konvansiyonlarının kısmen veya tamamen düzenleme kapsamına girmiyor ise uygulanacak hukukun kanunlar ihtilâfı kurallarına göre belirlenmesi gerekecektir. Çalışmamızın son bölümünde ise bu doğrultuda multimodal taşıma sözleşmesine kanunlar ihtilâfı kurallarının yaklaşımı ele alınacaktır.

2.3. ULUSLARARASI ÇOK TARAFLI UNİMODAL TAŞIMA KONVANSİYONLARININ MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN İHTİLÂFA UYGULANMASI

2.3.1. Genel Olarak

Uluslararası çok taraflı taşıma konvansiyonları eşyanın karayolu, demiryolu, havayolu, iç su yolu ve deniz üzerinden taşınmasında taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümler içermektedir. Genel bir değerlendirme yapılacak olursa, mevcut taşıma konvansiyonları düzenleme altına aldıkları taşıma türü merkezinde bir sorumluluk sistemi geliştirmiştir.⁵⁶¹ Hepsinde taşıyıcının sorumluluğu bir çeşit kusur sorumluluğuna dayandırılmaktadır.⁵⁶² Taşıyıcı, taşıma edimini taahhüt etmekte, eğer gereğince ve zamanında yerine getiremezse de sorumlu kabul edilmektedir.⁵⁶³ Öte yandan sorumluluk

⁵⁶¹ Ramberg, CMR m. 2, s. 20; Hancock, Convention, s. 488; Hancock, Multimodal Transport, s. 40; Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 116; Booyesen, s. 294.

⁵⁶² Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 138.

⁵⁶³ Hoeks, s. 14. Taşıma hukukunu düzenleyen bu konvansiyonlarda klâsik kusur sorumluluğunda benimsenen ispat yükü yaklaşımının aksine, genel olarak taşıyıcı hasar, kayıp ve geç teslim hâlinde

konusunda taşıma türleri arasında önemli farklılıklar da mevcuttur. Denizyolu taşıma konvansiyonlarındaki sorumluluk rejimi denizciliğin riskleri, denizyolu taşımasının piyasa koşulları, taşıtan ve taşıyıcının bu taşımacılık türü içerisindeki konumu dikkate alınarak geliştirilmiştir. Bu doğrultuda uluslararası denizyolu taşıma konvansiyonlarında denizcilikte karşılaşılan risklerin geniş boyutlu oluşu ve risk gerçekleşirse karşılaşılabilecek maliyet miktarının yüksekliği dikkate alınmıştır.⁵⁶⁴ Bu bağlamda risklerin tamamen taşıyıcı tarafından üstlenilmesinin deniz ticaretinin sürdürülebilirliğinde engel oluşturabileceği değerlendirilerek taşıyıcı yönünden daha esnek bir sorumluluk sistemi benimsenmiştir.⁵⁶⁵

Karayolu ile eşyanın taşınması ise farklı riskler ve sektörel koşullar içermektedir. CMR açısından söylemek gerekirse, karayolu taşımacılığında denizcilığe kıyasla daha düşük bir risk ve maliyet faktörü bulunduğundan zarar oluştuğunda taşıyıcıyı sorumlu kılmaya yönelik daha katı bir esas benimsenmiş, sorumluluktan kaçınmaya ancak çok kısıtlı hâllerde imkân verilmiştir.⁵⁶⁶ Bu doğrultuda uluslararası denizyolu taşıma rejimi ile karayolu taşıma rejimi arasında büyük bir fark vardır.⁵⁶⁷ Farklılıklar kusurun niteliği, taşıyıcının sorumluluğunun miktar yönünden sınırlandırılması, zarar oluştuğunda

doğrudan sorumlu kabul edilmektedir. Aksi ispat edilecek ise de bu yük taşıyıcının üzerinde bırakılmaktadır. Bilgi için bkz. Aksoy, Fiilî Taşıyıcı, s. 138.

⁵⁶⁴ Çağa, Tahir: Enternasyonal Deniz Hususî Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler, BATİDER, 1977, C. 9, S. 2, s. 289; Rodiere, Rene: Introduction to Transport Law and Combined Transports, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. XII, (ed. Rodiere, Rene), J.C.B. Mohr, Oceana Publications Inc., Tübingen/Mouton/The Hague/Paris/New York 1972, s. 7; Adıgüzel, Taşıma, s. 24.

⁵⁶⁵ Çağa, s. 289; Rodiere, s. 7; Adıgüzel, Taşıma, s. 24.

⁵⁶⁶ Ramberg, CMR Art. 2, s. 20; Hancock, Convention, s. 488; Hancock, Multimodal Transport, s. 40; Booyesen, s. 294. Her bir taşıma moduna özgü sorumluluk rejimi genel bir bakışla değerlendirildiğinde, denizyolu taşıma hukukundaki Türkiye'nin tarafı olduğu Lahey Kuralları ile henüz tarafı olmadığı diğer çağdaş düzenlemelerde taşıyıcının sorumluluğunun diğer taşıma türlerine nazaran daha hafif bulunduğu, taşıyıcıya daha geniş şekilde sorumluluğunu sınırlandırma imkânı verildiği söylenebilir. Yine karayolu ve demiryolu taşımalarının denizyolu taşımasına kıyasla taşıyıcı yönünden daha katı, yani sorumluluğun daha üst miktarda tutulduğu ve sınırlandırma imkânının daha güç olduğu bir esası benimsendiği ifade edilebilir. Hava taşımasında ise hepsinin de üzerinde taşıyıcıyı neredeyse her türlü zarardan sorumlu tutan, katı bir sorumluluk esasını temel alındığını ifade etmek hatalı olmayacaktır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Johansson, s. 78.

⁵⁶⁷ Rodiere, s. 7.

karşılaşılabacak tazminatın hesaplanış biçimi ve zamanaşımı ile hak düşürücü süreler yönünden de mevcuttur.⁵⁶⁸

Yine demiryolu taşımacılığı ve hava taşımacılığı da farklı tehlikeler ve ticarî koşullar içermektedir. Söz konusu taşımacılık biçimlerinde rol oynayan aktörleri ilk etapta devlet teşekkülleri oluşturmuştur. Bu durum taşıyıcıların sorumluluğu hususunda akdedilen uluslararası konvansiyonları doğrudan etkilemiştir.⁵⁶⁹ Hala günümüzde devlet teşekküllerinin de faaliyetlerini sürdürdükleri bu taşımacılık şekillerinde özel hukuk tüzel kişileri de ayrıca önemli rol oynamaktadır. Hava taşımacılığı, sorumluluk hakkında ilk konvansiyon düzenlemelerinin yapıldığı tarihten bu yana, genel anlamda diğer taşımacılık şekillerini geride bırakacak biçimde üst düzeyde emniyet tedbirlerinin alındığı, güvenilir bir sektör hâline gelmiştir.⁵⁷⁰ Söz konusu durum hava taşımacılığında hasar, zıya ve gecikmeden doğan sorumluluğun düzenlenişini de değiştirmiştir.⁵⁷¹ Genel anlamda taşıyıcıyı oluşturan zarardan neredeyse mutlak biçimde sorumlu tutan ve zararın yüksek oranda tazmin edilmesini gerektiren bir sorumluluk esası benimsenmiştir.

Özetle, taşıma hukukunu düzenleyen uluslararası konvansiyonlarda farklı temelde oluşmuş ve farklı yöne doğru evrilmiş kurallar ve esaslar yer almıştır.⁵⁷² Bununla beraber, multimodal taşımanın ortaya çıkışı, yoğun şekilde tercihi ve bu taşımaya yönelik hukukî düzenleme yoksunluğu uluslararası taşıma konvansiyonlarının da gelişim yönünü etkilemiştir. İlk etapta yalnızca belirli bir taşıma türünü düzenleyen bu konvansiyonlar

⁵⁶⁸ Johansson, s. 123; Hancock, *Multimodal Transport*, s. 40; Hoeks, s. 14; Booyesen, s. 294; Ramberg, Jan: "Law of Carriage of Goods Attempts at Harmonization", çalışmamızda "Harmonization" olarak anılmıştır, *The Scandinavian Studies in Law*, 1973, Vol. 17, s. 238 vd.

⁵⁶⁹ Güner-Özbek, *Havayolu*, s. 329; Johansson, s. 85.

⁵⁷⁰ Tompkins, George N.: *Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States*, Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn 2010, s. 3.

⁵⁷¹ Tompkins, s. 3.

⁵⁷² Ramberg, *CMR Art. 2*, s. 20; *Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar*, s. 116; Dempsey, Paul Stephen/Milde, Michael: *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, Centre for Research in Air & Space Law McGill University, Montreal 2005, s. 230; Booyesen, s. 294.

zamanla ilgili taşıma türünü de içeren multimodal taşımaları da kapsayacak veya en azından bir ölçüde bu multimodal taşımaların da dikkate alındığı kurallar çerçevesinde güncellenmiştir.⁵⁷³ Güncel hâllerinde hemen hemen hepsinin düzenlediği taşıma türünü içeren multimodal taşıma şekillerini ilgilendiren bir yönü bulunmaktadır. Üzerinde herhangi bir güncelleme yapılmayan konvansiyonlar ise öğreti ve mahkeme içtihatlarında, multimodal taşıma sözleşmesine bir ölçüde uygulanacak şekilde yorumlanmaya çalışılmıştır. Bununla beraber multimodal taşımanın da kendisine özgü özelliklerinin bulunduğu dikkate alınınca diğer taşıma türlerine dair konvansiyonlarda kısıtlı şekilde düzenlenmesi ve konvansiyonların multimodal taşımayı da dikkate alacak şekilde yorumlanması bu alanda duyulan yeknesak kural ihtiyacını karşılamamaktadır. Yine de uyumsuzlukların giderilmesinde önemli bir yer işgal ettiği için unimodal taşıma konvansiyonlarının multimodal taşımaya uygulanabilirlik yönünün çalışmamızın bu kısmında değerlendirilmesi gerekmektedir.

Ayrıntılı şekilde inceleyeceğimiz üzere konvansiyonların uygulanabilirliklerini ifade eden hükümlerde belirli koşullar yer almıştır. Genellikle giriş maddelerinde yer verilen koşullarda epey farklı esaslar düzenlenmiştir. Örneğin, CMR ve CIM'in uygulanması ilgili taşıma türünü içeren bir sözleşmenin varlığına bağlıdır. Örneğin CMR'nin uygulanabilmesi için bir "kara yolu ile eşyanın taşınması sözleşmesi" akdedilmelidir.⁵⁷⁴ Bu yaklaşım, öğretilerde, "sözleşmesel yaklaşım (*contractual approach*)" olarak adlandırılmıştır.⁵⁷⁵ Denizyolu taşıma konvansiyonları açısından ise, örneğin Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nın uygulanabilmesi için bir konişmento düzenlenmesi gerekir.⁵⁷⁶ Adı geçen yaklaşım öğretilerde "belgeye dayalı yaklaşım (*documentary approach*)" olarak

⁵⁷³ Ramberg, CMR Art. 2, s. 20; Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 116; Dempsey/Milde, s. 230; Booyesen, s. 294.

⁵⁷⁴ Johansson, s. 40; Eriş, s. 18.

⁵⁷⁵ Johansson, s. 40.

⁵⁷⁶ Bkz. Johansson, s. 40; Lojda, s. 161; Berlingieri, Francesco: "A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules", çalışmamızda "Comparative Analysis" olarak anılmıştır, s. 2. Erişim için bkz. <https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf>, (27.04.2021).

isimlendirilmiştir.⁵⁷⁷ Son olarak, hava taşıma konvansiyonlarında olduğu gibi bir olguya, diğer bir ifadeyle bir hava taşımasının varlığına ihtiyaç duyulan durumlarda ise hava taşımasının mevcut olduğu her hâlde konvansiyonlar uygulanabilmektedir.⁵⁷⁸ Söz konusu durum multimodal taşımanın hava taşıması kısmında bu konvansiyonların doğrudan uygulanabileceği anlamına gelmektedir.⁵⁷⁹ Zira inceleyeceğimiz üzere, hava taşıma konvansiyonları da bu durumu destekler nitelikte hükümler içermektedir.

Sonuç olarak multimodal taşımaya uygulanacak hukuk Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası unimodal taşıma konvansiyonları merkezinde değerlendirilecektir. Ayrıca, Hamburg Kuralları ile merkez noktasını denizyolu taşımasının oluşturduğu, bununla beraber multimodal taşımayı da diğer konvansiyonlara nazaran daha geniş kapsamlı düzenleyen Rotterdam Kuralları da ele alınacaktır. Çalışmanın konusu açısından bu konvansiyonların hangi multimodal taşıma biçimlerine ne ölçüde uygulanacağı ele alınacak olup maddî hukuk hükümlerinin değerlendirilmesine yer verilmeyecektir.

Konunun incelenmesinde özellikle yabancı mahkeme kararlarına geniş bir yelpazede temas edilecektir. Her ne kadar taşıma hukuku gibi yeknesaklaşmanın ileri seviyede olduğu bir alanda dahi mahkemelerce kendi hukuklarına dair kavramlar ve politikalar izdüşümünde kararlar verilmekte⁵⁸⁰ ise de çok taraflı uluslararası anlaşmaların yorumunda yabancı öğretisi ve mahkemelerin kararlarının da dikkate alınması önem taşımaktadır.⁵⁸¹ Uluslararası yeknesak kural oluşturmayı amaçlayan özel hukuk konvansiyonlarının, düzenlediği konularda farklı mahkemelerde ortak bir yoruma tâbi tutulması yeknesaklaşma amacını ve milletlerarası özel hukukta izlenen uluslararası karar

⁵⁷⁷ Johansson, s. 40; Lojda, s. 161; Berlingieri, Comparative Analysis, s. 2.

⁵⁷⁸ Johansson, s. 131; Hoeks, s. 236; Booyesen, s. 308; Leloudas, s. 90.

⁵⁷⁹ Johansson, s. 131; Hoeks, s. 236; Booyesen, s. 308; Leloudas, s. 90.

⁵⁸⁰ Hoeks, s. 143.

⁵⁸¹ Messent/Glass, s. 3; Hoeks, s. 133.

ahengi menfaatini desteklemektedir.⁵⁸² Birörnek kuralların amacı ancak birörnek yorumlanmaları ile sağlanabilecektir.

2.3.2. CMR'nin Multimodal Taşımaya Uygulanabilirliğinin Değerlendirilmesi

2.3.2.1. Genel Olarak

CMR ile yabancılik unsuru içeren eşyanın karayolu ile taşınması sözleşmelerine uygulanacak kuralların düzenlenmesi ve karayolu ile eşya taşımacılığında kullanılan taşıma belgelerinin küresel manâda yeknesaklaştırılması hedeflenmektedir.⁵⁸³ Konvansiyon'da, özellikle, taşıyıcının sorumluluğu konusu çeşitli maddî hukuk kuralları ile ayrıntılı şekilde belirlenmiştir. Karayolu ile eşyanın taşınmasına dair özel hukuk karakterli her türlü mesele kapsam altına alınmamıştır. Daha ziyade, taşıyıcının ifa sorumluluğunun çerçevesi ile taşıma sırasında eşyada oluşan hasar, kayıp ve eşyanın tesliminde gecikmeden doğan sorumluluk hakkında hükümler bulunmaktadır. Öte yandan CMR, taşıyıcının ücreti, taşıyıcının eşya üzerindeki hapis hakkı veya taşıyıcının taşıma sözleşmesi çerçevesinde yüklendiği taşıma dışında kalan hizmetlerin gereğince ifa edilmemesine bağlı zararların giderilmesi hakkında düzenlemeler içermemektedir.⁵⁸⁴ Bu doğrultuda bazı hâllerde kanunlar ihtilâfî kurallarına ihtiyaç duyulmaktadır.

⁵⁸² Messent/Glass, s. 3; Hoeks, s. 133.

⁵⁸³ Messent/Glass, s. 1; Csoklich, Peter: "Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)", Commercial Law, (ed. Mankowski, Peter), International and European Business Law Series, Nomos/Beck/Hart, Baden 2019, s. 898; Kaya, Arslan: "Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)", çalışmamızda "CMR-I" olarak anılmıştır, Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan, Beta, İstanbul 1998, s. 312.

⁵⁸⁴ CMR'nin kapsamında bulunmayan konular hakkında bkz. Commentary on the Convention of 19 May 1956 Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), çalışmamızda "CMR Commentary" olarak anılmıştır, ECE/TRANS/14, Geneva 1975, <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc1cmr/commentary.pdf>>, (04.03.2021), s. 4.

Karayolu Trafîği Konvansiyonu'na⁵⁸⁵ göre motorlu taşıt niteliği bulunan bir araçla⁵⁸⁶ bir taraf devlette başlayan ya da sona eren, taşıma ücreti karşılığında⁵⁸⁷ eşyanın karayolu üzerinden taşınmasını konu alan ticarî amaçlı bir sözleşme mevcutsa CMR'nin uygulanması söz konusu olacaktır.⁵⁸⁸ Ticaret hayatında gerçekleşen multimodal taşımaların pek çoğunda, başlangıç ve/veya sonuç aşamasını karayolu taşıması oluşturmaktadır.⁵⁸⁹ Türkiye'nin ve Türkiye'nin çevresinde bulunan, özellikle Avrupa devletleri olmak üzere Türkiye'den karayolu ulaşımının sağlandığı devletlerin de bu sözleşmeye taraf olması CMR'nin multimodal taşımalarda uygulanabilirlik olasılığını artırmaktadır.

⁵⁸⁵ Bkz. RG., 08.08.2012, S. 28378 (Mükerrer).

⁵⁸⁶ Konvansiyon'un atıfta bulunduğu Karayolu Trafîği Konvansiyon'u çeşitli değişikliklere uğramıştır. Bu bakımdan motorlu taşıt tanımında da değişiklik gerçekleşmiştir. En güncel hâli ile m. 1 (p)'de motorlu taşıt, *"karayolunda kişileri veya malları taşımak veya kişileri veya malları taşıyan taşıtları çekmek için kullanılan, herhangi bir motor tahrikli taşıttır. Bu terim, trolleybüsleri, diğer bir deyişle ray esaslı olmayan ve bir elektrik iletkenine bağlı olan taşıtları da kapsamaktadır. Yolda kişileri veya malları taşımak veya kişileri veya malları taşıyan taşıtları çekmek için ihtiyari olarak kullanılan tarım traktörleri gibi taşıtları kapsamaz"*. Bu Konvansiyon'un birinci maddesinin (q) ve (r) bendlerinde tanımlanan römork ve yarı römork'un da CMR'nin uygulanma kapsamına girdiği ifade edilmektedir. Bkz. Hoeks, s. 192; Aydın, Alihan: CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, B. 2, Arıkan Yayıncılık, İstanbul 2006, s. 16-17; Misili, CMR m. 2, s. 547; Karan/Kara/Varan, s. 43; Erdil, s. 36; Şit, Karayolu, s. 41. Karayolu Trafîği Konvansiyonu'nda CMR'nin kapsamına giren taşıtlardaki tanımların zaman içerisinde uğradığı değişikliklerin ayrıntıları için bkz. CMR Commentary, s. 8-10.

⁵⁸⁷ Taşıma ücreti herhangi bir para birimi ile sınırlı tutulmamalıdır. Söz konusu koşulun amacı, eşya taşınmasının bir hatır karşılığında değil, maddî bir karşılık sebebiyle yapılmasıdır. Yani, örneğin, taşıma karşılığında eşyanın bir kısmının taşıyıcıya verilmesi veya para dışında bir başka edim karşılığında taşınmanın gerçekleştirilmesi de CMR kapsamında geçerli bir karayolu taşıma sözleşmesinin kurulduğuna işaret etmektedir. Bilgi için bkz. CMR Commentary, s. 8; Arkan, Sabih: "Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri", çalışmamızda "Uygulanma Koşulları" şeklinde anılmıştır, BATİDER, 1979, C. 10, S. 2, s. 403; Pesce, Alessandro: "The Contract and Carriage Under the CMR", International Carriage of Goods by Road (CMR), (ed. Theunis, Jan), Lloyd's of London Press Ltd., Bristol 1987, s. 10; Hoeks, s. 192.

⁵⁸⁸ Backden, s. 180-181; Arkan, Uygulanma Koşulları, s. 401. Karayolu taşıma sözleşmesinin akdi yerine, bir aracın karayolu üzerinden bir taraf devletin sınırlarını aşan bir taşıma yapılması amacıyla kiralanmasının CMR'nin kapsamına girmeyeceği hakkında bkz. Pesce, s. 11-12. Benzer biçimde, uluslararası karayolu taşınmasını değil de yalnızca bu taşınmanın organizasyonunu içeren bir komisyonculuk, aracılık sözleşmesi de CMR'nin kapsamına girmeyecektir. Bilgi için bkz. CMR Commentary, s. 6; Ramberg, CMR Art. 2, s. 24.

⁵⁸⁹ Hoeks, s. 145.

Genel planda bakıldığında 1956 tarihli bir Konvansiyon olan CMR, konteyner kullanımında yaşanan artış öncesinde hazırlandığı için, sadece karayolu taşıması üzerine biçimlendirilmiş, karayolu taşıması içeren multimodal taşımadan kaynaklanabilecek problemler yeterince öngörülememiştir.⁵⁹⁰ Multimodal taşıma açısından teferruatlı biçimde inceleyeceğimiz m. 2 kapsamında karayolu ile eşya taşımasının başka taşıma türleri ile birleşebileceği ihtimali dikkate alınsa da bu ilişkiyi konu alan sözleşme de bir karayolu ile eşyanın taşınması sözleşmesi gibi nitelendirilerek, sınırlı bir düzenlemeye yer verilmiştir.⁵⁹¹ Söz konusu maddede yük ile yüklenmiş motorlu karayolu taşıtının, yük indirilmeden deniz taşıtı veya başka bir taşıma türüne ait vasıtaya bindirilerek taşındığı hâli düzenleyen bir hüküm bulunmaktadır. Uygulamada çoğunlukla RO-RO veya RO-LA taşıma olarak karşımıza çıkan bu durum⁵⁹² haricinde multimodal taşımaya dair başka hiçbir düzenleme bulunmamaktadır. Fakat, Konvansiyon'un İmza Protokolü'nde devletlere CMR'yi imzalamakla Konvansiyon'un hazırlandığı dönemde "kombine taşıma" olarak adlandırılan multimodal taşıma hakkında muhtemel bir uluslararası anlaşma hazırlığı çalışması yürütülür ise, bu çalışmaya katılma yükümlülüğü yüklenmiştir.⁵⁹³

Odak noktasını karayolu taşıyıcısının sorumluluğunun oluşturduğu CMR, diğer unimodal taşıma konvansiyonlarında olduğu üzere, kendi düzenleme alanı bakımından emredici hükümler içermektedir. Sorumluluğun şartları ve sınırlandırılması hakkında taşıma sözleşmesine koyulan kayıtlar ile taşıyıcı lehine daha olumlu koşullar içeren bir durum yaratılamamaktadır. Taraflar aralarında anlaşmak suretiyle dahi Konvansiyon'un düzenlemelerinin uygulanmasından vazgeçememektedir.⁵⁹⁴ Fakat, kendi uygulama

⁵⁹⁰ Aynı yönde bkz. Messent/Glass, s. 2.

⁵⁹¹ Ramberg, CMR Art. 2, s. 20.

⁵⁹² Hoeks, s. 45; Lojda, s. 153.

⁵⁹³ Multimodal Taşıma Konvansiyonu, bu anlamda CMR'nin hazırlık çalışmalarında işaret edilen Konvansiyon niteliğindedir. Ancak yürürlüğe girememiştir. Bkz. Messent/Glass, s. 2.

⁵⁹⁴ Bkz. CMR m. 1(5) ve m. 41. Aynı zamanda söz konusu maddede (m. 1(5)) taraf devletlere, CMR'nin hükümlerinde değişiklik yapan ikili veya çok taraflı uluslararası sözleşmeler akdetmemeleri yönünde de bir yükümlülük yüklenmiştir.

alanına girmeyen sözleşmelerde veya CMR'nin emredici hükümleri ile çelişmeyen düzenlemelerde taraf iradelerinin belirleyici olmasının önünde herhangi bir engel bulunmamaktadır.⁵⁹⁵

Bir parçasını karayolu ile taşıma oluşturan multimodal taşımalarda, karayolu taşıması kısmına veya sözleşmenin tamamına CMR'nin uygulanabilirliğinin tespiti CMR'nin kapsamının net biçimde belirlenmesini gerektirmektedir. CMR'nin kapsamı Konvansiyon'un birinci bölümünde ilk iki maddede düzenlenmiştir. Her iki madde hakkındaki tartışmalar multimodal taşıma açısından önem taşımaktadır. Birinci madde karayolu ile eşyanın taşınması sözleşmesinin ne olduğu ve Konvansiyon'un hangi karayolu taşımalarını kapsamı dahilinde tuttuğu ile alâkalyken, ikinci madde özel bir tip multimodal taşıma türünü düzenlemektedir.⁵⁹⁶ Bu bakımdan ilk iki maddenin birlikte ele alınması konumuz açısından önem taşımaktadır.

2.3.2.2. CMR'nin Kapsamı Hakkındaki Düzenlemeler

2.3.2.2.1. CMR M. 1 Hükümü: Konvansiyon'un Genel Uygulanma Kapsamı

Karayolu taşıma ayağı içeren multimodal taşımalarda CMR'nin uygulanabilirliği hakkındaki ilk temel tartışma CMR'nin bütününe karayolu ayağına tatbik etmenin mümkün olup olmadığı ile başlamaktadır.⁵⁹⁷ Bazı yazarlarca özellikle CMR'nin uygulanışı hakkındaki tartışmalarda multimodal taşımanın karayolu taşıması ayağına, adeta bağımsız bir karayolu ile eşya taşınması sözleşmesi söz konusuymuş gibi CMR'nin uygulanabileceği savunulmaktadır.⁵⁹⁸ Söz konusu görüş, multimodal taşımaya *network*

⁵⁹⁵ Messent/Glass, s. 36.

⁵⁹⁶ Ramberg, CMR Art. 2, s. 22.

⁵⁹⁷ Hoeks, s. 148-149; Ramberg, CMR Art. 2, s. 22; Haak/Hoeks, *Intermodal Transport*, s. 91.

⁵⁹⁸ Örn bkz. Clarke, Malcolm A.: "Carriage by Road", çalışmamızda "Road" olarak anılmıştır, *The Journal of Business Law*, 2002, s. 211-212; Hoeks, s. 176-177; CMR Commentary, s. 8; Coşkun, s. 92; Adıgüzel, *Multimodal*, s. 257, 288; Haak/Hoeks, *Intermodal Transport*, s. 91.

Hoeks tarafından ayrıca Hollanda ve İngiltere'de de hakim görüşün bu yönde olduğu ifade edilmiştir. Bkz. Hoeks, s. 214. *Quantum Corp. Inc. and Others v. Plane Trucking Ltd.* kararı İngiliz hukuku bakımından

sisteminin uygulanması hakkındaki gerekçeleri temel almaktadır. Fakat bize göre, daha önce de ifade edildiği üzere, CMR'nin multimodal taşıma sözleşmesine uygulanabilirliğini ancak kendi kapsamı ve uygulanma hükümleri belirleyecektir. Bu bağlamda CMR m. 1(1) titizlikle ele alınmalıdır.⁵⁹⁹

CMR m. 1 hükmü CMR'nin coğrafi açıdan uygulanabilirliğinin (*ratione loci*), yanı sıra kapsamına aldığı konular (*ratione materiae*) bakımından da uygulanabilirliğini düzenlemektedir.⁶⁰⁰ Konvansiyon'un Türkçe metnine göre m. 1(1)'de “*Bu Sözleşme, Sözleşmede belirtildiği gibi yükleme yeri ve teslim için belirlenen yerin en az biri akit ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde, tarafların ikametgâhı ve milliyetine bakılmaksızın ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her mukaveleye uygulanacaktır*” ifadesi yer almaktadır. Biraz karmaşık bir yapıya sahip olan hükmü özetlemek gerekirse, tarafların arasındaki sözleşmeye göre malın teslim alındığı yer ile teslim edilmek üzere kararlaştırıldığı yer iki farklı ülke üzerinde bulunuyorsa ve bu ülkelerden en azından birisi Konvansiyon'un tarafı ise, Konvansiyon bu karayolu ile eşyanın taşınması sözleşmesine uygulanacaktır.⁶⁰¹ İlâveten, taşıma ücreti ödenmesi

CMR'nin doğrudan karayolu taşınmasına uygulanmasını destekler nitelikte bulunmaktadır. Bununla birlikte sözünü etmiş olduğumuz *Godafoss* kararı Hollanda hukuku bakımından söz konusu kanaati değiştiren bir yer edinmiştir.

Avusturya, Finlandiya ve İspanya mahkemeleri tarafından da *network* sistemi çerçevesinde CMR, doğrudan multimodal taşımanın karayolu taşıması kısmından doğan ihtilâflara uygulanmaktadır. Danimarka hukukunda ise, raporun yayımlandığı 2010 tarihine kadar henüz konu hakkında kesinleşmiş bir karar verilmemiş ise de doktrinde multimodal taşıma sözleşmesinin, içerdiği taşıma aşamalarını temsil eden akitlerden bağımsız bir yönünün bulunduğu ve bu sebeple unimodal taşıma anlaşmalarının doğrudan uygulanabilir olmadığı kabul edilmiştir. İsveç mahkemelerinde henüz bir içtihat birliğinden söz edilemese de genel olarak CMR m. 1'deki koşullara ilâveten ilgili multimodal taşıma sözleşmesinde karayolu taşıması aşamasının baskın karakterde olması hâlinde CMR'nin multimodal taşıma sözleşmesine uygulanabileceği ifade edilmiştir. Bkz. Eckardt/Steger/Rosing/Dawson/Ylikantola/Eckoldt/Garcia/Schmitt/Hinderling, s. 153-162.

⁵⁹⁹ Aynı yönde bkz. Backden, s. 166.

⁶⁰⁰ CMR Commentary, s. 6; Karan/Kara/Varan, s. 37.

⁶⁰¹ CMR karayolu taşıma sözleşmesinin akdi hakkında bir şekil şartı öngörmemektedir. M. 4'e göre bir taşıma belgesinin (irsaliye) verilmesi yeterlidir ve bu belge CMR m. 9'a göre taşıma sözleşmesinin kurulduğuna dair bir delil oluşturmaktadır. Sevk irsaliyesinin bulunmaması dahi karayolu taşıma sözleşmesinin geçerliliğine etki etmemektedir. Konu hakkında bkz. Kaya, CMR-I, s. 315.

karşılığında eşyanın bir motorlu taşıt ile karayolu üzerinden taşınması da maddedeki diğer koşullardır.⁶⁰²

Taşıyıcı, gönderen veya gönderilenin tâbiyeti ile ikametgâhının bulunduğu ülke, Konvansiyon'un uygulanabilirliği üzerinde etkili değildir. Diğer bir anlatımla, aynı ülkenin tâbiyetini taşıyan veya aynı ülke içerisinde ikametgâhı bulunan taraflar arasında akdedilen bir karayolu ile eşya taşıma sözleşmesi, bir ülkenin sınırlarını aştığı ve sözleşmeye konu olan taşıma ilişkisi en azından birisi CMR'nin tarafı olan iki ülke arasında gerçekleştiği müddetçe CMR'ye tâbi olacaktır.⁶⁰³ Yani Konvansiyon'un değer atfettiği yabancılik unsuru, söz konusu niteliğini taraflardan ziyade, sözleşmenin gerçekleştiği yerlerden almaktadır.⁶⁰⁴ Birinci maddenin diğer fıkralarında Konvansiyon'un kapsamını daraltan veya genişleten çeşitli hükümlere de yer verilmiştir.⁶⁰⁵ Bu bağlamda, uluslararası posta taşımaları ile cenaze ve taşınma eşyası

⁶⁰² Eriş, s. 18; Erdil, s. 36; Akıncı, CMR, s. 27; Yetiş-Şamlı, Kübra: Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, çalışmamızda "Sınırlı Sorumluluk" olarak anılmıştır, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2008, s. 7; Arkan, Sabih: "Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme", çalışmamızda "CMR" olarak anılmıştır, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar (İstanbul, 27 Ocak 1984), Sevinç Matbaası, Ankara 1984, s. 9; Aydın, s. 9-10. Ayrıca motorlu taşıt hakkında açıklamaları için bkz. Erdil, s. 36.

⁶⁰³ Pesce, s. 8-9.

⁶⁰⁴ Pesce, s. 8-9.

⁶⁰⁵ Emanet, Hakan: "Uluslararası Eşya Taşıma Konvansiyonlarının Temel Hükümlerinin Karşılaştırmalı Analizi", Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2016, C. 9, S. 1, s. 165.

taşımacılığına⁶⁰⁶ CMR uygulanamayacaktır.⁶⁰⁷ Ayrıca, m. 1(3)'e göre devletler ve kamu kurumlarınca gerçekleştirilen taşımalar da bu Konvansiyon'un kapsamında yer almamaktadır.

İlk maddeyi multimodal taşımaya uygulanabilirlik yönünden biraz daha etraflıca değerlendirmek gerekir. M. 1(1)'de CMR'nin, koşulları sağlayan “eşyanın karayolu ile taşınması sözleşmelerine” uygulanacağı ifade edilmiştir. Çalışmamızın önceki kısımlarında da belirttiğimiz üzere, CMR akde dayalı bir yaklaşım benimsemektedir.⁶⁰⁸ Diğer bir ifade ile CMR'nin uygulanabilmesi için karayolu ile eşya taşınmasının bir karayolu taşıma sözleşmesinden köken alması gereklidir.⁶⁰⁹ Oysa ki, multimodal taşımalarda, karayolu taşıma aşaması bağımsız bir sözleşme oluşturmamakta, bir

⁶⁰⁶ Taşınma eşyasının taşınması bu anlamda kapsam dışı bırakılmıştır. Ancak örneğin bir konteyner içerisinde yabancılık unsuru taşıyan karayolu taşıma sözleşmesi kapsamında üreticiden tüketici veya distribütöre taşınan eşya, kapsam dışında bırakılmamıştır. Messent/Glass, s. 36. Yine yolcunun bagajı da CMR kapsamında eşya taşınmasının bir parçası sayılmamaktadır. Bkz. CMR Commentary, s. 7; Karan/Kara/Varan, s. 34. CMR'de eşya kavramı açıkça tanımlanmamıştır. Bu bakımdan her ne kadar uygulama birliğinden uzaklaşılabilecek olsa da (söz konusu görüş için bkz. Misili, Sinan: “Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşımanın Üstlenilmesi ve Eşya Kavramı”, çalışmamızda “Eşya Taşıma” olarak anılmıştır, Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi, 2019, C. 5, S. 1, s. 75) kanunlar ihtilâfi hukukunun gösterdiği ulusal hukuka göre eşya kavramının belirlenmesi gerekebilecektir.

Uygulanma kapsamı dışında tutulmuş bir taşıma türünde, örneğin bir taraf devlette başlayıp diğer bir devlette sona eren karayolu ile ev eşyası taşınmasında, CMR'nin uygulanması taraflarca kararlaştırılmışsa, bunun mümkün olup olamayacağı şüphelidir. Tartışma için bkz. Messent/Glass, s. 37. Bize göre, CMR taraflar arasındaki sözleşmenin iradi olarak parçası olan bir metin gibi kabul edilebilecektir. Bu metnin anlamı ve uygulanabilirliği de çalışmamızın son bölümünde daha ayrıntılı tartışılacağı şekilde, uygulanacak hukuka göre anlamlandırılmalıdır.

⁶⁰⁷ Bkz. CMR m. 1(4). Çeşitli örnek ve açıklamalar için bkz. Misili, Eşya Taşıma, s. 78; Karan/Kara/Varan, s. 30-35, 44-47.

⁶⁰⁸ Aynı yönde bkz. Pesce, s. 8-9; Backden, s. 161; Messent/Glass, s. 13; Berlingieri, Francesco: “Door-To-Door Transport of Goods: Can Uniformity Be Achieved?”, çalışmamızda “Uniformity” olarak anılmıştır, Liber Amicorum for R. Roland, Larcier, Brussels 2003, s. 40; Lojda, s. 151; Aksoy, RO-RO, s. 179; Karan/Kara/Varan, s. 107. Herhangi bir sebeple karayolu ile taşıma iki farklı devlet arasında gerçekleştirilemezse, *Pesce*'ye göre yine de CMR'nin uygulanması gereklidir. Zira, sözleşmenin uygulanma sebebi uluslararası karayolu taşınmasının gerçekleştirilmesi faktörüne değil, “uluslararası karayolu ile eşya taşınması sözleşmesi” bulunmasına bağlıdır. Bkz. Pesce, s. 9.

⁶⁰⁹ Pesce, s. 8-9; Backden, s. 161; Messent/Glass, s. 13; Berlingieri, Uniformity, s. 40; Lojda, s. 151; Aksoy, RO-RO, s. 179. Alman Federal Mahkemesi'nin 17 Temmuz 2008 tarihli I ZR 181/05 sayılı kararında ve İsviçre Federal Mahkemesi'nin 19 Şubat 2009 tarihli, 4A_218/2008 sayılı kararında CMR'nin bir karayolu ile eşyanın taşınması sözleşmesi mevcutsa uygulanabileceği vurgulanmıştır. Alman Federal Mahkemesi'nin kararının yorumu ve aktarımı için bkz. Hoeks, s. 174; Nikaki, Multimodal Transport, s. 83; Backden, s. 116.

multimodal taşıma sözleşmesinin parçasını oluşturmaktadır. Bazı yazarlara göre karayolu ile eşya taşıması sözleşmesi ifadesi, içerisinde karayolu taşıması bulunan her türlü sözleşmeyi kapsayacak şekilde anlaşılmalıdır.⁶¹⁰ Aksi takdirde lafzî yoruma sıkı sıkıya bağlı kalındığında CMR uygulanamayacaktır.⁶¹¹ Bu durumda esas taşıyıcı bir alt taşıma sözleşmesi kurmak suretiyle eşyayı taşıyorsa, taşıtan ile esas taşıyıcı arasındaki sözleşme hükümleri ile esas taşıyıcı ve alt taşıyıcı arasındaki sözleşme hükümleri farklı hukukî rejime tâbi olacaktır. Bir diğer ifade ile, fiilî taşıyıcı ile akdî taşıyıcı arasındaki ilişkiye CMR uygulanıyorken, taşıtan ile akdî taşıyıcı arasındaki akde CMR uygulanamayacaktır.⁶¹² Sonuç esasında aynı olay neticesinde doğan hukukî soruna,

⁶¹⁰ Bkz. Messent/Glass, s. 14; Hoeks, s. 176. *Clarke* ise, CMR m. 1'in ifadesinden sözleşmenin münhasıran karayolu taşıma sözleşmesi olması veya sözleşmenin ağırlıklı yönünü karayolu taşımasının teşkil etmesi gerektiği yönünde herhangi bir anlamın çıkarılamayacağını savunmaktadır: *Clarke, Road*, s. 215.

Quantum Corp. Inc. v. Plane Trucking Ltd. kararında İngiltere Temyiz Mahkemesi, CMR m. 1'deki karayolu ile eşya taşıma sözleşmesinin bulunması gereğini, karayolu ile eşya taşımaya ilaveten başka bir amacı da içeren bir sözleşmeyi de kapsamı altına alacak şekilde yorumlanmıştır. Anılan doğrultuda bir multimodal taşıma sözleşmesinin karayolu ile eşya taşınmasını içeren kısmına CMR'nin uygulanması mahkemeye göre yanlış değildir. Bkz. *Quantum Corp. Inc. and Others v. Plane Trucking Ltd. and Others*, s. 38, para. 57.

⁶¹¹ Hoeks, s. 176; Messent/Glass, s. 14; Fitzpatrick, s. 317.

⁶¹² CMR'nin multimodal taşıma sözleşmesinin karayolu taşıma aşamasına uygulanması gerektiğini savunanlar arasında da önemli bir ayırım mevcuttur. Karayolu taşıması tamamen bir devlet içerisinde gerçekleşiyorsa, bazı yazarlar yabancılık unsuru ve CMR'nin uygulanma şartları açısından multimodal taşımanın uluslararası olmasını yeterli bulmaktadır. Bkz. Misili, CMR m. 2, s. 551. Buna karşın bazı yazarlar ise, tamamen bir devlet içerisinde gerçekleştiği için karayolu taşımasına CMR'nin uygulanamayacağını savunmaktadır. Bkz. *Clarke, Malcolm A.: International Carriage of Goods by Road: CMR*, çalışmamızda "CMR" olarak anılmıştır, Routledge, Oxon 2014, s. 34; Coşkun, s. 94; Karan/Kara/Varan, s. 106. Ayrıntılı tartışma için ayrıca bkz. Hoeks, s. 149, 151-154; CMR Commentary, s. 8; Yılmaz, CMR m. 2, s. 4020. Yargıtay da bir kararında multimodal taşımanın tümüyle bir devlet içerisinde gerçekleşen karayolu taşıma aşamasına CMR'nin uygulanmayacağı sonucuna varmıştır. Bkz. Yargıtay 11. HD, 05.03.2014, E. 2013/14172, K. 2014/4224. Erişim için bkz. <www.legalbank.net>, (16.03.2021).

Mesele yabancı devlet mahkemelerinde de tartışılmıştır. *Princes Buitoni v. Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft and Another* kararı önem taşımaktadır. Adı geçen karara konu olayda bir multimodal taşıma ilişkisi kapsamında konteynerlerin Kanada'nın Vancouver kentinden İngiltere'nin Liverpool kentine ilk olarak denizyolu taşıması (Vancouver ve Felixtowe arası), sonrasında karayolu (Felixtowe ve Liverpool arası) ile taşınması üzerine anlaşılmıştır. Konteynerlerden bir tanesi taşımanın son aşamasında, İngiltere'de karayolu üzerinden taşınırken kaybolmuştur. Bunun üzerine, zararın tazmini için mahkemeye başvuran *Princes Buitoni*, diğer taraf ile aralarındaki konişmentonun 2/b (3)'ncü fıkrasının uygulanmasını talep etmiştir. Bu fıkra da özet olarak Avrupa'daki karayolu taşımasına CMR'nin uygulanacağı ifade edilmektedir. Davalı *Hapag-Lloyd* ise, taraflar arasındaki konişmentoya dayalı itirazlarının yanı sıra CMR m. 1'e göre Konvansiyon'un ancak uluslararası karayolu taşımalarına uygulanabileceğini savunmaktadır. Davalı tarafından İngiltere'deki taşımanın bir iç taşıma olduğu ifade edilmiştir. İlk derece mahkemesi, kararında davacıların iddialarını yerinde bulmuştur. Kararın temyizi üzerine İngiltere Temyiz Mahkemesi'nce (*Court*

sorumluluğun paylaşılması ile başlamak üzere zararın giderilmesi, karşılıklı iddia ve savunmaların niteliği, zamanaşımı gibi hukukî açıdan pek çok önem taşıyan konuda farklı yaklaşılabilecektir.⁶¹³ Aynı zamanda taşıma sırasında bir zarar gerçekleşirse esas taşıyıcının tazmin ettiği zararın karşılığını rücu ettiği alt taşıyıcıdan aynı hükümlere göre aynı oranda tahsil edememe riski söz konusu olabilecektir.⁶¹⁴

Geniş bir açıdan ele alındığında bizce de birbirine sıkıca bağlı bu ilişkilerin ele alınmasındaki farklılık, maddî hukuk adaleti açısından adîl olmayan bir sonuç doğurabilecektir. Söz konusu eleştiri dikkate değer ise de sorun ancak yeni uluslararası konvansiyonların düzenlenmesi ve farklı konvansiyonların uyumlaştırılması ile giderilebilecektir.

Aynı zamanda daha önce sözü edildiği üzere, CMR'nin hazırlık çalışmaları ve İmza Protokolü'nde ileride devletlerin multimodal taşıma hakkında gerçekleşecek bir uluslararası anlaşma çalışmasına katılması gereği ifade edilmiştir.⁶¹⁵ Bu cümleden de

of Appeal) değerlendirilen kararda temyiz talebi reddedilmiştir. Avrupa'daki karayolu taşımasına CMR'nin uygulanacağına yönelik konuşma ifadesinin açık, net ve sınırlandırıcılıktan uzak olduğu belirtilmiştir. Söz konusu ifadenin "Avrupa'daki farklı devletler arasında gerçekleştirilen taşıma" olarak sınırlandırılmasının dayanaktan yoksun olduğu öne sürülmüştür. Aynı zamanda CMR m. 1'in kapsamı hakkındaki hükmün de konuşmanın ilgili maddesini sınırlayıcı şekilde değerlendirilmemesi gerektiği vurgulanmıştır. Karar için bkz. *Princes Buitoni v. Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft and Another*, Lloyd's Law Reports, 1991, Vol. 2, s. 383-386.

Rotterdam Mahkemesi (*Rechtbank te Rotterdam*) tarafından ise, 1992 ve 1998 tarihlerinde benzer dosyalarda birbirleri ile çelişen iki karar verilmiştir. İlkinde Mısır'ın Kahire kentinden Hollanda'nın Geleen kentine taşınmakta olan bir vinç, Kahire'den İskenderiye'ye motorlu karayolu taşıtı üzerinde seyir hâlindeyken devrilmiştir. Rotterdam mahkemesi tarafından görülen davada, mahkeme aynı devlet sınırları içerisindeki iki nokta arasında karayolu taşıması gerçekleşmesine rağmen CMR'yi uygulayarak davacıların taleplerini değerlendirmiştir. Bkz. *Rechtbank Rotterdam* 24.01.1992, S&S 1993, s. 89 (Hoeks, s. 145'ten aynen aktarımla). Aynı mahkemenin incelediği bir başka davada İtalya'nın Caponago şehrinden Hollanda'nın Spijkenisse şehrine tıbbî ilaç naklini konu alan bir multimodal taşımada Caponago'dan Milano'ya doğru gerçekleşen karayolu taşıması vuku bulan olaydan dolayı eşya hasara uğramıştır. Mahkeme burada İtalya'nın sınırını aşan bir taşıma gerçekleşmediği için CMR m. 1(1)'in şartlarının oluşmadığını öne sürerek CMR'yi uygulamamıştır. Bkz. *Rechtbank Rotterdam*, 19.03.1998, S&S 1999, s. 42 (Hoeks, s. 146'dan aktarımla).

⁶¹³ Hoeks, s. 150; Fitzpatrick, s. 317.

⁶¹⁴ Hoeks, s. 176; Fitzpatrick, s. 317.

⁶¹⁵ İmza Protokolü'nde yer verilen ifade için bkz. <<https://www.unidroit.org/instruments/transport/cmr-convention>>, (26.02.2021).

esasında CMR'nin multimodal taşımanın bir parçasına uygulanmasının arzu edilmediği sonucuna varılabilir.⁶¹⁶ Bununla birlikte CMR'nin bir bütün hâlinde multimodal taşımanın karayolu ayağına uygulanabilir olduğunu savunan yazarlarca, ilk olarak, hazırlık çalışmalarının bağlayıcılığının bulunmadığı belirtilmektedir.⁶¹⁷ Ayrıca, CMR'nin hazırlandığı dönemde multimodal taşıma sözleşmesine yönelik yeknesak kural arayışlarının başarıya ulaşamayacağı öngörülse idi, CMR'nin uygulanmasına gölge düşürecek bu türden bir ifadenin İmza Protokolü'nde kullanılmayacağı da savunulmaktadır.⁶¹⁸ Ne var ki bize göre bu eleştiri de Konvansiyon'un uygulanma kapsamını aşmakta, çeşitli faraziyeler üzerine bina edilmektedir.

CMR'nin multimodal taşıma sözleşmesinin karayolu aşamasına uygulanmasındaki bir diğer tartışmalı konu m. 1(1)'de Konvansiyon'un "yükleme yeri" veya "teslim yeri"nden en azından bir tanesinin bir akît devlette bulunması koşuludur. Bu yerler multimodal taşıma sözleşmesinin yükleme ve teslim yeri midir, yoksa karayolu taşıma aşamasındaki karayolu taşıma yüklemeye veya karayolu taşımadan boşaltılma yerleri midir?⁶¹⁹ Ayrıca

⁶¹⁶ Bkz. Spanjaart, Godafoss, s. 282; Koller, İ.: "Quantum Corporation Inc. v. Plane Trucking Limited und die Anwendbarkeit der CMR auf die Beförderung mit verschiedenartigen Transportmitteln", TranspR, 2003, s. 45-50 (Hoeks, s. 170'ten aynen aktarımla). Aşağıda ayrıntılı yer verilecek olan *Godafoss* kararında da aynı sonuca varılmıştır.

⁶¹⁷ Bkz. Clarke, Road, s. 214; Hoeks, s. 176-177.

⁶¹⁸ Clarke, Road, s. 214; Hoeks, s. 176-177. *Backden*'e göre, bir uluslararası anlaşmanın önsözü ve hazırlık çalışmaları ile anlaşmanın metninde yer alan bir ifade kıyaslandığında, hazırlık çalışmaları ikinci planda önem taşımaktadır. Dolayısıyla, esas metinde multimodal taşıma açıkça kapsam dışında bırakılmadığından, multimodal taşımanın tamamen hariç tutulduğu sonucuna varmak için hazırlık çalışmalarındaki ifadeler yeterli değildir. Bu bakımdan yazara göre, multimodal taşıma hakkında bağımsız bir uluslararası anlaşma yürürlüğe girene kadar, CMR karayolu taşıma ayağına uygulanabilecektir. Bkz. *Backden*, s. 170, 181.

⁶¹⁹ "Yükün teslim alındığı yer" ile "teslim edileceği yer" ifadelerinin yükün karayolu taşıması yapan kişi tarafından taşıtandan ya da temsilcisinden alınması ve nihai alıcıya veya temsilcisine ulaştırılmasını yansıttığı, bu sebeple multimodal taşımada teslim eden ve teslim alan kişilerin her zaman taşıtan ve gönderilen olmadığı, hatta çoğu zaman diğer taşıma türlerini gerçekleştiren alt taşıyıcılar olduğu iddia edilerek CMR'nin uygulanamayacağı düşünülmüştür. Bilgi için bkz. *Backden*, s. 172-174.

Quantum Corp. Inc. and Others v. Plane Trucking Ltd. kararında multimodal taşımanın karayolu taşıması kısmına göre yükün teslim alındığı yer ile teslim edileceği yer koşulları değerlendirilmiş ve bu kısımdan doğan ihtilâfa CMR'nin uygulanmasında bir engel bulunmadığı sonucuna varılmıştır. *Resolution Bay* davasında da CMR m. 1'de belirtilen eşyanın teslim alındığı yer, karayolu taşımasının başladığı yer olan Rotterdam olarak tespit edilmiş ve Konvansiyon'un uygulanabileceğine karar verilmiştir. Bkz. Hoeks, s. 166-167; Spanjaart, Godafoss, s. 279; van Hee, s. 18.

taşıyıcının sorumluluğu hakkındaki m. 17’de taşıyıcının sorumluluğunun yükü teslim aldığı anda başlayıp, teslim ettiği ana kadar sürdüğü belirtilmiştir. Aynı belirsizlik bu maddenin yorumlanmasında da söz konusudur.⁶²⁰ Bu belirsizlik sebebiyle de CMR’nin multimodal taşımaya uygulanması bazı yazarlarca uygun görülmemektedir.⁶²¹

Konvansiyon’un multimodal taşımanın karayolu taşıma ayağına uygulanmasının önünde görülen diğer engel ikinci maddesindeki özel düzenlemedir. Bizim de katıldığımız görüşe göre böyle bir maddenin varlığı, koşullarını taşıyan multimodal taşıma türünün haricinde, CMR’nin bir bütün olarak karayolu taşıma ayağına uygulanmasının önüne geçmektedir.⁶²² Diğer bir ifadeyle eğer CMR’nin bir multimodal taşıma sözleşmesinin karayolu taşıması kısmına doğrudan uygulanması söz konusu olsaydı, CMR m. 2 anlamını yitirirdi.⁶²³ Dolayısıyla, bize göre yukarıda açıkladığımız sebepler ile birlikte, CMR’nin multimodal taşımalara uygulanabileceği tek hâl aşağıda ayrıntılı açıklayacağımız Konvansiyon’un düzenlediği özel multimodal taşıma türü ile sınırlı

⁶²⁰ Bkz. Hoeks, s. 155. Fakat *Hoeks*, yükün karayolu taşıyıcısı tarafından teslim alınıp, onun tarafından teslim edildiği ana kadar CMR’nin uygulanabileceğini savunmaktadır. Bkz. Hoeks, s. 180-181. *Fitzpatrick* ise farklı bir yorumda bulunarak Konvansiyon’un karayolu taşıması ile başlayıp, yine onunla bitmesi şartını aramadığını, fakat uygulanma şartı olarak karayolu taşıyıcısı tarafından teslim alınıp, karayolu taşıyıcısı tarafından teslim edilmesi gerektiğini belirtmektedir. Bkz. *Fitzpatrick*, s. 315.

⁶²¹ Bkz. *Fitzpatrick*, s. 315; *Berlingieri*, *Uniformity*, s. 40. Karşıt görüşteki *Backden* tarafından savunulan görüşe göre ise, CMR hükümleri, o günün taşıma uygulaması dairesinde yalnızca karayolu taşıma merkeze alınarak oluşturulduğundan, konvansiyonda bu anlayışın yansımaları görülmektedir. Fakat Konvansiyon’un ilk maddesinde ifade edilen kavramlar yalnızca coğrafi açıdan belirli yerlere işaret etmekte olup, Konvansiyon’un multimodal taşıma bakımından yorumlanması hâlinde problem taşıyabilecek hükümler değildir. Yani m. 1’in ifadesi katı bir biçimde taşıtandan teslim alınma ve nihaî alıcıya teslim edilme biçiminde sınırlandırılmamalıdır: *Backden*, s. 174. Aynı yönde bkz. *Hoeks*, s. 180.

⁶²² Aynı yönde bkz. *Fitzpatrick*, s. 316; *Berlingieri*, *Uniformity*, s. 42; *Spanjaart*, *Godafoss*, s. 282; *Plender*, *Richard/Wilderspin*, *Michael: The European Private International Law of Obligations*, 3rd Edition, *Sweet&Maxwell*, London 2009, s. 218. Aksi görüşteki *Backden*’e göre ise, CMR m. 2, multimodal taşımanın karayolu taşıma ayağına CMR’nin uygulanamayacağı anlamına gelmemektedir. Diğer bir ifade ile m. 2’de olduğu üzere eşya, karayolu taşıma aracı üzerindeyken denizyolu veya demiryolu taşıma ortamında taşınırsa “*her halükârda*” tüm taşıma sözleşmesine CMR uygulanır; araçtan indirilirse de CMR sadece karayolu taşımasına uygulanır. Bir diğer ifadeye göre, CMR karayolu taşıma aşamasına uygulanır ama bir başka taşıma ortamında iken m. 2’deki koşullar da sağlanırsa o hâlde multimodal taşıma sözleşmesinde taşıyıcının sorumluluğuna tümüyle CMR uygulanacaktır. Bkz. *Backden*, s. 171-172.

⁶²³ *Fitzpatrick*, s. 316; *Berlingieri*, *Uniformity*, s. 42; *Spanjaart*, *Godafoss*, s. 282; *Plender/Wilderspin*, s. 218.

kalmaktadır.⁶²⁴ Bu bağlamda üst paragrafta yer verilen koşullar da ancak bu maddenin kapsamına düşen multimodal taşımalar açısından değerlendirilebilecektir.

2.3.2.2.2. CMR M. 2 Hükümü: Özel Bir Multimodal Taşıma Şekli

CMR m. 1’de Konvansiyon’un genel kapsamına yer verilmişken, m. 2’de özel bir multimodal taşıma şekline⁶²⁵ uygulanmasına dair koşullar ele alınmıştır. CMR m. 2’de düzenlenen hâlde, şartları taşıyan multimodal taşıma ilişkisinden doğan ihtilâfa CMR doğrudan uygulanmaktadır.⁶²⁶ Dolayısıyla bu hükümden CMR’nin belirli türden multimodal taşımalarda hem karayolu taşımasında hem de diğer taşıma modlarında belirli çerçevede uygulanmaya hak sahibi olduğu anlaşılmaktadır.

⁶²⁴ Aynı yönde bkz. Fitzpatrick, s. 313, 317; Spanjaart, Godafoss, s. 282; Berlingieri, Uniformity, s. 42; Aksoy, RO-RO, s. 179. Alman doktrininde ve mahkeme kararlarında da bizim savunduğumuz görüş hakimdir. Nitekim, Dresden Bölge Yüksek Mahkemesi (*Oberlandesgericht Dresden*) tarafından verilen 2002 tarihli kararda (OLG Dresden, 14.03.2002, TranspR 2002, s. 246, Hoeks, s. 146’dan aynen aktarımla) ve Alman Federal Mahkemesi tarafından verilen 2008 tarihli kararında (Hoeks, s. 146’dan aynen aktarımla) da benzer sonuca varılmıştır. Bununla birlikte, ilk kararda CMR’nin Alman iç hukukunun parçası hâline getirilmiş hükümleri kıyas yolu ile uygulanmıştır. Şöyle ki, mahkeme, öncelikle CMR’yi m. 1 ve 2 çerçevesinde değerlendirmiştir. Maddelerde yer verilen koşulların sağlanmaması nedeniyle mahkeme CMR’yi uygulamaktan imtina etmiştir. Bu noktada kanunlar ihtilâfi kuralları gereğince uygulanacak hukuk tespit edilmiştir. Uygulanacak hukukun Alman hukuku olduğu sonucuna varılmıştır. Alman iç hukuk kurallarında, CMR’nin hükümleri taşıma hukuku mevzuatına iktibas edildiğinden, mahkeme tarafından Alman hukukunun uygulanması ile esasında CMR’nin hükümleri dolaylı biçimde uygulanmıştır. Bkz. Hoeks, s. 146.

Alman öğretisinde görüşün destekçileri için bkz. Koller, s. 45-50 (Hoeks, s. 170’ten aynen aktarımla); Harms, Carsten & Schuler-Harms, Margarete: “Die Haftung des Luftfrachtführers nach dem Montrealer Übereinkommen”, TranspR, 2003, s. 371 (Hoeks, s. 171’den aynen aktarımla); Brikmann, Jan: “Frachtgüterschaden im internationalen Straßen und Lufttransportrecht”, TranspR, 2006, s. 146-147 (Hoeks, s. 171’den aynen aktarımla); Giumulla, Elmar Maria & Schmid, Ronald (ed.): Montreal Convention, Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn 2006, art. 18 MC, no. 92 (Hoeks, s. 171’den aynen aktarımla); Ruhwedel, Edgar: Der Luftbeförderungsvertrag, Luchterhand, Neuwied/Kriftel/Berlin, 1998, s. 347 (Hoeks, s. 171’den aynen aktarımla).

⁶²⁵ Aynı ifade için bkz. Ramberg, CMR Art. 2, s. 22; Fitzpatrick, s. 113. Bizim taraftarı olmadığımız fakat konu hakkında yer verme gereği duyduğumuz CMR m. 2’deki taşımanın tek başına multimodal taşıma sayılamayacağını ifade eden görüş için bkz. Adıgüzel, Multimodal, s. 289.

⁶²⁶ Backden, s. 171. Konunun tartışıldığı bir karar örneği için bkz. Yargıtay 11. HD., 01.06.2016, E. 2015/8031, K. 2016/6058. Erişim için bkz. <www.kazanci.com>, (18.01.2020).

Maddenin şartları yakından incelendiğinde⁶²⁷ eşyanın karayolu ile taşınmasını içeren multimodal taşımaya özgü sıkı şartları bulunan, sınırları belirli bir hükme yer verilmiştir. Bu bağlamda, m. 2(1)'in ilk cümlesine göre “14. maddede belirtilen düzenlemelerin uygulandığı hâller haricinde⁶²⁸, eşya, yüklü bulunduğu taşıttan indirilmeden yolun bir kısmında deniz, demiryolu, iç su yolu taşıması veya havayolu ile taşınmakta ise bile, bu Konvansiyon, taşımanın tümüne uygulanmalıdır”. Söz konusu ifadeden anlaşılacağı üzere Konvansiyon, bir veya birden fazla ayağı karayolu taşıması⁶²⁹ olan bir multimodal taşıma ilişkisinde, taşınan yük motorlu araçtan indirilmeden⁶³⁰ taşındığı müddetçe tüm

⁶²⁷ Maddenin resmî tercümesinde biraz karmaşık ifadelerle yer verildiğinden, biz daha yalın bir anlatımla maddeyi parçalara bölerek açıklamayı tercih etmekteyiz. Bununla beraber, konu bütünlüğü açısından maddenin tercümesine de şu şekilde yer vermek uygun olacaktır. “(1) *Mal yüklü taşıt, 14'üncü madde hükümlerinin uygulandığı haller dışında yolun bir kısmında deniz, demiryolu, nehir, kanal veya havayoluyla yük boşaltılmadan taşındığı hallerinde de bu Sözleşme taşımanın tümü için uygulanır. Ancak diğer taşıtlarla yapılan taşımalarda ortaya çıkan kayıp, hasar veya gecikmelerin, karayolu taşımacısının bir fiil veya ihmalden doğmayıp yüklerin diğer taşıtlarda taşınması sırasında ve nedeniyle oluşabileceği kanıtlanır ise, Karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bu Sözleşmeye göre, eğer söz konusu diğer taşıtlar ile yükün taşınması için yasal koşullara uygun olarak o taşıt taşıyıcısı ile gönderen arasında bir mukavele yapılmış sayılır ve o mukavele konulması gelenekleşmiş hükümlere göre tayin edilir. Ancak, konulmuş bu gibi koşulların bulunmaması hallerinde, karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bu Sözleşmeye göre tayin edilir. (2) Eğer, karayolu taşımacısı diğer taşıtlar ile de taşıma yapıyor ise, sorumluluğu bu maddenin 1'nci paragrafına göre tayin edilir. Ancak bu durumda, karayolu ve diğer taşıtlar ile taşıma yapan kimse, iki ayrı kişi gibi işlem görür.”*

⁶²⁸ M. 14'ün resmî Türkçe tercümesine göre, “(1) *Yük teslim yerine varmadan önce mukaveleyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulamak herhangi bir nedenle imkânsız hale gelirse, taşımacı 12'nci madde gereğince, yüke tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden talimat isteyecektir. (2) Bununla beraber, koşullar yükün sevk mektubunda öngörülenlerden farklı bir şekilde taşınmasına olanak sağlıyor ise ve taşımacı 12'nci madde hükümleri gereğince yüke tasarruf etme hakkına sahip kişiden uygun bir zaman içinde talimat alamamış ise, yüke tasarruf etme hakkına sahip kişinin yararlarına en uygun görülen önlemleri almakla yükümlüdür.”* Diğer bir anlatımla, yük RO-RO taşımasına konu yapılmak istenirken, ondördüncü madde uyarınca görülen lüzüm üzerine karayolu taşıttan indirilerek taşınmak durumunda kalınırsa da m. 2 uygulanmaya devam edilecektir. Aynı yönde Fitzpatrick, s. 318. Yargıtay da karayolu ile taşıma sözleşmesinin söz konusu olduğu bir durumda, taşımanın yükle ilgililerin rızası dışında bir kısmında karayolu taşıma aracının trene bindirilerek taşındığı bir ortamda meydana gelen zararda CMR'yi uygulamıştır. Bununla birlikte m. 2'nin şartları tartışılmadan CMR'nin sorumluluğa ilişkin hükümleri doğrudan tatbik edilmiştir. Bkz. Yargıtay 11. HD, 22.01.2007, E. 2005/13534, K. 2007/492. Erişim için bkz. <www.legalbank.net>, (16.03.2021).

⁶²⁹ Taşımanın karayolu ayağı tamamen bir devletin sınırları içerisinde gerçekleşse dahi, CMR, diğer koşullar sağlanıyorsa uygulanma zeminine sahiptir. Aynı yönde bkz. Messent/Glass, s. 40; Misili, CMR m. 2, s. 551.

⁶³⁰ “Eşyanın, yüklü bulunduğu motorlu araçtan indirilmemesi” ifadesinin bazı açılardan açıklığa kavuşturulması gereklidir. Örneğin, konteyneri taşıyan bir treyler, RO-RO gemisine bindirildikten sonra çekici kamyonundan ayrılır ve deniz yolu taşıma ayağının sona erdiği noktada da konteyner bir başka çekiciye sabitlenerek götürülürse, bu durumda CMR'nin uygulama alanından uzaklaşıldığı sonucuna varılacak mıdır? Sorunu kaleme alan yazarlar için bkz. Messent/Glass, s. 40; Yılmaz, CMR m. 2, s. 4019. *Thermo Engineers Ltd. and Anhydro A/S & Ferrymaster Ltd.* davasında bunun eşyanın yüklü bulunduğu motorlu

taşımaya uygulanabilir bulunmuştur.⁶³¹ Diğer bir ifade ile eşya ile yüklü olan motorlu araç özellikle RO-RO veya RO-LA taşıması ile taşınırsa, bu Konvansiyon'un kapsamına dahil olacaktır.⁶³² Öte yandan, karayolu taşıtının, üzerindeki yük ile birlikte uçağa yüklendiği hâl de madde kapsamında değerlendirilebilecek ise de bu tür bir eşya taşıma ilişkisi pek yaygın değildir. Eşyanın konteyner içerisinde yer aldığı ve karayolu taşımasından sonra motorlu taşıttan indirilerek tren, gemi veya uçağa yüklenerek taşınması sırasında gerçekleşen zararlara ise CMR uygulanamayacaktır.⁶³³

araçtan indirilmesi olarak düşünülmemeyeceği sonucuna varılmıştır. Bkz. *Thermo Engineers Ltd. & Ferrymaster Ltd.*, Lloyd's Law Reports, 1981, Vol. 1, Part 2, s. 200-207. Yük araçtan kısa bir süreliğine indirilmiş ve sonrasında tekrar bindirilmişse *Messent/Glass* tarafından, indirildiği sürede meydana gelen zarara yine CMR'nin uygulanacağı savunulmuştur. Bununla birlikte yazarlarca, bir depolama sözleşmesinin parçası olarak uzun bir süre depoda bırakılıp tekrar karayolu taşıtına yüklenen yükte, depoda kaldığı sürede oluşan zararın CMR'nin kapsamına girmeyeceği ifade edilmiştir. Bkz. *Messent/Glass*, s. 43. Benzer yönde bkz. Ramberg, CMR Art. 2, s. 25. Aksi yönde bkz. Yılmaz, CMR m. 2, s. 4021. Elbette bu noktada, eşyanın araçtan indirilip bekletildiği sürenin dikkate alınması belirsizlik doğurabilir. Ne kadar süre depolanırsa CMR'nin içerisinde değerlendirilir, bunu tespit etmek güçlük oluşturabilir. Bu bağlamda, süre ile birlikte, ifanın bir depolama sözleşmesinin parçası olarak yerine getirilip getirilmediği değerlendirilerek bir sonuca varılabilir. Bu açıdan benzer biçimde bkz. *Messent/Glass*, s. 43.

Söz konusu ifade ile ilgili vurgulanması gereken bir diğer husus da araçtan indirilmemesi koşulunun karayolu taşıması öncesinde, sonrasında veya sırasında olacak şekilde anlaşılması gerektiğidir. *Messent/Glass*, s. 43; CMR Commentary, s. 17; Yılmaz, CMR m. 2, s. 4018.

⁶³¹ Spanjaart, Multimodal Transport Law, s. 137. *Backden* ve *Hoeks* böyle bir taşımaya CMR'nin uygulanabilmesi için taşımanın karayolu taşıma sözleşmesi adı altında gerçekleştirilmesi gerektiğini vurgulamaktadır. *Backden*, s. 79; *Hoeks*, s. 201.

⁶³² *Messent/Glass*, s. 39; *Backden*, s. 78; *Johansson*, s. 128; *Kula*, s. 107; *Fitzpatrick*, s. 318; *Lojda*, s. 153; *Akıncı*, CMR, s. 40; *Misili*, CMR m. 2, s. 548. Örnek yargı kararları için bkz. Yargıtay 11. HD., 29.12.2014, E. 2014/9870; K. 2014/20458, erişim için bkz. <karararama.yargitay.gov.tr>, (20.12.2022); Yargıtay 11. HD., 18.05.2005, E. 2004/8606, K. 2005/5292, erişim için bkz. <www.lexpera.com.tr>, (20.12.2022); Yargıtay 11. HD., 08.03.2011, E. 2009/9580, K. 2011/2458, erişim için bkz. <www.lexpera.com.tr>, (20.12.2022); Yargıtay 11. HD., 24.12.2015, E. 2014/18962, K. 2015/13905, erişim için bkz. <karararama.yargitay.gov.tr>, (20.12.2022). Yargıtay 11. HD., 27.03.2013, E. 2013/4954, K. 2013/6102, erişim için bkz. <karararama.yargitay.gov.tr>, (20.12.2022).

⁶³³ *Johansson*, s. 128-129; *Hoeks*, s. 147; *Akıncı*, CMR, s. 39; *Arkan*, CMR, s. 10-11; *Aydın*, s. 18. *Hoeks* tarafından bu hüküm gereğince taşıyıcının sorumluluğuna bir başka Konvansiyon uygulanırsa dahi bunun taşıyıcının sorumluluğu hakkındaki hükümleri ile sınırlı kalacağı, onun haricinde kalan uyumsuzluklara yine CMR'nin uygulanmasına devam edileceği ifade edilmektedir. Bkz. *Hoeks*, s. 206. Fakat *Aksoy*'a göre sorumluluğa dair hükümler tümüyle değerlendirilmelidir. Sorumluluğun şekli, sınırları, sorumluluğun doğmasına neden olan kriterler gibi. Bkz. *Aksoy*, RO-RO, s. 199. Aslında bu durum tartışmalıdır. Zira CMR m. 2'nin ilk cümlesinde "eğer yük karayolu taşıma aracından indirilmezse, bu Konvansiyon'un tüm taşımaya uygulanacağı" ifade edilmektedir. Söz konusu ifadede sorumluluk hükümleri ile sınırlayıcı bir yaklaşım benimsenmemiştir. Bununla birlikte, maddenin geride kalan kısmında sayılan kümülatif şartların

Üst paragrafta belirtilen türden bir taşıma yine CMR m. 2 çerçevesinde bazı şartlara tâbi tutulmaktadır. Buna göre, “eşyada diğer taşıma aşamasında oluşan zararın, kayıp veya teslimde gecikmenin karayolu taşımasını gerçekleştiren taşıyıcının davranışı veya ihmâli⁶³⁴ neticesinde değil de ancak diğer taşıma sırasında⁶³⁵ veya bu taşıma sebebiyle

hepsi taşıyıcının sorumluluğu hakkındaki uyuşmazlıklara uygulanacak Konvansiyon ile ilgilidir. Bu şekilde, maddenin lafzından bir sonuca varmak güç görünmektedir.

⁶³⁴ Bu ifadeden anlaşılması gereken eğer karayolu taşımasını gerçekleştiren taşıyıcının kast veya ihmâli sebebiyle zarar oluşmuşsa, m. 2(1)'de yer verilen istisnaî kural uygulanamayacaktır. Bkz. Backden, s. 80-81. Söz konusu istisna, MTO açısında CMR m. 3 ile birlikte yorumlanmalıdır. CMR m. 3'te taşıyıcının hareketlerinden sorumlu olduğu kimselere yer verilmiştir. Bunlar arasında taşıyıcının çalışanları ile temsilcileri ve alt taşıyıcı veya diğer birtakım sözleşmeler ile hizmetinden yararlandığı kişiler sayılmıştır. CMR m. 2'nin anlamlandırılması için sayılanlar içerisinden yalnızca taşıyıcı ve ona bağlı çalışan kimseleri dâhil etmek, alt taşıyıcıları ve diğerlerini hariç tutmak gerekir. Diğer türlü, kuralın işleyişi imkânsız hale gelmektedir. Aynı yönde bkz. Ramberg, Art. 2, s. 26; Backden, s. 81; Messent/Glass, s. 47; Aksoy, RO-RO, s. 189-190; Edis, s. 113. *Thermo Engineers Ltd. & Ferrymasters Ltd.* kararında yükün gemiye yüklenmesi sırasında rıhtım işçilerinin zararın oluşumuna sebebiyet verdiği tespit edildiğinden CMR m. 2'ye göre diğer taşıma türüne dair konvansiyonun sorumluluk hükümlerinin değerlendirilmesi gereğine yer verilmiştir.

⁶³⁵ Söz konusu şartın uygulanması zararın oluştuğu yerin belirli olması gereğini ön plana getirmektedir. Ayrıca, zararın herhangi bir taşıma sırasında değil de taşıtın, gemi veya trene yüklenmesi sırasında oluştuğu hâlde hangi rejimin uygulanacağı sorununu da beraberinde getirmektedir. Bu durum hakkında belirgin bir kanaate varmak oldukça güçtür. Daha ziyade münferit olay kapsamında mahkemelerin yorumuna ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıntılı bilgi ve görüşler için bkz. Backden, s. 79; Messent/Glass, s. 46-47; Lojda, s. 158. *Aksoy* tarafından eşya yüklü aracın hakimiyetinin bir taşıma türünden diğerine geçiş anının esas alınması gerektiği belirtilmektedir. Hakimiyet değişikliği tam olarak yükleme veya boşaltma anı ile de eşleşmeyebilecektir. Bkz. Aksoy, RO-RO, s. 191-192. Benzer yönde bkz. Edis, s. 110. Bizce söz konusu hakimiyet değişikliği kriteri uygulanabilir ise de bu durumda uluslararası taşımalar bakımından, Konvansiyonların multimodal taşımaya uygulanabilirlik hükümlerinin ifadeleri ve bu Konvansiyonların uygulanma kapsamı hakkındaki kriterlerin de dikkate alınması gerekmektedir.

Üst paragrafta yer verilen tartışmanın yapıldığı *Thermo Engineers Ltd. & Ferrymasters Ltd.* kararında bir adet buharlı ısı eşanjörü, bir multimodal taşıma ilişkisi çerçevesinde Aylesbury (İngiltere)'den Kopenhag (Danimarka)'ya taşınacaktır. Aylesbury'den teslim alınan ısı eşanjörü ilk olarak Felixtowe'a karayolu ile taşınmak üzere bir treylere yüklenmiştir. Treylere yüklenen ısı eşanjörünün boyu, treylerin yüksekliğini yarım metre civarında aşmaktadır. Treylerin üzeri herhangi bir bez vb. materyal ile kapatılmadığından söz konusu durum dışarıdan da fark edilebilir niteliktedir. Bu şekilde Felixtowe'a getirilen treyler, *Orion* isimli geminin alt güvertesine yerleştirilmek üzere bir liman işletmesinin rıhtım işçileri tarafından çekici vasıtasıyla, diğer rıhtım işçileri ve gemi çalışanlarının talimatları doğrultusunda yönlendirildiği sırada, rampanın alt kısmında, eşanjörün üst kısmı alt güvertenin tavanına çarpmış ve zarar oluşmuştur. Yükseklik konusunda güvertede bir uyarı levhası yer almaktadır. Ayrıca kararda ifade edildiği üzere, *Orion* isimli gemi uzun süredir söz konusu iki liman arasında taşıma sağladığından rıhtım işçileri geminin kapasitesi ve boyutları hakkında da bilgi sahibidir. Gerçekleşen olay sonrasında treyler geri çıkartılarak üst güverteye bindirilmiş ve Kopenhag'a gönderilmiştir. Kopenhag'a ulaştığında, oluşan zarar sebebiyle eşanjör *Anhydro* tarafından teslim alınmaktan kaçınılmıştır. Bunun üzerine, *Thermo Engineers*, hasarlı ısı eşanjörünün geri gönderilmesi için bir başka taşıma organizasyonu gerçekleştirmiş ve malın toplam değerinden, kullanılabilir kısmının değeri olan 1920 sterlin mahsup edilmek suretiyle kalan 17.887 sterlinlik zararın tazmini için *Anhydro* ile birlikte *Ferrymasters*'a dava açmıştır. Söz konusu zararın tazmini de CMR hükümlerine dayandırılmıştır.

İngiltere’de Yargıçlar Kurulu Bölümü (*Queen’s Bench Division*)’nde ele alınan davada zararın tazminine CMR’nin mi yoksa Lahey Kuralları’nın mı uygulanacağını etraflıca tartışılmaktadır. CMR m. 2’nin hükümleri dikkate alınarak, söz konusu maddede yer verilen kümülatif koşulların sağlanıp sağlanmadığı üzerinde durulmuştur. İlk olarak, davacılar göre, zarar oluştuğunda denizyolu taşıması henüz başlamamıştır. Diğer bir ifadeyle, karayolu taşıması, treyler gemiye bindirilip sabitlenene kadar devam etmektedir. Mahkeme, bu iddia hakkında yer verdiği değerlendirmesinde, iki taşıma aşamasındaki ayrımın belirlenmesinin kimi zaman güç olduğuna dikkat çekmiştir. Fakat sonuç olarak, treyler geminin dış rampasını geçtikten sonra, geminin arka kısmının hizasında iken zarar oluşmuştur. Bu sebeple, mahkeme, zararın denizyolu taşıma kısmında oluştuğuna dikkat çekmektedir.

oluşabilecek bir olaya bağlı biçimde oluşmuş⁶³⁶ olduğu kanıtlanır ise⁶³⁷, karayolu taşımasını gerçekleştiren taşıyıcının sorumluluğu bu Konvansiyon'a göre değil diğer taşımaya göre, bu taşımayı müstakilen düzenleyen taşıtan ile taşıyıcı arasında ilgili

⁶³⁶ Bir taşıma türüne yönelik risklerin, o taşıma türüne yönelik düzenlenen Konvansiyon'a tâbi olması gerektiği hakkında bkz. Backden, s. 79. Bununla birlikte, pratik açıdan ele alındığında, risk, münhasıran karayolu taşıması dışındaki bir taşıma türüne mi ait olmalıdır, yoksa gerçekleşen spesifik olay içerisinde, riskin karayolu taşıması dışındaki bir sebepten kaynaklanıp kaynaklanmadığı mı belirlenmelidir? Örneğin bazı riskler yalnızca denizyolu taşımasına özgüdür. Diğer bir anlatımla, maddede örneğin yalnızca denizyolu, hava veya demiryolu taşımasına özgü bir riskin bulunması gereği mi yoksa riskin gerçekleştiği olayda somut koşullar yorumlanarak hangi taşıma türünden kaynaklı bir zararın gerçekleştiği mi değerlendirilmelidir. İlk hâl, yani karayolu taşımasına özgü olmayan bir riskin bulunması gereği kabul edilirse CMR m. 2 hükmünün uygulanma alanı epey daraltacaktır. *Ramberg* tarafından, somut olay ışığında konunun değerlendirilmesi gerektiğine işaret edilmiştir. Bkz. *Ramberg*, CMR Art. 2, s. 27. Benzer şekilde *Aksoy* tarafından da belirli bir olayda risk ile taşıma türü arasında illiyet bağının tesisi yeterli görülmüştür. Bkz. *Aksoy*, RO-RO, s. 193. *Karan&Kara&Varan* tarafından da yalnızca belirli bir taşıma alanına özgü bir risk olmasının gerekmediği belirtilmiştir. Bkz. *Karan/Kara/Varan*, s. 109. *Thermo Engineers Ltd. and Anhydro A/S & Ferrymaster Ltd.* kararında ısı eşanjörünün yüklenirken bir geminin duvarına çarpması durumunun ancak bir gemiye yükleme veya boşaltma sırasında oluşabileceği değerlendirilmesinde bulunarak CMR'nin uygulanamayacağı, şartların sağlanması koşuluyla Lahey Kuralları'nın değerlendirilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.

CMR m. 2'nin uygulanması kapsamında çeşitli taşıma türlerine ait risklere örnekler için bkz. *Lojda*, s. 159-160; *Aksoy*, RO-RO, s. 193; *Coşkun*, s. 165.

Bir Yargıtay HGK. kararında, *UND Adriyatik* isimli gemide çıkan yangında, yangının kontrol altına alınmaması sonucunda geminin sefere elverişliliğinin bulunup bulunmadığı tartışılmıştır. Söz konusu kararda İstanbul'dan İtalya'nın Trieste kentine seyir hâlindeyken Hırvatistan açıklarında yanan *UND Adriyatik* gemisi ile yapılan RO-RO taşıması hakkında tarafları farklı olan bir Alman Federal Mahkemesi kararına atıfta bulunularak, bu mahkemenin kararında CMR m. 2'nin uygulanmasında “yangının denize has bir risk olduğunun tespit edildiği” vurgulanmıştır. Bkz. Yargıtay HGK, 25.10.2018, E. 2018/624, K. 2018/1566. Yargıtay'ın yine *UND Adriyatik* yangınından kaynaklanan, tarafları farklı bir diğer kararında ise, CMR m. 2'nin şartları hiç tartışılmadan doğrudan CMR'nin sorumluluğa ilişkin hükümleri uygulanmıştır. Bkz. Yargıtay 11. HD, 01.10.2020, E. 2019/236, K. 2020/3732. Söz konusu karara benzer bir kararda ise RO-RO taşıması ile İtalya'ya taşınan fındık emtiâsının gemi ile taşınması sırasında çıkan yangında, CMR m. 2'deki şartlar ile yangın riskinin münhasıran denizyolu taşımalarına özgü olup olmadığı hakkında herhangi bir incelemede bulunulmaksızın, yalnızca CMR m. 2'nin yüzeysel bir değerlendirmesi ile doğrudan ilgili Konvansiyon uygulanmıştır. Bkz. Yargıtay 11. HD, 06.06.1994, E. 1993/6337, K. 1994/4720. CMR m. 2'nin yanlış uygulandığı başka kararlarda da karayolu taşıması ile birlikte yükün yüklendiği herhâlde denizyolu, havayolu ve demiryolu taşıması sırasında gerçekleşen zararlarda CMR'nin uygulanacağı gibi hatalı bir anlam çıkarılmıştır. Bkz. Yargıtay 11. HD, 02.05.2011, E. 2009/12461, K. 2011/5322; İstanbul BAM, 12. HD, 31.01.2018, E. 2017/563, K. 31.01.2018. Dipnotta verilen tüm kararlara erişim için bkz. <www.legalbank.net>, (12.03.2021). Ayrıca farklı hatalı kararlar için bkz. Yargıtay 11. HD, 12.11.2014, E. 2014/9221, K. 2014/17474; İstanbul BAM 12. HD, 08.02.2018, E. 2018/5, K. 2018/89. Bu kararlara erişim için bkz. <www.legalbank.net>, (16.03.2021).

⁶³⁷ Zarar veya gecikmenin bir başka taşıma aşamasında doğduğu kanıtlanamazsa, CMR m. 2 sebebiyle sözleşmenin tümüne CMR uygulanır. Aynı yönde bkz. *Aksoy*, RO-RO, s. 193-196; *Misili*, CMR m. 2, s. 551.

*taşıma türünün yasal koşullarına uygun*⁶³⁸ *bağımsız bir taşıma sözleşmesi olsa idi taşıyıcının sorumluluğu nasıl belirlenir idi ise, ona göre tayin edilir”* düzenlemesi yer almaktadır. Diğer bir anlatımla, bir RO-RO veya RO-LA taşımasında zarar, karayolu taşımasında değil de diğer taşıma aşamalarından birinde ve o taşıma aşamasına özgü bir risk çerçevesinde doğarsa taşıyıcının sorumluluğu hakkındaki hükümlere CMR uygulanmayacaktır. Bu koşullar kümülatif biçimde sağlanmıyorsa taşıyıcının sorumluluğu yine CMR’ye göre tespit edilecektir. CMR zararın olduğu taşıma aşamasının tespit edilemediği hâlde de uygulanacaktır.

Konvansiyon m. 2(2)’ye göre ise, karayolu taşıyıcısı aynı zamanda diğer taşıma türünün de taşıyıcısı sıfatına sahipse, sorumluluğunun kapsamı üst paragrafta ifade edildiği şekilde belirlenir. Ancak bu hâlde karayolu ve diğer taşıma birbirinden bağımsız düşünülerek taşıyıcının sorumluluğu da iki farklı kişinin sorumluluğu gibi saptanır. Diğer

⁶³⁸ “İlgili taşıma türünün yasal koşullarına uygun” ifadesi CMR’nin İngilizce ve Fransızca metinlerindeki farklılık sebebiyle öğretilde tartışılmıştır. Zira Fransızca metnindeki “*dispositions imperatives de la loi*” daha ziyade hukukun emredici kuralları biçiminde anlaşıldığı için bir farklılık taşıyabileceği düşünülmüştür. *Clarke* tarafından bu farklılığa dikkat çekilmeden zaten diğer taşıma türüne özgü emredici kuralların uygulanması gerektiği vurgulanmıştır. Bkz. *Clarke*, CMR, s. 45. *Messent&Glass* tarafından ise İngilizce versiyonun daha tutarlı bir metin oluşturduğu belirtilmiştir. Bkz. *Messent/Glass*, s. 50, dp. 58. *Ramberg* ise her ne kadar sözleşme maddesinin lafzî yorumundan uzaklaşılsa da söz konusu “ilgili taşıma türünün yasal koşullarına uygun” ifadesinin, ilgili taşıma türünün düzenlendiği konvansiyonun tümüne atf yapacak şekilde anlaşılması gerektiğine dikkat çekmiştir. Bkz. *Ramberg*, CMR Art. 2, s. 29. Aynı zamanda tartışmanın başka bir vechesi için bkz. *Thermo Engineers Ltd. v. Ferrymaster Ltd.* kararı, s. 205-206 ve söz konusu kararın eleştirisi için bkz. *Messent/Glass*, s. 51-52. Konvansiyon’un İngilizce ve Fransızca metinlerinin tartışma konusu yapıldığı multimodal taşımadan doğan ihtilâfa dair bir başka önemli karar için bkz. *Buchanan And Co. Ltd. v. Babco Forwarding and Shipping (U.K) Ltd.*, *Lloyd’s Law Reports*, 1978, Vol. 1, s. 119-133.

Bu koşul hakkındaki bir diğer sorun, örneğin Lahey Kuralları’nda olduğu üzere Kuralların uygulanabilmesi için bir konişmento düzenlenmiş olması gerekli ise ve CMR m. 2 sebebiyle Lahey Kuralları’nın uygulanmasına işaret edilen bir durumda herhangi bir konişmento düzenlenmemiş ise nasıl bir sonuca varılacağıdır. Bkz. *Messent/Glass*, s. 52; *Lojda*, s. 161-162; *Carr*, s. 318; *Spanjaart*, *Multimodal Transport Law*, s. 139. Böyle bir durumla özellikle Avrupa’da RO-RO gemileri ile kısa mesafeli boğaz veya deniz geçişlerinde karşılaşılmaktadır. Kısa mesafe nedeniyle konişmento yerine sevk fişi düzenlenebilmektedir. Bilgi için bkz. *Lojda*, s. 161-162; *Spanjaart*, *Multimodal Transport Law*, s. 139; *Messent/Glass*, s. 53, dp. 73; *Aksoy*, RO-RO, s. 186; *Edis*, s. 125. *Hoeks*, *Lojda* ve *Edis* böyle bir durumda ilgili Konvansiyon’un şartlarının sıkı sıkıya aranmasının gerekli olmadığını ifade etmektedir. Örneğin Lahey Kuralları’ndaki konişmento şartının aranmayacağını vurgulamaktadır. Aksi hâlde CMR m. 2 kuralı çerçevesinde her zaman CMR’nin uygulanması söz konusu olacağından kuralın özel nitelikli düzenlemesi tamamen işlevsiz kalacaktır. Bkz. *Hoeks*, s. 209; *Lojda*, s. 162; *Edis*, s. 125-126. *Aksoy* tarafından ise, Lahey Kuralları geniş bir bakış açısı ile ele alındığında esasında konişmentodan ziyade denizde eşya taşıma sözleşmesinin akdine dayandığı belirtilmektedir. Ona göre, konişmento ispata yarayan bir araçtır. Dolayısıyla, sözleşmenin varlığı yeterlidir. Bkz. *Aksoy*, RO-RO, s. 186.

bir ifadeyle, karayolu taşıyıcısı için m. 2(1)'in koşulları dikkate alınmak suretiyle, zararın kısmen karayolu taşıması sırasında kısmen de diğer aşamalarda olduğu belirlenebiliyorsa, yine sorumluluk kısmen karayolu taşıması için CMR'ye göre, kısmen de diğer ilgili unimodal taşıma düzenlemelerine göre hesaplanacaktır.⁶³⁹

CMR genel olarak değerlendirildiğinde, münhasıran karayolu ile eşya taşınmasını düzenleme hedefinin bulunduğu, yalnızca RO-RO veya RO-LA tipi taşımalarda multimodal taşımaya doğru sınırlarını aşan bir etkisinin var olduğu sonucuna varılmaktadır.⁶⁴⁰ Açıklanan türden taşımalarda da CMR'nin uygulanması yine sıkı şartlara tâbi tutulmuş, bazı istisnaî hâllerde diğer taşıma konvansiyonlarının uygulanmasına öncelik tanınmıştır. Bunun altında yatan amaç ilgili taşıma ortamında ve ona özgü biçimde gerçekleşen risklerden doğan zararların, o taşıma ortamının özellikleri dikkate alınarak oluşturulmuş sorumluluk rejimine göre belirlenmesinin uygun olacağı fikridir.⁶⁴¹ Ayrıca, taşıtan ile akdî taşıyıcı ve akdî taşıyıcı ile fiilî taşıyıcı arasındaki ilişki ile de paralellik kurulacağı belirtilmektedir.⁶⁴² Böylelikle, akdî taşıyıcı da fiilî taşıyıcıya rücu edebileceği miktar kadar taşıtana karşı sorumlu olacaktır.⁶⁴³

CMR m. 2, düzenlediği multimodal taşıma türünde de ihtilâfları tüm yönüyle çözüme kavuşturamamaktadır.⁶⁴⁴ RO-RO veya RO-LA taşımasında, aşağıda inceleyeceğimiz üzere, aynı zamanda uluslararası denizyolu taşıma rejimi veya uluslararası demiryolu taşımasına dair hukukî rejim de uygulanma imkânına sahiptir. Örneğin CIM, demiryolu üzerinde gerçekleşen taşımalarda doğrudan ve emredici biçimde uygulanmaktadır.⁶⁴⁵

⁶³⁹ Messent/Glass, s. 55; Erdil, s. 71.

⁶⁴⁰ Backden, s. 171; Ramberg, CMR Art. 2, s. 19, 25; Erdil, s. 67.

⁶⁴¹ Ramberg, CMR Art. 2, s. 19; Messent/Glass, s. 46; Ramberg, CMR Art. 2, s. 19.

⁶⁴² Ramberg, CMR Art. 2, s. 19; Messent/Glass, s. 46; Ramberg, CMR Art. 2, s. 19.

⁶⁴³ Ramberg, CMR Art. 2, s. 19.

⁶⁴⁴ Backden, s. 171; Ramberg, CMR Art. 2, s. 19, 25.

⁶⁴⁵ Hoeks, s. 207; Backden, s. 81-82.

Dolayısıyla CMR bu hükmüyle, karayolu ve demiryolu taşımacılığı içeren bir multimodal taşıma ilişkisinden doğan meseleleri bir yönden düzenlemeye kavuştururken bir yönden de CIM ile bir konvansiyonlar ihtilâfi durumuna zemin hazırlamaktadır.⁶⁴⁶

2.3.3. COTIF-CIM'in Multimodal Taşımaya Uygulanması Yönünden Değerlendirilmesi

2.3.3.1. Genel Olarak

Sanayileşme ile birlikte 19. yüzyılda demiryolu ağlarının genişlemesi ve demiryolu taşımacılığının yaygınlaşması, bu yüzyılın sonunda demiryolu ile gerçekleşen taşımalarda da ortak bir düzenleme yapılması ihtiyacını ön plana getirmiştir. Bunun sonucunda 1890 yılında İsviçre'nin Bern kentinde imzalanan bir sözleşme ile ilk defa demiryolu taşımacılığı hakkında hükümetlerarası bir uluslararası anlaşma akdedilmiştir.⁶⁴⁷ Bu tarihten sonra da söz konusu anlaşma sık aralıklarla pek çok kez revize edilmiştir.

Söz konusu tarihten bu yana demiryolu taşımacılığının uluslararası boyutta düzenlenmesine yönelik en büyük adım 1980 tarihli COTIF'in kabulüdür. Üye listesi incelendiğinde, listede genellikle Avrupa ülkeleri yer almakta olup, Türkiye de 1985 yılı itibari ile sözleşmeyi imzalamış ve Sözleşme, “Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşmenin (COTIF) Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun” ile iç hukukumuz bakımından yürürlüğe girmiştir. Söz konusu uluslararası anlaşma ile Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Hükümetlerarası Örgütü (OTIF) kurulmuştur. COTIF'in içeriğinden ziyade çalışmamız açısından ticarî nitelikli taşımalar için ek

⁶⁴⁶ Aynı yönde bkz. Hoeks, s. 207; Backden, s. 81-82.

⁶⁴⁷ Arkan, Sabih: Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, çalışmamızda “Demiryolu” olarak anılmıştır, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü Yayınları Olgaç Matbaası, Ankara 1987, s. 1; Hoeks, s. 261; Ekşi, Nuray: Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma (CIM 1999), çalışmamızda “Demiryolu” olarak anılmıştır, Beta, İstanbul 2020, s. 52 Demir yolu taşımacılığına dair geçmiş hukukî düzenlemelerin ayrıntıları için bkz. Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) Report (OTIF-Info-09-2013), s. 1 Erişim için <http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/01_vorstellung/01_allg_info/OTIF_Info_09_2013_e.pdf>, (20.01.2020).

Protokolleri olan CIV (Ek-A: Demiryolu ile Uluslararası Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesiyle İlgili Bileşik Hükümler) ve CIM (Ek-B: Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi ile İlgili Bileşik Hükümler) önem taşımaktadır.

1980 yılından itibaren demiryollarının birtakım özelleştirme faaliyetlerine konu olması sebebiyle söz konusu uluslararası anlaşmada da güncellemelere ihtiyaç duyulmuştur.⁶⁴⁸ Aynı zamanda CIM'in basitleştirilmesi ve diğer taşıma türlerine dair düzenlemeler ile uyumlaştırılması gereğine de dikkat çekilmiştir.⁶⁴⁹ Bu sebeple 1999 tarihinde Vilnius Protokolü ile önemli değişiklikler gerçekleştirilmiş ve bunlar Türk hukukunda da kabul edilmiştir.

Konumuz açısından eşya taşımalarını düzenlemesi nedeniyle CIM değerlendirildiğinde, multimodal taşıma boyutu bakımından CMR ile birtakım benzer düzenlemeler içerdiği, fakat demiryolu taşımalarının kapsamını aşan etkisinin CMR'den daha kısıtlı olduğu sonucuna varılmaktadır. Bu yönüyle, demiryolu taşımaları da içeren multimodal taşımalar açısından CIM'in yanı sıra diğer Konvansiyonlar'ın da bazı hâllerde uygulanabilecekleri değerlendirilerek diğer Konvansiyonlar ile uygulanma çatışmalarının önlenmesi amaçlanmıştır.⁶⁵⁰ Ne var ki aşağıda daha ayrıntılı değineceğimiz üzere çatışmaların tümüyle engellenemediği de dikkati çekmektedir.⁶⁵¹ Çalışmamızın bu kısmında CIM'in uygulanma kapsamına genel çerçevede yer verilerek sonrasında düzenleme altına aldığı multimodal taşıma biçimlerine temas edilecektir.

⁶⁴⁸ Backden, s. 40; Clarke, Malcolm A./Yates, David: Contracts of Carriage by Land and Air, Informa Law, London 2004, s. 227; Emparanza Sobejano, Alberto/ Recalde Castells, Andres: El Contrato De Transporte Internacional De Mercancias Por Ferrocarril, Thomson Civitas, Pamplona 2008, s. 31; Ekşi, Demiryolu, s. 53.

⁶⁴⁹ Clarke/Yates, s. 227; Hoeks, s. 264; OTIF General Assembly Consolidated Explanatory Report- AG 12/13 Add. 5, 21.04.2015, s. 6. Rapora erişim için bkz. < https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlink_te_files/07_veroeff/03_erlaeut/05_CIM_e_Consolidated_Explanatory_report.pdf>, (21.12.2020).

⁶⁵⁰ Hoeks, s. 264.

⁶⁵¹ Hoeks, s. 264. Konu hakkında bkz. Başlık 2.4.

2.3.3.2. CIM'in Genel Kapsamı ve Uygulanma Koşulları

CIM, eşyanın demiryolu ile uluslararası taşınmasını düzenlemektedir. Demiryolu taşıması içeren multimodal taşıma ilişkilerine yönelik ise oldukça sınırlı düzenlemeye yer verilmektedir. Öncelikle hangi demiryolu taşımalarının CIM'in kapsamına girdiği değerlendirildiğinde 1999 tarihli Vilnius Protokolü ile değiştirilen ve Türk hukukunda da kabul edilen Konvansiyon'un ilk maddesi incelenmelidir. Genel hükümler ve uygulama kapsamını belirleyen ilk maddeye göre CIM, “*eşyanın teslim alındığı yer ile teslim edilmesi için tayin edilen yerin iki farklı taraf devlette bulunduğu, ivazlı demiryolu ile eşya taşınması sözleşmelerine uygulanır*”⁶⁵² Aynı maddede, sözleşmenin taraflarının tâbiyeti ile işyerlerinin CIM'in uygulanması konusunda önem taşımadığı belirtilmiştir. Bu bakımdan, CIM'in uygulama kapsamına giren demiryolu taşıma sözleşmelerinin şu üç kümülatif unsur ihtiva etmesi gerektiği söylenebilir: bir demiryolu ile eşya taşıma sözleşmesi yapılması, sözleşmenin maddî bir değer veya karşı edim içerir biçimde karşılıklılık taşıması, eşyanın teslim alındığı yer ile teslim edilmesi öngörülen yerin iki farklı üye devlette yer alması.⁶⁵³ Söz konusu üç şartı içeren eşya taşıma ilişkisine CIM, taraf iradelerinden bağımsız şekilde doğrudan uygulanacaktır.⁶⁵⁴

CIM'in uygulanma şartlarının CMR ile paralellik gösterdiği ilk bakışta dikkati çekmektedir. CMR gibi CIM'de de uygulanma koşulu olarak o taşıma türüne özgü bir taşıma sözleşmesinin varlığına ve bir edim karşılığında taşımanın yerine getirilmesine

⁶⁵² CIM'in münhasıran demiryolu ile eşya taşınması sözleşmelerine uygulanacağı, taşıma işleri komisyonculuğu, organizasyonu, charter veya taşıma aracı kiralınması sözleşmelerine uygulanmayacağına dair bkz. Evtimov, Erik/Payosova, Tetyana: “COTIF Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Passengers (CIV UR) and Goods (CIM UR)”, Commercial Law, (ed. Mankowski, Peter), International and European Business Law Series, Nomos/Beck/Hart, Baden 2019, s. 1128. Aynı yönde bkz. OTIF General Assembly Consolidated Explanatory Report- AG 12/13 Add. 5 30.09.2015, s. 10.

⁶⁵³ Benzer biçimde bkz. Backden, s. 185; OTIF General Assembly Consolidated Explanatory Report- AG 12/13 Add. 5 30.09.2015, s. 10-11; Empananza Sobejano/Recalde Castells, s. 31; Backden, s. 185. Elbette bu şartlar, taşıma sözleşmelerinin ihtiva etmesi gerekli diğer genel şartlar doğrultusunda çoğaltılabilir. Örneğin, öncelikle demiryolu ile taşınmaya elverişli bir eşyanın bulunmasını da bir unsur olarak sayılabilir. Aynı yönde bkz. Empananza Sobejano/Recalde Castells, s. 31.

⁶⁵⁴ OTIF General Assembly Consolidated Explanatory Report- AG 12/13 Add. 5 30.09.2015, s. 6.

ihtiyaç duyulmaktadır.⁶⁵⁵ Ayrıca, eşyanın teslim alındığı yer ile teslim edileceği yer kavramları temel alınarak konvansiyonların uygulanma kapsamının belirlendiği de dikkati çekmektedir.⁶⁵⁶ Bununla birlikte, CIM'in uygulanabilmesi için demiryolu taşıması bir taraf devlette başlamalı, diğer taraf devlette sona ermelidir. CMR'de ise, eşyanın teslim alındığı yer veya teslim edilmesi kararlaştırılan yerin en azından birisinin farklı devletlerde bulunması, Konvansiyon'un uygulanabilirliği bakımından yeterlidir.⁶⁵⁷

CIM m. 1(2)'de ise, eşyanın teslim alındığı ve teslim edilmesi kararlaştırılan yerlerin farklı devletlerde bulunduğu, fakat yalnızca birisinin COTIF-CIM'e taraf olduğu hâlde, söz konusu ivazlı demiryolu taşıması sözleşmesinde ancak tarafların kararlaştırmaları hâlinde CIM'in uygulanabileceği ifade edilmiştir. Bu hüküm de CIM'in taraf iradesine göre ihtiyarî uygulanma koşullarına yer verilmektedir.⁶⁵⁸ Belirtilen düzenlemeye göre CIM'in kısmen veya tamamen uygulanması taraflarca kararlaştırılabilir.⁶⁵⁹ Eşyanın teslim alındığı yer veya teslim edilmesi kararlaştırılan yer ülkelerinden hiçbirisi CIM'e taraf değilse ve CIM akdin taraflarınca aralarındaki ilişkiye uygulanmak üzere seçilmiş

⁶⁵⁵ Ekşi, Demiryolu, s. 103.

⁶⁵⁶ Backden, s. 186.

⁶⁵⁷ Benzer biçimde bkz. Clarke/Yates, s. 227; Backden, s. 186; Empanza Sobejano/Recalde Castells, s. 30; Hoeks, s. 264. Diğer bir ifade ile CIM'in uygulanabilmesi için demiryolu taşımacılığı sırasında üzerinden geçilen diğer devletlerin COTIF'e taraf olmasına gerek yoktur. Aynı sonuç için bkz. OTIF General Assembly Consolidated Explanatory Report- AG 12/13 Add. 5 30.09.2015, s. 11.

CMR ile CIM'in bu farklılığı, daha çok eski Sovyet bloğu ülkelerinin tarafı olduğu SMGS (*Soglashenie o mezhdunarodhom zheleznodorozhnomgruzovom soobshchenii*) isimli anlaşma ile uygulama kapsamına yönelik çatışmanın önlenmesi amacıyla doğmaktadır. Dolayısıyla, eşyanın teslim alındığı yer ile teslim edilmesi için kararlaştırılan yerlerin her ikisinin de CIM'e taraf olması koşulunun aranmasının bu maksata hizmet edeceği düşünülmüştür. Bilgi için bkz. Hoeks, s. 264-265; Ekşi, Demiryolu, s. 104. SMGS ve bağlantılı diğer anlaşmalar hakkında daha detaylı bilgi için bkz. Arkan, Demiryolu, s. 11-12; Rodiere, s. 3. Konu ile bağlantılı Yargıtay kararları için bkz. Yargıtay 11. HD., 10.07.2012, E. 2011/4979; K. 2012/12183; Yargıtay 11. HD., 20.03.2013, E. 2012/2586, K. 2013/5500; Yargıtay 11. HD., 16.01.2013, E. 2011/12363; K. 2013/821. Dipnotta yer verilen kararlara erişim için bkz. <www.legalbank.net>, (29.03.2021).

⁶⁵⁸ OTIF General Assembly Consolidated Explanatory Report- AG 12/13 Add. 5 30.09.2015, s. 11.

⁶⁵⁹ Empanza Sobejano/Recalde Castells, s. 36.

ise, tarafların bu seçimine yüklenen anlam ayrıca değerlendirilmelidir.⁶⁶⁰ Söz konusu değerlendirme son bölümde ele alınacaktır.

2.3.3.3. Multimodal Taşıma Sözleşmesi Bağlamında Yer Verilen Düzenlemelerin Değerlendirilmesi

CIM'in ilk maddesinin üçüncü ve dördüncü fıkralarında, demiryolu taşıması içeren multimodal taşıma ilişkileri hakkında önemli düzenlemelere yer verilmiştir. Daha doğru bir ifadeyle merkezini veya ağırlıklı yönünü demiryolu taşımasının oluşturduğu multimodal taşıma biçimleri ele alınmıştır.⁶⁶¹ CIM'in multimodal taşımaya dair hükümlerinin oluşturulmasında da CMR'den esinlendiği belirtilmektedir.⁶⁶² CIM tarih bakımından CMR'den sonra düzenlenmiş, fakat CMR'de multimodal taşıma açısından tartışma doğuran noktalar CIM'de de açığa kavuşturulmamıştır.⁶⁶³

Üçüncü fıkrada bir uluslararası taşıma sözleşmesinde devlet sınırlarını aşan demiryolu taşımasına ilaveten tümüyle bir devletin sınırları içerisinde gerçekleşen iç suyu veya karayolu taşıması söz konusu ise bu ilişkiye CIM'in uygulanacağı belirtilmiştir. Bu

⁶⁶⁰ Konu son bölümde değerlendirilecek ise de ilk etapta CIM'in sözleşmeye uygulanacak kurallar olarak taraflarca seçimi *lex fori*'nin kanunlar ihtilâfi hukukunun gösterdiği maddî hukuka göre yorumlanmalıdır. Bkz. OTIF General Assembly Consolidated Explanatory Report- AG 12/13 Add. 5 30.09.2015, s. 11. Bu görüşe karşın, eşyanın teslim alındığı yer veya teslimi için kararlaştırılan yerlerden birisinin bir taraf devlette yer alması hâlinde taraflara CIM'de taraflara bu Konvansiyonu seçme hakkının tanınmasını *Hoeks* farklı yorumlamaktadır. Ona göre bu durumda bir uluslararası konvansiyon ile taraflara söz konusu CIM'i seçme yetkisi tanıdığından *lex fori*'nin kanunlar ihtilâfi hukukunun yaklaşımı değerlendirmeye alınmayacak, doğrudan CIM tüm hükümleri ile sözleşmeye uygulanacaktır. Bkz *Hoeks*, s. 265; Freise, R.: "Das Neue Internationale Eisenbahnfrachtrecht (CIM 1999)", *TranspR*, s. 421 (*Hoeks*, s. 265, dp. 22'den naklen aktarımla); Koller, I., *Transportrecht*, Beck, München 2007, s. 1746 (*Hoeks*, s. 265, dp. 23'ten naklen aktarımla). Söz konusu görüş, tarafımızca çalışmamızın kanunlar ihtilâfi hukukunu ilgilendiren son kısmında ayrıntılı şekilde değerlendirileceğinden burada sadece belirtmekle yetinilmektedir.

⁶⁶¹ *Emparanza Sobejano/Recalde Castells*, s. 32.

⁶⁶² *Hoeks*, s. 266.

⁶⁶³ Örneğin *Hoeks*'e göre CMR'nin bir multimodal taşıma sözleşmesinde karayolu taşıması içeren kısma doğrudan uygulanabilirliği konusundaki tartışmalardan yola çıkılarak CIM'de açık bir hüküm ile CIM'in tercihi belirlenebilecekken bundan imtinâ edilmiştir. Bu ve bizim karşıt duruş sergilediğimiz diğer gerekçelerle de *Hoeks*, CIM'in multimodal taşıma sözleşmesinin demiryolu taşıması ile ilgili kısmına direkt tatbikinün mümkün olduğu sonucuna varmaktadır. *Hoeks*, s. 267. *Hoeks* ile aynı düşüncüyü paylaşan görüş için bkz. Coşkun, s. 104.

bağlamda ilişki içerisindeki diğer taşımanın, demiryolu taşımasına bir eklenti niteliği barındırması gereklidir.⁶⁶⁴ CIM'in demiryolu taşımasına göre ikincil nitelikte olan, tümüyle bir ülkenin sınırları içinde gerçekleşen karayolu taşımalarına uygulanacağına yönelik bu düzenlemesi, söz konusu uluslararası anlaşmanın CMR ile uyumlaştırılması amacını ortaya koymaktadır.⁶⁶⁵

Dördüncü fıkra ise bir uluslararası taşıma sözleşmesi kapsamında demiryolu taşımasına ek olarak denizyolu taşıması veya bir devletin sınırını aşan iç su yolu taşıması mevcutsa uygulanmaktadır. Sözleşme dahilinde gerçekleştirilen denizyolu ve içsu yolu taşımalarının CIM m. 24(1)'de kayıtlı bulunan hatlar listesinde⁶⁶⁶ bulunması hâlinde CIM

⁶⁶⁴ İngilizce ifadesinde “*supplemental carriage*” şeklinde yer alan ve “ek (ilave) taşıma” olarak çevirebileceğimiz kavramın neyi temsil ettiğinin belirlenmesinde birtakım problemlerle karşılaşmaktadır. Öncelikle, maddenin düzenleniş biçimine göre demiryolu taşımasının ön planda olduğu, diğer taşımaların da onu destekleyici ve tamamlayıcı nitelik taşıdığı sonucuna varılmaktadır. Nitekim hukukî manada, “*supplemental*” ifadesinden eksik olanı tamamlayan anlamı çıkarılmaktadır (bkz. Garner, Bryan A. et al.: Black’s Law Dictionary, 9th Edition, West, St. Paul 2009, s. 1577). Bununla birlikte, bu ek, tamamlayıcı taşımaların ek niteliği nasıl tespit edilecektir, ihtilâflıdır. *Backden*, ek (ilave) taşımalardan söz edilirken ek taşımanın, malın teslim alınması ve teslim edilmesinde ana istasyona getirilmesi amacına hizmet etmekle sınırlandırılmayacağını zira CIM’de bu şekilde bir kısıtlama öngörülmediğinden söz etmektedir. Bkz. *Backden*, s. 83. Bir ek (ilave) taşımanın söz konusu niteliği nasıl belirlenir, ana taşımaya kıyasla ek taşımanın boyutu (eşyanın taşınması sırasında geçen süre veya mesafe) mi dikkate alınmalıdır, tartışmalıdır. *Emparanza Sobejano&Recalde Castells* tarafından süre veya mesafe tercihi ölçüt olarak belirtilmeden, yalnızca diğer taşımanın boyutunun asla demiryolu taşımasını aşamayacağı belirtilmiştir. Bkz. *Emparanza Sobejano/Recalde Castells*, s. 32. Bizim de katıldığımız görüşe göre, taşımaların süre veya mesafe bakımından yarıştırılması yerine, niteliği ve ağırlığı dikkate alınmalıdır. Aynı yönde bkz. *Backden*, s. 83, 108. Taşımanın ağırlıklı yönde demiryolu ile olması gerektiği hakkında bkz. *Evtimov/Payosova*, s. 1129. Konu hakkında bir Alman mahkemesi kararı için bkz. *Spanjaart, Multimodal Transport Law*, s. 127-128.

⁶⁶⁵ *Clarke/Yates*, s. 227; *Backden*, s. 187. Bununla birlikte, CMR ile ihtilâfa düşülebilecek hâllerin tamamen önlendiği ileri sürülemez. Zira örneğin, CMR’nin, ikinci maddesi kapsamında, yukarıda ele aldığımız bazı yabancı mahkeme kararlarında, uluslararası bir multimodal taşımanın karayolu taşıma ayağına, bu taşıma yalnızca tamamen bir devlet içerisinde gerçekleşse dahi tatbik edilmiştir. Benzer durumda mahkemeler, bir demiryolu ile eşya taşıma sözleşmesi içerisinde, demiryolu taşımasına ek olacak biçimde bir devlet içerisinde gerçekleşen karayolu taşımasından doğan zarara CMR’nin mi yoksa CIM’in mi uygulanacağı konusunda ihtilâfa düşebilecektir.

⁶⁶⁶ Erişim tarihi itibarıyla OTIF tarafından yayımlanan listeler için bkz. <https://otif.org/en/?page_id=204>, (21.01.2020). Söz konusu listenin denizyolu ve iç su yolu taşımalarına yönelik Konvansiyonlarla çelişki doğurmaması adına hazırlandığına dair bkz. OTIF General Assembly Consolidated Explanatory Report-AG 12/13 Add. 5 30.09.2015, s. 13. Söz konusu listede Türkiye’den Sirkeci-Haydarpaşa, Tatvan-Van, Samsun-Köstence ve Derince-Köstence hatları yer almaktadır.

tüm taşıma ilişkisine uygulanacaktır.⁶⁶⁷ Üçüncü ve dördüncü fıkradaki ek nitelikteki taşımaların multimodal taşımanın başında, sonunda veya demiryolu taşımalarının arasındaki bir süreçte olması kuralların uygulanması açısından fark yaratmamaktadır.⁶⁶⁸

İlk bakışta dikkati çekeceği üzere, demiryolu ile birlikte havayolu ile eşya taşıması içeren multimodal taşıma sözleşmeleri CIM'e dahil edilmemiştir. Diğer bir ifade ile CIM'in hava taşıma ayağına herhangi bir şekilde uygulanması söz konusu değildir. İkinci önemli nokta ise, yukarıda vurguladığımız üzere CMR m. 2'de hangi hâllerde CMR'nin uygulanmayacağı detaylı biçimde belirtilirken uygulanacak rejime de işaret edilmişti. CMR'de mevcut olan söz konusu kaydın benzeri CIM'de bulunmamaktadır.⁶⁶⁹ Bu durum, özellikle, CMR'nin deniz hukuku rejimine işaret ettiği hâlde, söz gelimi Lahey Kuralları'nın uygulanma şartlarının mevcut olayda eksikliği karşısında hangi kuralın uygulanacağına dair belirsizliğin CIM'in değerlendirilmesi açısından söz konusu olmayacağı anlamına gelmektedir.⁶⁷⁰ Fakat aynı zamanda, CIM'in şartlarına uygun biçimde demiryolu üzerinden eşyanın taşındığı durumda, CIM'in kapsamına aldığı türden bir başka taşıma aşamasında gerçekleşen zararda, örneğin denizyolu taşımasında, ilgili taşıma rejimine dair Konvansiyon'un hükümleri ile yine de çatışmalar doğabilecektir.⁶⁷¹

⁶⁶⁷ OTIF'in raporuna göre, bu durumda, Konvansiyon'un mantığı gereği, demiryolu taşımasının ya da diğer taşıma türü ile birlikte demiryolu taşımasının da uluslararası, diğer bir ifade ile sınır aşıcı olması gereklidir. Bkz. OTIF General Assembly Consolidated Explanatory Report- AG 12/13 Add. 5 30.09.2015, s. 13.

⁶⁶⁸ Hoeks, s. 271. Ayrıca hükmün uygulanmasını konu alan bir Yargıtay kararı örneği için bkz. Yargıtay 11. HD., 03.07.2017, E. 2016/2175; K. 2017/4051. Erişim için bkz. <karararama.yargitay.gov.tr>, (29.05.2021). İfade edilmelidir ki bahsi geçen kararda, maddede belirtilen ek şartlar ve kayıtlı hat listelerine dair şart dikkate alınmadan CIM uygulanmıştır.

⁶⁶⁹ CMR'nin uygulanabilmesi için zararın karayolu taşıyıcısının ve hareketlerinden sorumlu olduğu kimselerin kusurundan kaynaklanması, eşyanın taşıma aracından indirilmemesinin gerekliliği, zararı oluşturan riskin münhasıran diğer taşımaya ait olmaması koşulları CIM'de bulunmamaktadır.

⁶⁷⁰ Backden, s. 109.

⁶⁷¹ Emparanza Sobejano/Recalde Castells, s. 33. Her ne kadar CIM m. 38 ile taşıyıcının sorumluluğu konusunda söz konusu mağduriyet giderilmeye çalışılsa da yeterli olmadığı ifade edilmiştir: Emparanza Sobejano/Recalde Castells, s. 32.

Diğer bir ifade ile, diğer uluslararası anlaşmalarla ihtilâfların önlenmesi amacı, CIM’de yeterince dikkate alınmamıştır.⁶⁷²

2.3.4. Havayolu ile Taşıma Konvansiyonlarının Multimodal Taşımaya Uygulanması Yönünden Değerlendirilmesi

2.3.4.1. Genel Olarak

Taşıma türlerinin içerisinde diğerlerine nazaran daha yeni, güncel ve süratle gelişen bir konuma sahip olan hava taşımacılığı, bu dinamizmine karşın yük taşımada tercih edilmesi bakımından biraz geri planda kalmaktadır. Özellikle uzun mesafede, çok sayıda, birleştirilmiş biçimde taşınacak yükler açısından hava taşımacılığı çok elverişli bir konuma sahip değilken; az sayıda, küçük boyutlu ve yüksek maddî değer taşıyan yükler için idealdir.⁶⁷³

Sivil hava taşımacılığı hakkındaki özel hukuk düzenlemelerinin geri planına bakıldığında küresel manâda yeknesak kurallar bütünü içeren ilk hükümlerin 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu’nda yer aldığı görülmektedir. 152 devletin tarafı olduğu⁶⁷⁴ Varşova Konvansiyonu, özel hukukun yeknesaklaştırılması faaliyetleri açısından örnek bir metindir.⁶⁷⁵ Konvansiyon’un kabul edildiği dönemin hava taşımada teşvik edici ve yaygınlaştırılmasını destekleyici politikasının etkileri, hava taşıyıcısının sorumluluğu hususunda da kendisini göstermektedir.⁶⁷⁶ Aksi takdirde, sektörün ağır sorumluluk

⁶⁷² Aynı yönde bkz. Emparanza Sobejano/Recalde Castells, s. 33.

⁶⁷³ Johansson, s. 51; Hoeks, s. 242; Abeyratne, Ruwantissa: Law and Regulation of Air Cargo, Springer, Cham 2018, s. 1; Leloudas, s. 79.

⁶⁷⁴ Taraf olan devletler için bkz. <https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf>, (27.01.2020).

⁶⁷⁵ Birinci-Uzun, s. 22; Güner-Özbek, Havayolu, s. 330.

⁶⁷⁶ Tompkins, s. 3. Ayrıca Konvansiyon’da kusur sorumluluğunun kabul edilmesinin de günümüz havacılık ve piyasa koşulları ile bağdaşmadığına dair görüşü için bkz. Gümüşlü-Tunçağıl, s. 164.

hükümleri karşısında büyümesinin önüne geçileceği düşünülmüştür.⁶⁷⁷ Aynı zamanda o dönemin hava taşıyıcılarının devlet temelli kuruluşlar olması da bu yaklaşımın arka planında rol oynamıştır.⁶⁷⁸ II. Dünya Savaşı sonrası havacılığın süratli gelişimi ise, bu sorumluluk hükümlerinin yolcular ve yük sahipleri lehine değiştirilmesi ihtiyacını ön plana getirmiştir.⁶⁷⁹

Varşova Konvansiyonu hava hukukundaki özel hukuk düzenlemeleri açısından ortak bir zemin yaratmadaki ilk önemli yapıtaş olma ile birlikte, havacılıkta yaşanan gelişmeler paralelinde çeşitli ek protokoller ile yoğun bir değişikliğe uğramıştır. Bunlardan en önemlisi hava taşıyıcısının sorumluluğunu artıran 1955 tarihli Lahey Protokolü'dür. Havayolu ile kargo veya yük taşımacılığı açısından ise, Türkiye'nin de tarafı olduğu 4 numaralı Montreal Protokolü zararın gerçekleştiği neredeyse her hâlde hava taşıyıcısını sorumlu tutan mutlak bir sorumluluk anlayışı getirmiştir.⁶⁸⁰ Tüm bu ek protokoller ile birlikte parçalanmış bir mevzuat bütünü ortaya çıkmıştır.⁶⁸¹ Ayrıca, internet ve elektronik platformların kullanımı ile birlikte havacılıkta kullanılan taşıma belgelerinde de yenilikler gerçekleşmiştir.⁶⁸² Açıklanan nedenlerle ve diğer güncel gelişmelerin hukukî düzenlemelere de yansıtılması ihtiyacı ile yeni bir hava hukuku rejiminin inşası için

⁶⁷⁷ Güner-Özbek, Havayolu, s. 329.

⁶⁷⁸ Johansson, s. 85.

⁶⁷⁹ Tompkins, s. 3.

⁶⁸⁰ Sözer, Hava Yolu, s. 78; Tompkins, s. 9; Dempsey/Milde, s. 17.

⁶⁸¹ Dempsey/Milde, s. 1; Hoeks, s. 220; Sözer, Bülent: "Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/La Haye Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi", çalışmamızda "Montreal" olarak anılmıştır, BATİDER, 2001, C. 21, S. 1, s. 156 vd; Güner-Özbek, Havayolu, s. 337.

⁶⁸² Sözer, Hava Yolu, s. 58.

özellikle 1990'dan itibaren pek çok küresel nitelikli çalışma gerçekleştirilmiştir.⁶⁸³ Tüm bu çalışmalar 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na zemin hazırlamıştır.⁶⁸⁴

Montreal Konvansiyonu, Varşova Konvansiyonu ve onu değiştiren protokoller ile önemli benzerlikler gösterip onları adeta birleştiren bir yapıya sahip olsa da Konvansiyon'un bağımsız bir yapısı ve ayrı bir sistematığının bulunduğuna da dikkat çekilmektedir.⁶⁸⁵ Amacı yönünden esasında Montreal Konvansiyonu, Varşova Konvansiyonu ve onun ek protokolleri ile ortaya çıkan sistemin yerine başvurulmak üzere yeni bir sistem olarak doğmuştur. Dolayısıyla, Montreal Konvansiyonu'na taraf olan devletler arasında yalnızca bu Konvansiyon uygulanacaktır.⁶⁸⁶ Montreal Konvansiyonu henüz Varşova Konvansiyonu'na taraf olan tüm devletlerce imzalanmamış veya imzalayan her devlette yürürlük kazanmamıştır. Dolayısıyla, Türkiye gibi, her iki Konvansiyon'a da taraf olan devletler arasında Montreal Konvansiyonu; Montreal Konvansiyonu'na taraf olmayıp yalnızca Varşova Konvansiyonu'na taraf olanlar açısından ise Varşova Konvansiyonu (ve taraf olunan ek protokolleri) uygulanacaktır.⁶⁸⁷

Yukarıdaki açıklamalarımız paralelinde Türkiye bakımından her iki Konvansiyon'un da hala uygulanma kabiliyeti bulunduğu değerlendirilerek, hava taşıması içeren multimodal taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukukun tespitinde iki Konvansiyon'un da

⁶⁸³ Söz konusu uluslararası çalışmaların detaylı ve kronolojik bilgisi için bkz. Tompkins, s. 18-23; Sözer, Montreal, s. 146; Güner-Özbek, Havayolu, s. 337 vd. Küresel çalışmalara devletlerin bir katkısının bulunmadığı, daha ziyade sektördeki havayolu firmalarının katılımıyla çalışmaların gerçekleştirildiği hakkında bkz. Dempsey/Milde, s. 37.

⁶⁸⁴ Tompkins, s. 18.

⁶⁸⁵ Tompkins, s. 30; Dempsey/Milde, s. 41; Sözer, Hava Yolu, s. 77.

⁶⁸⁶ Tompkins, s. 42; Birinci-Uzun, s. 35; Coşkun, s. 97; Güner-Özbek, Havayolu, s. 338.

⁶⁸⁷ Esasında her bir uyuşmazlık bakımından hangi konvansiyonun ve protokolün uygulanacağı çok temel bir sorundur. Tüm devletlerin Montreal Konvansiyonu'na taraf olmadığı belirtilse de Varşova Konvansiyonu'na taraf olan devletlerin hepsinin de Konvansiyon'un tüm ek protokollerine taraf olmadığı da dikkate alınmalıdır. Dolayısıyla her bir uyuşmazlıkta çözüm mercii, hava taşımasının başlama ve bitiş noktasını esas alarak uygulanacak kuralları belirleyecektir. Hava taşımasında, sözleşmenin başlangıç ve bitiş noktası fiilen hava taşımanın kalkış ve iniş noktası ile aynı olmasa da hava taşıma aşamasının sözleşmede belirtilen başlangıç ve bitiş noktası dikkate alınarak uygulanacak ek protokoller belirlenecektir. Bilgi için bkz. Hoeks, s. 222; Güner-Özbek, Havayolu, s. 342-344.

hükümlerinin dikkate alınması gerekecektir. Daha yalın bir değerlendirmeye yer vermek amacıyla ve güncel Konvansiyon olması sebebiyle çalışmada Montreal Konvansiyonu temel alınarak açıklamalar yapılacaktır. İfade edilmelidir ki, iki Konvansiyon'un multimodal taşıma hakkındaki hükümleri prensip olarak benzerlik göstermektedir. Bu bakımdan Montreal Konvansiyonu hakkındaki açıklamalarımız Varşova Konvansiyonu için de geçerli olacaktır. Bununla birlikte farklılık gösteren hükümlere de açıkça temas edilecektir. Varşova Konvansiyonu'ndan söz edilirken de ilgili ek protokolleri çerçevesinde üzerinden meydana gelen tüm eklemeler ve değişiklikler neticesinde oluşan durum esas alınacaktır.

2.3.4.2. Konvansiyonların Uygulanma Koşulları Yönünden Değerlendirilmesi

Varşova Konvansiyonu ve Montreal Konvansiyonu'nun uygulanma koşullarına birinci ve ikinci maddelerinde⁶⁸⁸ yer verilmiştir. Benzer nitelikte düzenlenen maddelerde Montreal Konvansiyonu'nun ilk maddesinin ilk fıkrasına göre “*Bu Sözleşme ücret karşılığında hava aracı ile yapılan bütün uluslararası yolcu, bagaj ya da kargo taşımacılığı için geçerlidir*”. Bu bağlamda Konvansiyon'un kapsamına giren bir hava taşımasının bir uluslararası taşıma faaliyeti özelliği bulundurması, taşıma faaliyetinin hava aracı ile gerçekleştirilmesi ve karşılığında bir ivazın yerine getirilmesi gerekmektedir.⁶⁸⁹ Aynı fıkranın ikinci cümlesinde, bir hava taşıma işletmesinin faaliyeti kapsamında gerçekleşen uluslararası havayolu taşımasında ivazın Konvansiyon'un

⁶⁸⁸ İkinci maddeye konumuz bakımından etraflıca değinilmeye gerek duyulmadan posta taşımaları ile kamu idarelerince gerçekleştirilen taşımalar hakkında çeşitli hükümler içerdiğini belirtmek yeterli görülmektedir.

⁶⁸⁹ Maddede açıkça bir hava taşıma sözleşmesi bulunması gereği zikredilmemiş ise de öğretide sözleşmenin mevcudiyeti bir koşul olarak sayılmıştır. Örneğin bkz. Tompkins, s. 78; Ülgen, Sözleşme, s. 15; Gümüşlü-Tunçağıl, s. 168; Dempsey/Milde, s. 67; Gölcüklü, s. 15; Sözer, Hava Taşıma, s. 382, 391; Yetiş-Şamlı, Sınırlı Sorumluluk, s. 53; Şit-Köşgeroğlu, Banu: “Montreal Sözleşmesi Kapsamında Taşıyıcının Sorumluluğuna İlişkin Sivil Havacılık Davalarında Milletlerarası Yetki ve Tahkim”, çalışmamızda “Montreal Sözleşmesi” olarak anılmıştır, Hava Hukuku Sempozyumu (Hacettepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 15 Aralık 2016), (ed. Fendoğlu, Hasan Tahsin/ Şit-Köşgeroğlu, Banu), Adalet Yayınevi, Ankara 2017, s. 17. Nitekim, bu koşulun özellikle m. 1(1)'in ikinci cümlesinden anlaşıldığı ve m. 1(2)'de de vurgulandığı ifade edilmiştir. Bkz. Dempsey/Milde, s. 67; Hoeks, s. 226; Gölcüklü, s. 15. *Backden* ise, Montreal Konvansiyonu'nun uygulamasında, CMR ve COTIF'in aksine, bir taşıma sözleşmesine dayanma zorunluluğunun bulunmadığını iddia ederek yalnızca bir hava taşımasının mevcut olması gerektiğine dikkat çekmiştir. Bununla beraber açıkça taşımanın havada yapılması gereğinin ortaya koyulmasının gerekmediğini de belirtmiştir. Bkz. *Backden*, s. 83, 99, 113, 192.

uygulanabilmesi için bir olmazsa olmaz şart (*conditio sine qua non*) teşkil etmediği vurgulanmıştır.⁶⁹⁰ Söz konusu koşullar mevcut ise, Montreal Konvansiyonu kendiliğinden, *ex proprio vigore* uygulanacaktır.⁶⁹¹

Koşullar genel manâda değerlendirildiğinde taşımanın Konvansiyon kapsamında bir uluslararası taşıma faaliyeti olması zaruretinden bahsedilmiştir. Montreal Konvansiyonu'nun uluslararası taşımaya yüklediği anlam m. 1(2)'de belirtilmiştir. Tarafların anlaşmasında belirttiği kalkış ve varma yerlerinin, arada duraklama veya aktarma amacıyla mola verilmiş olsun ya da olmasın, farklı devletler üzerinde bulunması taşımayı, uluslararası taşıma hâline getirmektedir.⁶⁹² Bu bağlamda taraflar arasındaki hava taşıma sözleşmesine göre uluslararası nitelik değerlendirilmektedir.⁶⁹³ Dolayısıyla sonradan gerçekleşen nedenler (örneğin uçağın kaçırılması gibi istem dışı sebepler veya

⁶⁹⁰ İvazın ne olduğu ve tespiti hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. Gölcüklü, s. 32; Sözer, Hava Taşıma, s. 394; Ülgen, Sözleşme, s. 17. Hava taşıma işletmeleri kimi zaman kendi çalışanları veya ilişkilerinin bulunduğu bazı şirketlere ücret karşılığı bulunmayan çeşitli promosyon biletler hediye etmektedir. Eşya taşımacılığı bakımından pek karşılaşılan bir uygulama değil ise de ivazsız taşımanın, bu tür durumlar dikkate alınarak, konvansiyonların sorumluluk kapsamının dışında bırakılması istenmemiştir. Bilgi için bkz. Ülgen, Sözleşme, s. 18; Gölcüklü, s. 33-34.

⁶⁹¹ Gümüşlü-Tunçağıl, s. 168.

⁶⁹² Hava taşımada kalkış ve varış yerleri bir taraf devlette bulunmalıdır. Söz konusu şartın açıklanması bakımından *Dempsey&Milde* tarafından verilen örnekler için bkz. Dempsey/Milde, s. 69. Bununla birlikte, bir devlette başlayıp bir başka devletin hava sahasını aşan fakat aynı taraf devlette sona eren iç hat taşımalarına Montreal Konvansiyonu uygulanmaz. Sözleşmede öngörülen şekilde bir başka devlette duraklama yapılırsa, o hâlde Montreal Konvansiyonu uygulanabilir hale gelmektedir. Buna karşın, sözleşmede öngörülmeleyen nedenlerle duraklama yapılması (örneğin, uçağın kaçırılması veya hasta bir yolcu için başka bir devlete iniş yapılması gibi), söz konusu hava taşımalarını Montreal Konvansiyonu'nun kapsamına dahil etmemektedir. Bilgi için bkz. Dempsey/Milde, s. 69; Hoeks, s. 229; Ülgen, Sözleşme, s. 18-19.

⁶⁹³ Bkz. Ülgen, Sözleşme, s. 19. Ayrıca konu hakkında bkz. *Kuropatkin v. TRT International Ltd. et al*, United States District Court of New Jersey (Civil Action No. 09-5512 (PGS) Report and Recommendation (May 21, 2010). Erişim için bkz. <https://cases.justia.com/federal/district-courts/newjersey/njdce/2:2009cv05512/23_4262/29/0.pdf>, (01.12.2022), s. 5. *Dempsey&Milde* tarafından uluslararası taşıma niteliğinin yalnızca bir ülkenin sınırlarını aşan taşıma şeklinde algılanmaması gerektiği, Konvansiyon'un amacını gerçekleştirmek amacıyla, onun öngördüğü şartlarla gerçekleşen taşımanın uluslararası taşıma olduğu ileri sürülmüştür. Bkz. Dempsey/Milde, s. 66-67.

taşıyıcının iradî şekilde başka bir varma noktasına uçağı indirmesi) sözleşmenin uluslararası niteliğine etki etmemektedir.⁶⁹⁴

Taşıma faaliyetinin hava aracı ile gerçekleşmesi de bir koşul olarak karşımıza çıkmaktadır. Hava aracı kavramı ve hangi araçların hava aracı sayılacağı, Montreal Konvansiyonu'nda da Varşova Konvansiyonu'nda da tanımlanmamıştır. Tanımdan faydalanmak açısından, Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu (*Convention on International Civil Aviation*, “Şikago Konvansiyonu”)⁶⁹⁵ ve onun ekinde bulunan ICAO Standartları ve Tavsiye Uygulamaları⁶⁹⁶ metni ele alınmalıdır. I. Bölüm'de yer alan “Tanımlar” kısmında hava aracı, “*atmosferde havanın yeryüzüne karşı reaksiyonları dışındaki reaksiyonlarından destek alan makine*” olarak tanımlanmıştır. Bununla birlikte, ilginç bir biçimde, açıkça taşımanın havada gerçekleşmesi gereği bir şart olarak belirtilmemiştir.⁶⁹⁷ Söz konusu makinenin motorlu, pervaneli veya kanatlı olup olmaması da bir şart olarak belirtilmediğinden, motorlu veya motorsuz, havada kalma kabiliyetine sahip tüm araçların bu kapsamda olacağı düşünülmektedir.⁶⁹⁸ Dolayısıyla, bu kavramın içerisinde helikopter ve uçakların dışında, zeplin, planör, hava balonu da yer alabilecektir.⁶⁹⁹ Bununla birlikte, *hoverkraft* (hava yastıklı gemi)'nin havanın yeryüzüne karşı hareketinden destek aldığı savunularak bu kapsama girmeyeceği ifade edilmiştir.⁷⁰⁰

⁶⁹⁴ Backden, s. 194, dp. 225. Ayrıca, tek bir taşıma ilişkisi çerçevesinde birden fazla taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşımalar, diğer şartları sağladığı sürece bütün olarak Montreal Konvansiyonu kapsamında sayılmaktadır. Bkz. Montreal Konvansiyonu m. 1(3).

⁶⁹⁵ RG., 12.06.1945, S. 6029.

⁶⁹⁶ İngilizce metni için bkz. <<https://www.theairlinepilots.com/forumarchive/quickref/icao/annex7.pdf>>, (31.01.2020).

⁶⁹⁷ Backden, s. 192. Bununla beraber hava aracı ile yapılan taşımalar prensip olarak havada gerçekleşmektedir. Hava aracının kalkış veya inişi ya da havalimanında taksisi sırasında gerçekleştirdiği eylem, hava taşınması niteliğini etkilememektedir. Aynı yönde bkz. Hoeks, s. 225.

⁶⁹⁸ Dempsey/Milde, s. 68; Hoeks, s. 233-234; Sözer, Hava Taşıma, s. 394.

⁶⁹⁹ Dempsey/Milde, s. 68; Hoeks, s. 233-234; Sözer, Hava Taşıma, s. 394.

⁷⁰⁰ Bkz. Dempsey/Milde, s. 68; Hoeks, s. 233-234; Sözer, Hava Taşıma, s. 394. Karşı görüş için bkz. Gölcüklü, s. 37. Uzay gemisi ise atmosferdeki hava hareketinden destek almadığı için Montreal

2.3.4.3. Multimodal Taşımaya Uygulanması Yönünden Konvansiyonlar

Montreal Konvansiyonu'nun Türkçe metnine göre “Birleşik Taşıma” (İngilizce’de “*Combined Carriage*”) başlığını taşıyan m. 38’de (Varşova Konvansiyonu bakımından ise m. 31’de), hava taşıması içeren multimodal taşıma ilişkilerine Konvansiyon’un uygulanabilirliği açıkça ve özel olarak düzenlenmektedir. M. 38(1)’in resmî tercümesine göre, “*Bir kısmı havayoluyla bir kısmı da başka türlü bir taşıma biçimiyle gerçekleştirilen birleşik taşıma durumlarına Madde 18’in 4. paragrafına tabi olarak bu Sözleşmenin koşulları, havayoluyla taşıma Madde 1’in koşulları kapsamında kalmak kaydıyla, sadece havayoluyla yapılan taşımalar için geçerli olacaktır*”. Madde aşağıda yer vereceğimiz m. 18 ile yukarıda sözü edilen m. 1’e göndermede bulunarak Konvansiyon’un amacının multimodal taşımalar bakımından yalnızca hava taşıması kısmına uygulanmakla sınırlı tutulduğunu vurgulamaktadır. Fakat m. 18’de yer verilen ve bu sınırlamayı aşan istisnai durum da açıkça zikredilmiştir.⁷⁰¹

İlk bakışta, Varşova ve Montreal Konvansiyonu’nun multimodal taşımanın hava taşıması kısmına uygulanabilirliği konusunda CMR ve CIM’den farklı bir tutum benimsediği anlaşılmaktadır. Hatırlanacağı üzere CMR ve CIM’in uygulanma koşullarında sıkı biçimde karayolu ve demiryolu taşıma sözleşmelerine bağlı kalındığı göze çarpmaktaydı. Bununla birlikte, hava taşımaları bakımından sözleşmesel koşul açıkça ifade edilmemekte, daha ziyade bir “hava taşıması” olgusuna vurgu yapılmaktadır.⁷⁰²

Konvansiyonu’nun içerisinde değerlendirilmemektedir. Roket ve füzelerin statüsü ise tartışmalıdır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Hoeks, s. 234; Gölcüklü, s. 37.

⁷⁰¹ Varşova Konvansiyonu’nda anılan düzenlemeyi içeren m. 31’de m. 18’e herhangi bir göndermede bulunulmamıştır. Bununla birlikte, Konvansiyon’un tadil edilmiş metninde m. 18(5)’te esasında Montreal Konvansiyonu’nun m. 18(4) ifadesi yer almaktadır. Bizce bu farklılık Varşova Konvansiyonu ile Montreal Konvansiyonu’nun uygulanmasında esaslı bir çelişkiye neden olmamalıdır. Bununla birlikte, hâlihazırda m. 18’in sistematığıne yöneltilen eleştirilere Varşova Konvansiyonu anlamında bir yenisinin daha eklenmesi sonucunu doğurmaktadır.

⁷⁰² Aynı yönde bkz. Backden, s. 83, 99, 113, 192. Bununla birlikte, Konvansiyonların ilk maddesine göre bir hava taşıması sözleşmesinin bulunması gereğinden söz eden görüşler için bkz. dp. 689.

İlaveten, CMR ve CIM’de hiçbir maddede açık bir biçimde herhangi bir multimodal taşıma sözleşmesinin karayolu veya demiryolu taşıması kısmına bu Konvansiyonların doğrudan uygulanacağı belirtilmemiştir. Bu kısım altında adı geçen hava taşıma konvansiyonlarında ise, bu durum vurgulanmakta ve multimodal taşıma ilişkilerinde hava taşımaya konvansiyonlarının uygulanacağına açıkça dikkat çekilmektedir.⁷⁰³ Diğer bir anlatımla, havayolu taşıması ile sınırlı bir *network* sistemi uygulaması söz konusudur.⁷⁰⁴ Dolayısıyla, bir multimodal taşıma sözleşmesinin hava taşıması kısmından doğan ihtilâflara, diğer koşulları sağlamak kaydıyla, Varşova ve Montreal Konvansiyonları’nın uygulanmasının mümkün olduğu ifade edilmelidir.⁷⁰⁵ Zira, tekrar vurgulamak gerekirse, burada kısmî şekilde *network* sisteminin uygulanması, hava taşıması ile sınırlı kalmak suretiyle, Konvansiyonların ifadesi çerçevesinde meşruiyet kazanmaktadır.

Montreal Konvansiyonu m. 38, m. 1 ve m. 18(4)’ün koşullarına göndermede bulunmaktadır. İlk maddeyi değerlendirdiğimizde multimodal taşıma sözleşmesinin hava taşıması kısmının Konvansiyon’un bu maddesinin koşullarına tâbi olması gerektiği vurgulanmıştır. Yukarıdaki açıklamalarımızdan hatırlanacağı üzere, Montreal Konvansiyonu bir taraf devlette başlayıp diğer taraf devlette sona eren veya sözleşmeye göre bir başka devlette duraklama yapılması kaydıyla aynı taraf devlette başlayıp sona eren, hava taşıma aracı ile gerçekleşen hava taşımalarına uygulanmaktadır. Multimodal taşıma söz konusu olduğunda Konvansiyon’un uygulanabilirlik şartları özel bir değerlendirmeyi gerektirmektedir. Multimodal taşıma sözleşmesine göre eşya taşımalarının ilk başladığı ve nihaî olarak sona ermesi gerektiği noktaya göre mi ilk maddenin koşulları tespit edilecektir, yoksa yalnızca hava taşımalarının başladığı ve sona erdiği noktaya göre mi bir sonuca varılacaktır?⁷⁰⁶ Bizim de katıldığımız görüşe göre,

⁷⁰³ Leloudas, s. 90; Hoeks, s. 236; Kaner, s. 55; Sözer, Karma Taşımalar, s. 25-26; Spanjaart, Multimodal Transport Law, s. 19.

⁷⁰⁴ Leloudas, s. 90; Hoeks, s. 236; Kaner, s. 55; Sözer, Karma Taşımalar, s. 25-26.

⁷⁰⁵ Aynı yönde bkz. Hoeks, s. 236; Booyen, s. 308; Leloudas, s. 90; Kaner, s. 55; Ülgen, Sözleşme, s. 213; Sözer, Karma Taşımalar, s. 25-26; Spanjaart, Multimodal Transport Law, s. 19.

⁷⁰⁶ Backden, s. 84. Elbette bu tartışma hava sevk belgesi düzenlenmesi hakkındaki m. 4. ve m. 5’ten bağımsız değerlendirilemez. Bu maddelerde, yük taşıması için bir hava sevk belgesi (“*airway bill*”) düzenlenmesi gerektiğinden bahsedilmiştir. Söz konusu belgenin düzenlenmemesi Konvansiyon m. 9’a

yalnızca hava taşıması kısmı nazarında bir değerlendirme yapılması Konvansiyon'un amacı, anlamı ve lâfzına daha uygundur.⁷⁰⁷ Ne var ki böyle bir değerlendirmede, uluslararası multimodal taşıma sözleşmesinin hava taşıması aşaması yalnızca tek bir devletin sınırları içerisinde gerçekleşiyorsa veya taşımanın bir bölümünü hava taşımasının oluşturacağı açıkça sözleşmede belirtilmediyse⁷⁰⁸ ve her halükârda eşya kısmen havayoluyla taşındıysa, Montreal Konvansiyonu'nun şartlarının sağlanması hususu tartışmalı hâle gelecektir.⁷⁰⁹ Belirttiğimiz soruya farklı şekilde cevap verilecek olursa, diğer bir ifadeyle multimodal taşıma sözleşmesine göre eşyanın teslim alındığı yer ile nihaî varma yerinin değerlendirmeye alınacağı kabul edilirse, bu yerlerden birisinin veya her ikisinin de Montreal Konvansiyonu'na taraf olmayan bir devlette yer alması hâlinde Konvansiyon'un uygulanabilirliği yine tartışma konusu olacaktır.⁷¹⁰

Ayrıca, multimodal taşımaya uygulanma konusunda m. 38'de, m. 18(4)'ün koşullarının aranması gereğinden söz edilmiştir. İlk olarak m. 18'i genel çerçevede değerlendirdiğimizde maddede, taşınan kargoda oluşan zarara bağlı olarak taşıyıcının sorumluluğu düzenlenmektedir. Bu maddeye göre taşıyıcının sorumluluğu prensip olarak havayolu taşıması ile sınırlı tutulmaktadır.⁷¹¹ Nitekim m. 18(1)'de bu durum yeniden açıkça vurgulanmıştır. Taşıyıcı eşyanın havayoluyla taşınması sırasında meydana gelen hasar, zıya ve gecikmelerden sorumlu tutulmaktadır. Havayolu taşıması, yalnızca hava taşıma aracının havada geçirdiği süreden ibaret değildir. Daha geniş boyutlu bir çerçevede ele alınmaktadır. Nitekim m. 18(3)'te havayolu ile taşımanın kargonun,

göre hava taşıma sözleşmesinin geçerliliğine etki etmemektedir. Ancak pratikte, hava taşımalarının büyük bir bölümünde böyle bir belgenin düzenlendiği görülmektedir. Hava sevk belgesinde veya kargo teslim tutanağının içeriğinde, m. 5'e göre ayrılma ve varış yerleri gösterilmektedir. Dolayısıyla, böyle bir belgenin varlığı hâlinde Konvansiyon'un uygulanma hükümlerinin yorumlanmasında bu veriler dikkate alınmalıdır. Zira, bu belgedeki kayıtlar sözleşmenin içeriğini ispat etmektedir. Belgedeki kayıtların sözleşmeyi ispat ettiğine dair bilgi ve görüş için bkz. Kaner, s. 62.

⁷⁰⁷ Benzer görüş bakımından bkz. Backden, s. 84; Hoeks, 224.

⁷⁰⁸ Backden, s. 84; Hoeks, s. 223, dp. 18.

⁷⁰⁹ Backden, s. 86.

⁷¹⁰ Backden, s. 85.

⁷¹¹ Benzer biçimde bkz. Backden, s. 83; Hoeks, s. 235.

taşıyıcının sorumluluğu altında bulunduğu süreci kapsadığı vurgulanmıştır.⁷¹² Varşova Konvansiyonu'nun tadil edilmiş hâlinde m. 18(4)'te yer alan hüküm de benzer şekilde ifade edilmiş ise de havalimanı dışına iniş hâlinin de Konvansiyon'un kapsamı altına alındığı belirtilmiştir.

Esasında Konvansiyonların kapsamı hakkındaki ilk hükümlerde yer alması gereken bir ifadesi bulunan m. 18(4)'te ise (tadil edilmiş haliyle Varşova Konvansiyonu'nda m. 18(5)), taşıyıcının sorumluluğunun coğrafi uzantılarını tespit etmektedir.⁷¹³ Düzenlemenin resmî tercümesine göre “*Havayoluyla taşıma süresi, karada, deniz yoluyla ya da kara içinde su yoluyla havaalanı dışında gerçekleştirilen herhangi taşıma faaliyetini içermez. Eğer, bununla birlikte yükleme, teslimat ya da aktarma amacıyla bir havayoluyla taşıma anlaşmasının yerine getirilmesinde bu tür bir taşıma yer alırsa, aksi ispata tabi olacak biçimde, herhangi bir hasarın havayoluyla taşıma sırasında meydana gelen bir olayın neticesinde olduğu varsayılacaktır. Eğer bir taşıyıcı, taraflar arasında havayoluyla taşıma olacak biçimde anlaşması yapılmış bir taşımanın tamamının ya da bir kısmının nakliyesini, gönderenin izni olmaksızın başka bir nakliye biçimi ile değiştirecek olursa, başka bir nakliye biçimiyle yapılan bu tür bir taşıma havayoluyla taşıma süreci dahilinde sayılacaktır.*”

İlgili düzenleme daha yakından incelendiğinde havayolu taşımasının havalimanı dışında gerçekleştirilen kara (karayolu veya demiryolu), denizyolu ve iç su yolu taşımalarını kapsamayacağı prensip olarak ifade edilmiştir.⁷¹⁴ Bununla beraber bu türden bir taşıma,

⁷¹² Yer hizmetleri veya antrepoda doğan zararlar açısından bkz. İstanbul BAM 14. HD., 17.12.2020, E. 2019/212, K. 2020/1429; İstanbul BAM 12. HD., 18.05.2017, E. 2017/184, K. 2017/213; İstanbul BAM 12. HD., 01.11.2018, E. 2018/145, K. 2018/1356; Yargıtay 11. HD, 14.07.2011, E. 2010/655; K. 2011/8895; Yargıtay 11. HD, 21.10.2014, E. 2013/14790, K. 2014/16144; Yargıtay 11. HD, 26.11.2014, E. 2014/11598, K. 2014/18366; Yargıtay 11. HD, 16.09.2019, E. 2018/3961, K. 2019/5399. Dipnotta yer verilen kararlara erişim için bkz. <www.legalbank.net>, (04.04.2021). Gümrük işlemleri sırasında gümrük idaresinin deposunda zarar gören kargo, hava taşıyıcısının sorumluluğu altında kabul edilmemektedir. Bilgi için bkz. Abeyratne, s. 13. Konu hakkında ayrıntılı tartışma için bkz. Dempsey/Milde, s. 175.

⁷¹³ Hoeks, s. 239.

⁷¹⁴ Dempsey/Milde, s. 169. Konunun tartışıldığı bir kısım mahkeme kararlarından örnek verilirse *Victoria Sales Corp. v. Emery Air Freight, Inc.* davasında karardan bir multimodal taşıma sözleşmesinin mi yoksa taşımanın ayrı bölümlerinin birden fazla sözleşme ile ayrı kişilere devredildiği bir taşıma ilişkisinin mi bulunduğu anlaşılammaktadır. Varşova Konvansiyonu m. 18 hükmü olayda tartışma konusu olmuştur.

Almanya'nın Frankfurt kentinden A.B.D.'nin New York kentine gönderilmek üzere hazırlanan tıbbi ürünler önce Amsterdam Schiphol Havalimanı'na kamyon ile karayoluyla, oradan da New York John F. Kennedy Havalimanı'na havayoluyla gönderilmiştir. Yükler havalimanının dışında, 400 metre civarında bir mesafede yer alan hava taşıyıcısı *Emery Air Freight Inc.*'in deposuna götürülmüştür. Yükün teslim alınması için depoya gelindiğinde kayıp olduğu fark edilmiştir. Taraflar yükün *Emery Air Freight Inc.*'in deposunda kaybolduğu konusunda hemfikirdir. Zararın tazmini için gönderilenlerden *Victoria Sales Corporation* ve *Fritz Air Freight, Inc.* dava açmıştır. A.B.D. Güney New York Bölge Mahkemesi (*United States District Court for the Southern District of New York*) kararında, Varşova Konvansiyonu m. 18'i geniş bir yoruma tâbi tutarak pratik hayatın gerekleri ve ticarî ihtiyaçlar nedeniyle depoların havalimanının dışında, havalimanına yakın bir konumda kurulabileceğini, fakat bunların fonksiyonel olarak havalimanının bir parçası olduğunu belirtmiştir. Mahkeme bu doğrultuda Varşova Konvansiyonu hükümlerinde tespit edilen sorumluluk sınırları dikkate alınarak tazminat tutarını belirlemiştir. Kararın temyizi üzerine A.B.D. Temyiz Mahkemesi'nde (*United States Court of Appeals*) görülen davada mahkeme, bir Konvansiyon'un hükümlerinin açık ve net biçimde ortaya koyulduğu durumlarda onun yoruma tâbi tutulamayacağını belirterek Varşova Konvansiyonu m. 18'de yer alan ve hava taşımalarını hava taşımacılığı haricinde ancak havalimanında gerçekleşen faaliyetlerle sınırlı tutan hükmün genişletilemeyeceği sonucuna varmıştır. Bu doğrultuda Varşova Konvansiyonu'na göre sorumluluğu belirleyen Güney New York Bölge Mahkemesi'nin kararını bozmuştur. Karar için bkz. *Victoria Sales Corp. v. Emery Air Freight, Inc.* 917 F.2d 705 (2nd Cir. 1990) <<https://casetext.com/case/victoria-sales-corp-v-emery-air-freight-inc>>, (02.02.2020).

Benzer nitelikte diğer bir karara konu olayda davacılar *Siemens AG*, *Schenker Australia* ile Almanya'dan Avustralya'daki deposuna iki palet elektronik ürünün taşınması konusunda anlaşmıştır. Ürünler Berlin Havalimanı'ndan Frankfurt'a oradan da Melbourne'e havayoluyla taşınmıştır. Frankfurt ile Melbourne arasındaki taşıma Singapur Havayolları ile gerçekleştirilmiştir. Melbourne Havalimanı'nda ürünler *Schenker* tarafından teslim alınmış ve havalimanının 4 kilometre dışındaki deposuna götürülmek üzere kamyonla yüklenmiştir. Depoya götürülürken paletlerden birisi kamyonla uygun şekilde sabitlenmediğinden düşmüş ve zarar görmüştür. Oluşan zararda *Schenker*'in sorumluluğu sabit ise de sorumluluğun Varşova Konvansiyonu'na göre sınırlandırıp sınırlandıramayacağı tartışma doğuran noktalardan birisini oluşturmuştur. İlk derece mahkemesi olarak New South Wales Yüksek Mahkemesi (*The Supreme Court of New South Wales*) Varşova Konvansiyonu'nun, m. 18 hükmü sebebiyle, yalnızca Melbourne Havalimanı'nın sınırları içerisinde uygulanabilir olduğu sonucuna varmıştır. Zararın olduğu yer ise havalimanının dışında kalmaktadır. New South Wales Temyiz Mahkemesi (*Court of Appeal of New South Wales*) ve Avustralya Yüksek Mahkemesi (*High Court of Australia*) tarafından yapılan değerlendirmede bu noktada ilk derece mahkemesi ile aynı sonuca varılmıştır. Karar için bkz. <[https://archive.onlinedmc.co.uk/siemens_v_schenker_\(high_court\).htm](https://archive.onlinedmc.co.uk/siemens_v_schenker_(high_court).htm)>, (02.12.2022).

Benzer olaylarda, Montreal ve Varşova Konvansiyonu'nun uygulama alanının genişletildiği kararlar da verilmiştir. Varşova Konvansiyonu'nun uygulama alanını genişleten (aynı yöndeki görüş için bkz. Leloudas, s. 103) bir hüküm *Magnus Electronics, Inc. v. Royal Bank of Canada* davasında verilmiştir. Söz konusu hükme konu olayda davacı *Magnus Electronics*, dava dışı üçüncü kişi olan Bay Di Lullo ile jeneratör satımı konusunda anlaşmıştır. Bunun üzerine *Magnus Electronics* jeneratörlerin A.B.D.'nin Miami kentinden, Arjantin'in Buenos Aires kentine gönderilmesi için bir taşıma işleri komisyoncusunu görevlendirmiş, o da taşıma işinin yerine getirilmesi için davalılardan birisi olan *Aerolineas* ile hava taşıma sözleşmesi akdetmiştir. *Aerolineas* yükü, sözleşmeye göre Arjantin'de bulunan *Royal Bank*'a taşıyacak, burada malın ulaştığı Bay Di Lullo'ya haber verecektir. Bay Di Lullo, jeneratörlerin bedelini ödedikten sonra mal Banka tarafından kendisine teslim edilecektir. Bu konuda iki ayrı işlem yapılmıştır. İkisinde de tam olarak *Aerolineas*'ın mı, Banka'nın mı, yoksa her ikisinin birlikte mi hatalı biçimde hareket ettiği anlaşılacakla beraber, malın bedeli tahsil edilmeden yük Bay Di Lullo'ya teslim edilmiştir. Bay Di Lullo ise sonrasında eksik ödeme gerçekleştirmiştir. Bunun üzerine zararın tazmini için *Magnus Electronics*, Banka'ya ve *Aerolineas*'a dava açmıştır. Mahkeme, Varşova Konvansiyonu m. 18 düzenlemesini uygulamıştır. Malların hava taşıyıcısının uhdesinde kaldığı süre boyunca hava taşımalarının sona ermediğine, bu sebeple bankaya teslim edilme sürecine kadar hava taşıyıcısının sorumluluğunun devam ettiğine karar vererek Varşova Konvansiyonu'nun sorumluluk ve zamanaşımı hükümlerini uygulamıştır. Karar için bkz.

hava taşıması sözleşmesi çerçevesinde kargonun yüklenmesi, teslimi ve aktarılması amacıyla gerçekleştiriliyorsa, aksi iddia ve ispat edilmediği sürece, taşıma sırasında meydana gelen zararın hava taşımasında oluştuğu kabul edilecektir.⁷¹⁵ Öğretide, hükmün

Magnus Electronics, Inc. v. Royal Bank of Canada, United States District Court for the Northern District of Illinois (611 F. Supp. 436-N.D. III. 1985), 15.05.1985, <<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/611/436/2003096/>>, (03.02.2020). Havalimanı dışında gerçekleşen zarara Varşova Konvansiyonu'nun uygulanıp uygulanamayacağına dair benzer sonuçlara varan bir başka karar için bkz. *Kuropatkin v. TRT International Ltd. et al* kararı.

⁷¹⁵ Bahsi geçen karinenin tartışıldığı örnek bir kararda (*Commercial Union Insurance Company v. Alitalia Airlines S.p.A.*), zararın oluştuğu yerin belirlenemediği bir olayda Varşova Konvansiyonu hükümleri ilginç bir yoruma tâbi tutulmuştur. Karara konu olayda, *Ilapak S.p.A.* tarafından İtalya'daki şirketinden, A.B.D.'nin Pensilvanya eyaletinin Newtown kentindeki antreposuna makarna paketleme makinesi gönderilmesi hususunda *Gava S.p.A.* ile anlaşılmıştır. Bunun üzerine *Gava S.p.A.*, *Ilapak S.p.A.*'ya bir hava yük senedi vermiştir. Söz konusu belgede Floransa'da kurulu olan *Ilapak S.p.A.* taşıtan, Newtown'da kurulu olan *Ilapak USA* ise gönderilen olarak adlandırılmıştır. *Gava S.p.A.*, "taşıyıcı *Alitalia*'nın temsilcisi" sıfatıyla belgeyi imzalamış, bu belgede *Alitalia* ilk taşıyıcı olarak belirtilmiştir. Ayrıca, Floransa kalkış, New York ise varma yeri havalimanı olarak gösterilmiştir. Taşıma, makinenin *Gava S.p.A.* tarafından *Ilapak S.p.A.*'nın şirketinden alınması, Floransa'daki havalimanına götürülmesi, buradan *Alitalia* tarafından New York John F. Kennedy Havalimanı'na havayoluyla taşınması ve havalimanından Newtown'a *Gava USA* tarafından kamyon ile götürülmesi aşamalarını kapsamaktadır. Hava taşıması kısmı için ayrıca *Alitalia* tarafından bir yük senedi daha düzenlenmiştir. Bu belgede *Gava S.p.A.* taşıtan, *Gava USA* ise gönderilen olarak tayin edilmiştir. Tüm taşıma süreci boyunca ahşap kasada taşınan makine, *Gava USA*'e teslim edilmiştir. Bu şirketin temsilcisinden yükün hasarsız teslim alındığına dair bir beyan alınmıştır. Ne var ki, nihâi varış noktasında (*Ilapak S.p.A.*'nin antreposunda) ahşap kasalardan çıkarılan makinenin hasar gördüğü anlaşılmış, ilgililere bildirimde bulunulmuştur. Bunun üzerine zararın bedeli *Ilapak S.p.A.*'nın sigortacısı konumunda olan *Commercial Union Insurance Company* tarafından ödenmiş ve sigortacı tarafından *Alitalia*, *Gava S.p.A.*, ve *Gava USA*'a hava açılmıştır. A.B.D. Doğu New York Bölge Mahkemesi'nde (*United States District Court for the Eastern District of New York*) görülen davada, mahkeme, davacı lehinde karar vermiştir. Ancak hem davalılar hem de davacı, kararın bir kısmına karşı temyiz başvurusunda bulunmuştur. Bunun üzerine, A.B.D. Temyiz Mahkemesi'nde (*United States Court of Appeals*) değerlendirilen temyiz başvurusunda, Varşova Konvansiyonu'nun uygulanabilirliği değerlendirilmiştir.

Mahkemenin kararında tartışmalı olan birkaç nokta içerisinde çalışmamız bakımından önem taşıyan, Varşova Konvansiyonu m. 18(5)'te yer alan karinenin uygulanması hakkındaki tartışmadır. Kararda, zararın hava taşımasında oluşup oluşmadığının tam anlamıyla belirlenemediğine dikkat çekilmiştir. Bu durumda *Alitalia*, sorumluluğunun Varşova Konvansiyonu'na göre yalnızca hava taşıması kısmında bulunduğunu, aynı Konvansiyon'un m. 31 hükmüne göre multimodal taşımada hava taşıyıcının sorumluluğunun ancak Varşova Konvansiyonu m. 1'e giren hâllerle sınırlı olduğunu iddia etmektedir. *Alitalia* ayrıca, hava taşımasından önce veya sonra gerçekleştirilen karayolu taşımasının, Varşova Konvansiyonu m. 18(5) anlamında hava taşımasına ek, onu gerçekleştirmek için gerekli olan yükleme, boşaltma veya nakil işlemlerinden birisi olmadığını bir kombine taşıma sözleşmesinin ayrı bir ayağı olduğunu savunmaktadır. Bu iddiasını da kendisinin yalnızca hava taşımasını kapsayan bir hava yük senedi düzenlemiş olmasına dayandırmaktadır. Dolayısıyla m. 31'e göre ancak taşıtanın zararın hava taşımasında oluştuğunu kanıtlaması hâlinde sorumluluğunun bulunacağını belirtmekte, zararın hava taşımasında oluştuğu kanıtlanmadığından da Varşova Konvansiyonu hükümleri uyarınca kendisine sorumluluk yüklenemeyeceğini vurgulamaktadır. Mahkeme bu noktada *Gava* tarafından gerçekleştirilen karayolu taşımalarının m. 18 anlamında hava taşımasına ek nitelikli mi olduğunu yoksa bağımsız bir taşıma aşaması niteliği mi taşıdığını incelemiştir. Mahkemeye göre m. 18'in şartlarının oluşmadığını ispat yükü hava taşıyıcısına düşmektedir. Kararda, Varşova Konvansiyonu'nun hava taşımasına ek hizmet niteliği taşıyan taşıma türlerinin nasıl olması gerektiği konusunda ayrıntılı bilgi verilmediğine dikkat çekilmiştir. Diğer bir

sistematiğine ve yalnızca taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin bir boyutunun olmasına yöneltelen eleştirilerin⁷¹⁶ haricinde, diğer taşıma türlerine de uzanan lafzî nedeniyle belirsizliğe yol açtığı, diğer taşıma türlerine yönelik hukukî düzenlemeler ile çatışma alanları doğurduğu şeklinde bir sonuca varılmıştır.⁷¹⁷

Bir bütün olarak değerlendirildiğinde, prensip olarak, Montreal Konvansiyonu'nda havayolu taşıyıcısının sorumluluk sınırının havayoluyla ve hava aracıyla taşımayı içerdiği, bunun haricinde ancak havalimanı sınırları içerisinde gerçekleştirilen diğer tür taşımaları da kapsadığı sonucuna varılmaktadır.⁷¹⁸ Bir hava taşıma sözleşmesi çerçevesinde istisnaen yükün yüklenmesi, teslimi ve aktarılması için havalimanı sınırları dışında başka tür bir taşımadan faydalanılıyorsa da ancak zararın bu taşımalar sırasında doğduğu ispat edilemezse Montreal Konvansiyonu uygulanacaktır.⁷¹⁹ Söz konusu düzenlemenin şartları daha yakından incelendiğinde, havalimanı dışında gerçekleşen

ifadeyle, kara taşımasının hava taşımasına ilave, onu tamamlayıcı bir taşıma türü olup olmadığı ayrımında karayolu taşımasında kat edilen mesafenin mi, geçirilen zamanın mı esas alınacağı bilinmemektedir. Mahkeme, *Alitalia* tarafından bağımsız bir hava yük senedi düzenlenmiş olmasının ve bu belgede karayolu taşımasının kapsam altına alınmamasının m. 18(5) uyarınca bu kısmın hava taşımasına ek bir hizmet taşımadığını ifade etmekte yeterli olmadığını belirtmiştir. Ayrıca, eşyada oluşan zararın teslimat sırasında ilk bakışta belirli olmaması sebebiyle, malın hasarsız teslim edildiği yönünde bir belge temin edilmesinin de sorumluluktan kaçınmaya yetmeyeceğini vurgulamıştır. Tüm bunlara ilaveten, *Ilapak S.p.A.* ile *Gava S.p.A.* arasında bir hava taşıma sözleşmesi yapıldığından, hava taşıması dışındaki diğer tüm taşımaların hava taşımasının gerçekleştirilmesi amacıyla dayandığı, ona ilave bir hizmet taşıdığı sonucuna varılmıştır. Aynı şekilde, hava taşıma sözleşmesini yaparken, *Gava S.p.A.*'nın hava taşıyıcısı *Alitalia*'nın vekili gibi hareket ettiği, *Alitalia*'nın da bu şekilde sözleşmenin bir tarafı olduğu ifade edilmiştir. Bu bakımdan mahkeme tarafından Varşova Konvansiyonu m. 18 uyarınca Konvansiyon'un uygulanması uygun bulunmuştur. Karar için bkz. *Commercial Union Insurance Company v. Alitalia Airlines, S.p.A., Gava International Freight Consolidators (USA), Inc., Gava International Freight Consolidators, S.p.A., United States Court of Appeals, Second Circuit (02-7272CON, 23.10.2003)*. Erişim için bkz. <<https://openjurist.org/347/f3d/448/commercial-union-insurance-company-v-alitalia-airlines>>, (06.02.2020).

⁷¹⁶ Bkz. Hoeks, s. 237, 239.

⁷¹⁷ Aynı yönde bkz. Hoeks, s. 238.

⁷¹⁸ Benzer yönde bkz. Backden, s. 84; Dempsey/Milde, s. 230; Hoeks, s. 239; Leloudas, s. 86.

⁷¹⁹ Zararın hava taşıması sırasında gerçekleşmediğini ispat yükü genellikle Montreal Konvansiyonu'nun uygulanmasını istemeyen tarafa düşmektedir. Çoğunlukla da bu taraf taşıyıcıdır. Zira, taşıyıcı için hava taşıma hukukunu düzenleyen Konvansiyonlar daha yüksek maddî karşılık ödemesini gerektiren, sorumluluktan kurtulmasının koşullarının diğer taşıma türlerine göre daha kısıtlı olduğu düzenlemelerdir. Aynı yönde bkz. Backden, s. 84.

taşımanın bir havayolu ile eşya taşınması sözleşmesinin gerçekleştirilmesi amacına hizmet etmesi, kargonun hava taşıtına yüklenmesi, teslimi veya aktarılması maksadıyla gerçekleşmesi⁷²⁰ ve zarar havayolu taşıması dışında gerçekleşiyorsa da bunun ispat edilememesi üç kümülatif koşuldur.⁷²¹ Yine de bu kriterlerin tespiti ifade edildiği kadar kolay değildir. Özellikle havalimanı dışında gerçekleşen taşımanın hava taşımasını gerçekleştirmek amacıyla mı yoksa bağımsız bir taşıma vasfı mı taşıdığı mahkeme kararlarında da yoğun biçimde tartışılmaktadır.⁷²²

Netice olarak, CMR ve CIM'den farklı biçimde Montreal Konvansiyonu'nun m. 1 ve m. 38 (Varşova Konvansiyonu m. 31) ifadesi dikkate alındığında bir multimodal taşıma sözleşmesinin hava taşıması kısmından doğan ihtilâflara bu uluslararası anlaşmanın hükümlerinin uygulanabileceği sonucuna varmaktayız.⁷²³ Fakat bu sonuç açıkça ilgili uluslararası anlaşmanın lafzından kaynaklanmaktadır. Yine dikkat çekici bir diğer nokta, CMR ve CIM'den farklı olarak havayolu taşıma konvansiyonlarında bir multimodal taşıma sözleşmesinin tümüne hava taşıma rejiminin uygulanmasını içeren bir madde bulunmamasıdır.⁷²⁴ Kurallar prensip olarak hava taşımalarına tatbik edilmekte; ancak istisnaen m. 18(4)'te yer verilen koşullar çerçevesinde, hava taşıma sözleşmesine hizmet edecek şekilde yükün yüklenmesi, aktarılması ve teslimi amacını taşıyan ve zararın oluştuğu aşamanın belirlenemediği, havalimanı dışında gerçekleşen taşımalarda da uygulanabilmektedir.

⁷²⁰ *Hoeks* tarafından m. 18(4)'ün uygulanabilmesi için kargonun yüklenmesi, teslimi ve aktarılması amacıyla yapılan ilave taşımanın bir başka tarifeli uçak ile gerçekleştirilememesi bir şart olarak belirtilmiştir. Bkz. *Hoeks*, s. 248.

⁷²¹ Aynı şekilde bkz. *Hoeks*, s. 240; *Leloudas*, s. 86.

⁷²² Bkz. *Commercial Union Insurance Company v. Alitalia Airlines, S.p.A., Gava International Freight Consolidators (USA), Inc., Gava International Freight Consolidators, S.p.A* kararı.

⁷²³ Aynı şekilde *Leloudas*, s. 90; *Hoeks*, s. 236.

⁷²⁴ Tespit için bkz. *Hoeks*, s. 235.

2.3.5. Deniz Hukuku Konvansiyonlarının Multimodal Taşımaya Uygulanmaları Yönünden Değerlendirilmeleri

2.3.5.1. Genel Olarak

Multimodal taşıma ile gerçekleşen küresel düzeyli eşya taşımaları istatistiksel olarak değerlendirildiğinde, bunların hemen hemen %90'ı denizyolu taşıması içermektedir.⁷²⁵ Nitekim, uluslararası ticarete sayı ve boyut yönünden büyük, ağır yüklerin uzak mesafeler arasında ulaştırılması ihtiyacı denizyolu taşımacılığının tercihini kaçınılmaz kılmaktadır. Bu bakımdan denizyolu taşımasını düzenleyen küresel mercekli özel hukuk düzenlemelerinin değerlendirilmesi de multimodal taşıma açısından önem taşımaktadır.

Uluslararası deniz ticareti hukukuna yönelik özel hukuk düzenlemelerinin arka planına bakıldığında, süreç açısından, Roma ve Antik Yunan döneminde deniz ticaretine dair ilk hukuk kurallarının oluşturulmaya başlandığı ifade edilmektedir.⁷²⁶ Fakat bu disiplinin kurallarının daha ziyade teamüller çerçevesinde şekillenmesi sebebiyle Roma Hukuku'ndan farklı bir düzlemde ilerlediği belirtilmektedir.⁷²⁷ Bununla birlikte, söz konusu dönemden bu yana taşıyıcının sorumluluğu ve sorumluluğun sınırlandırılması hususu uyuşmazlıkların ve aynı doğrultuda oluşturulan kuralların temelinde yer almaktadır.⁷²⁸

⁷²⁵ Bkz. Drews, s. 306. Dünyada ticarî faaliyetin %90'ının denizyolu taşıması içerdiği, Türkiye'de de 2008 yılı itibarıyla bu oranın %86 olduğuna dair bkz. Cumalıoğlu, s. 2, dp. 3.

⁷²⁶ Maurer, Andreas: "Transnational Shipping Law: The Role of Private Legal Actors in International Shipping", *The Role of Arbitration In Shipping Law*, (ed. Goldby, Miriam/Mistelis, Loukas), Oxford University Press, Oxford 2016, s. 229; Backden, s. 33; Booyesen, s. 295. Ayrıca bkz. Yazıcıoğlu/Kender/Çetingil, s. 5; Akan, s. 3, dp. 1; Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, s. 9.

⁷²⁷ Tetley, William: "Uniformity of International Private Maritime Law-The Pros, Cons, and Alternatives to International Conventions-How to Adopt an International Convention", *Tulane Maritime Law Journal*, 2000, Vol. 24, N. 2, s. 784; Mandelbaum, s. 3; Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, s. 9; La Mattina, Andrea: "Decision Making and Maritime Law: The Role of *Lex Marittima*", çalışmamızda "*Lex Marittima*" olarak anılmıştır, *Il Diritto Marittimo*, 2017, Terza Serie, s. 64.

⁷²⁸ Johansson, s. 109.

Daha önce de ifade edildiği üzere taşımacılık ve özellikle de denizyolu taşımacılığı çeşitli tehlikelere karşı yüksek risk içermektedir. Büyük hacimli bir koyteyner gemisinin yanması veya bir deniz kazası neticesinde batması hâlinde taşıyıcı yüksek tazminatlar ile karşı karşıya kalabilmektedir.⁷²⁹ Deniz ticaretinin ekonominin işleyişindeki vazgeçilmez rolü ve devlet politikalarında da taşıdığı önem, taşıyıcıların faaliyetlerini sürdürmeleri yönünden teşvik edilmeleri, ulusal ve uluslararası düzenlemeler ile de bir ölçüde korunmaları yönünde bir yaklaşım sergilenmesine neden olmuştur.⁷³⁰ Öte yandan kimi zaman, taşıma sözleşmeleri ve konişmentolarda yer verdikleri kayıtlar ile taşıyıcıların taşıtanları zayıf konumda bırakarak kendilerini her türlü riske karşı sorumsuz kılmaya çalıştıkları da ifade edilmiştir.⁷³¹ Bu bağlamda, taşıtanlar ile yükle ilgililerin menfaatlerini de düzenlemeler bağlamında gözetmek gerekmiştir.

Monarşi döneminde genel anlamda taşıyıcı ve taşıtan ile yükle ilgililer arasındaki risk paylaşımı ortak bir çizgideyken, 19. yüzyıl itibariyle mücbir sebep hâli dışında, taşıyıcıyı her türlü zarardan sorumlu tutan katı bir sorumluluk anlayışının benimsendiği söylenebilir.⁷³² Bununla birlikte, söz konusu anlayışın emredici karakter taşıması ve taşıyıcıların o dönemin piyasasındaki güçlü konumları sebebiyle konişmentolarda yer verdikleri hükümler ile rahatlıkla sorumluluklarını büyük ölçüde sınırlandırmaya veya kaldırmaya çalıştıkları dikkati çekmektedir.⁷³³ Taşıtan ve gönderilen bakımından ortaya

⁷²⁹ Çağa, s. 289.

⁷³⁰ Çağa, s. 289.

⁷³¹ Johansson, s. 82; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku-I, s. 20.

⁷³² Johansson, s. 82; Sturley, Michael F.: “Transport Law for the Twenty-First Century: An Introduction to the Preparation, Philosophy, and Potential Impact of the Rotterdam Rules”, A New Convention for the Carriage of Goods by Sea-The Rotterdam Rules, (ed. Thomas, D. Rhidian), Lawtext Publishing Limited, Oxon 2009, s. 4; Backden, s. 34; Mandelbaum, s. 3; Booyesen, s. 295-296; Yetiş-Şamlı, Sınırlı Sorumluluk, s. 103.

⁷³³ Johansson, s. 82; Aksoy, Fıilî Taşıyıcı, s. 144; Sturley, New Convention, s. 4; Mankowski, Peter: “The Rotterdam Rules-Scope of Application and Freedom of Contract”, çalışmamızda “Rotterdam Rules” olarak anılmıştır, European Journal of Commercial Contract Law, 2010, Vol. 2, No. 1-2, s. 17; Nikaki, Theodora/Soyer, Barış: “A New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain, Inclusive and Efficient, or Just Another One for the Shelves?”, Berkeley Journal of International Law, 2012, Vol. 30, N. 2, s. 303; Backden, s. 35; Akan, s. 11; Hoeks, s. 297; Mandelbaum, s. 9; Booyesen, s. 296; Yetiş-Şamlı, Sınırlı Sorumluluk, s. 103; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku-I, s. 20; Ateş, Ebru: Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen “Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların

çıkan bu olumsuz sonuç, düzenlemelerin emredici niteliğe kavuşturulması ve risk ile sorumluluğun orantılı şekilde paylaştırılarak yeniden ele alınmasını gerektirmiştir.⁷³⁴ Devletler iç hukuk düzenlemelerinde meseleyi değerlendirmiş veya teamül niteliğindeki uygulamalar ile ticaret sürdürülebilmiş ise de küresel bir çözüme ve yazılı kurallara ihtiyaç duyulduğundan 1924 tarihinde Lahey Kuralları oluşturulmuş ve pek çok devlet tarafından kabul edilmiştir.⁷³⁵

Lahey Kuralları, genel olarak, taşıyıcının yükümlülükleri ve yükün kaybı veya hasara uğraması durumundaki sorumluluğunu düzenlemektedir. Bu bakımdan denizyolu ile eşyanın taşınması ile ilgili her konu hakkında bir hüküm içermemektedir. Kurallar'da gecikmeden doğan zarardan sorumluluk hususu hakkında herhangi bir hüküm yer almadığı gibi, mahkemelerin yargı yetkisi veya tahkim hakkında da herhangi bir hüküm bulunmamaktadır.

Lahey Kuralları konusunda dikkati çeken bir diğer önemli nokta ise, Kuralların denizyolu taşıma sözleşmesi veya denizyolu taşıma olgusu yerine daha ziyade konişmento odaklı olmasıdır. Söz konusu durum, Kuralların oluşturulması süreci ve öncesinde uygulamada ve deniz ticaretini alâkadar eden her türlü kambiyo ve bankacılık işleminde konişmentoların kullanılıyor olmasından kaynaklanmaktadır.⁷³⁶ Bu bakımdan Lahey Kuralları'nda da “deniz yoluyla eşyanın taşınması” veya “bir denizyolu ile eşyanın

Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun” Türk Hukukuna Etkisi, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2008, s. 5.

⁷³⁴ Johansson, s. 82; Aksoy, Fiilî Taşıyıcı, s. 144; Nikaki/Soyer, s. 303; Sweeney, Joseph C.: “UNCITRAL and the Hamburg Rules-The Risk Allocation Problem in Maritime Transport of Goods”, Journal of Maritime Law and Commerce, 1991, Vol. 22, N. 3, s. 517; Yetiş-Şamlı, Sınırlı Sorumluluk, s. 104.

⁷³⁵ Johansson, s. 82; Nikaki/Soyer, s. 303; Çağa, s. 290. Lahey Kuralları'nın kabulüne kadar olan sürecin ayrıntıları ve karşılaştırmalı hukuktaki düzenlemeler hakkında bkz. Sturley, New Convention, s. 4-5; Backden, s. 36; Reynolds, Francis: “Hague, Visby, Hamburg and Rotterdam: A Maritime Tour of Northern Europe”, Serving the Rule of International Maritime Law: Essays in Honour of Professor David Joseph Attard, (ed. Norman A. Martinez Gutierrez), Routledge, Oxfordshire/New York 2010, s. 236-237; Sweeney, s. 512 vd.; Mandelbaum, s. 7 vd.

⁷³⁶ Karan, Hakan: “Yargıtay'ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği”, çalışmamızda “Konişmentolu Taşımalar” olarak anılmıştır, XVII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar (Ankara, 9-10 Haziran 2000), Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 2000, s. 225.

taşıması sözleşmesi” değil, taraf devletlerden birisinde düzenlenmiş “*konişmento veya benzeri nitelikte bir belge içeren deniz yolu ile eşya taşınması ilişkileri*” düzenlenmektedir.⁷³⁷ Lahey Kuralları’nın bu yaklaşımı, Türkiye’nin henüz tarafı olmadığı Brüksel Protokolü ile getirilen esaslar ile de değişikliğe uğramamıştır. Lahey-Visby Kuralları olarak söz ettiğimiz, Lahey Kuralları’na getirilen söz konusu değişiklikleri de içeren hükümlerde de yine *konişmento* ya da benzeri bir belgenin varlığı esas alınmış ise de bazı ilave uygulanma koşulları da getirilmiştir.

1978 tarihli Hamburg Kuralları ise, 1924 tarihli Lahey Kuralları ile 1968 tarihli Lahey-Visby Kuralları’nın yerini almak üzere benimsenmiştir. Lahey ve Lahey-Visby Kuralları’nın hazırlık aşamasında gelişmekte olan devletlerin rolünün kısıtlı olduğu ve bu devletlerden gelişmiş devletlere yönelen ticarî faaliyet ile birlikte taşımacılığın da yoğun biçimde gerçekleştiği değerlendirildiğinde, gelişmekte olan devletlerde bulunan taşıtanların güçsüz konumda yer aldığı ve Lahey Kuralları’nın sorumluluk hükümlerinden eşit biçimde istifade edemedikleri iddia edilerek, yeni bir konvansiyon çalışması çerçevesinde, onların da menfaatlerinin dikkate alınması istenmiştir.⁷³⁸ Anılan gerekçelerle, tıpkı Multimodal Taşıma Konvansiyonu’nda olduğu gibi, BM’nin gelişmekte olan ülkelere dair ekonomik faaliyetler ile ilgili birimi olan Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (*United Nations Conference on Trade and Development*, “*UNCTAD*”)’nin bünyesinde yeni çalışmalar başlatılmış ve sonrasında bu çalışmalar

⁷³⁷ Bkz. Lahey Kuralları, m. 1(b)’deki taşıma sözleşmesi kavramının tanımı ile Kuralların kapsamı hakkındaki m. 10 hükmü.

⁷³⁸ Selvig, Erling: “The Hamburg Rules, the Hague Rules and Marine Insurance Practice”, çalışmamızda “Insurance” olarak anılmıştır, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1981, Vol. 12, N. 3, s. 303-304; Selvig, Erling: “Hamburg Rules-Convention on Carriage of Goods by Sea 1978”, çalışmamızda “Hamburg Rules” olarak anılmıştır, *The Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook*, 1978, s. 11; Faghfour, Mahin: “UNCTAD and Its Role in Regulation of Liability for Carriage of Goods by Sea and Multimodal Transport”, *Serving the Rule of International Maritime Law-Essays in Honour of Professor David Joseph Attard*, (ed. Norman A. Martinez Gutierrez), Routledge, Oxfordshire/New York 2010, s. 258; Backden, s. 37; Hoeks, s. 298; Reynolds, s. 243; Tetley, s. 803; Karan, Hakan: “The Rotterdam Rules v. The Hague and Hamburg Rules”, *Recent Developments in Maritime Law: Papers Submitted to the Joint Seminars of the German and Turkish Maritime Law Associations* (held in Hamburg on 25 August 2011 and in İstanbul on 6 October 2011), çalışmamızda “Rotterdam Rules” olarak anılmıştır, *Deniz Hukuku Derneği*, İstanbul 2012, s. 111.

UNCITRAL tarafından sürdürülerek Hamburg Kuralları hazırlanmıştır.⁷³⁹ 1992 yılında yürürlüğe giren Hamburg Kuralları kısıtlı taraftar bulduğundan deniz ticaretinde çok etki gösteren bir metin olma yönüne gidememiştir.⁷⁴⁰ Ayrıca, bu konvansiyona taraf olan devletler arasında da deniz ticaretinde en çok faaliyet gösterenler de yer olmadığından dünya üzerinde uygulanmasının yaygın olduğundan da söz edilememektedir.

Rotterdam Kuralları ise, uluslararası taşımacılıkta konteyner kullanımı paralelinde gerçekleşen gelişmeler dikkate alınarak Uluslararası Denizcilik Komitesi (*Comite Maritime International*, “CMI”)’nin tasarısı ışığında UNCITRAL öncülüğünde hazırlanmış⁷⁴¹, merkez noktasını denizyolu taşımacılığının oluşturduğu bir konvansiyon çalışmasıdır. 2009 yılında imzaya açılarak 25 devlet tarafından imzalanmıştır. Bununla birlikte, yürürlüğe girmesi için 20 devlet tarafından onaylanması gerekli ise de henüz sadece Kongo, İspanya, Togo, Kamerun ve Benin tarafından onaylandığı için, bugün itibarıyla, yürürlüğe girememiştir.

Rotterdam Kuralları temelde denizyolu taşımacılığı hakkında düzenlemeler içermekle birlikte, kısmen de olsa denizde eşyanın taşınmasını içeren ve yabancılık unsuru bulunduran bir taşıma sözleşmesini tüm yönüyle düzenlemeyi hedef edinmiştir.⁷⁴² Bu bakımdan multimodal taşıma açısından önemli bir konvansiyon çalışmasıdır. Fakat, denizyolu taşıma aşaması bulunmayan bir multimodal taşımacılık ilişkisinde Rotterdam

⁷³⁹ Kuralların hazırlık çalışmalarının ayrıntıları için bkz. Sweeney, s. 520 vd; Yazıcıoğlu, Emine: Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, çalışmamızda “Hamburg Kuralları” olarak anılmıştır, Beta, İstanbul 2000, s. 5-7.

⁷⁴⁰ Birtakım diğer eleştiriler için bkz. Hoeks, s. 298; Yetiş-Şamlı, Sınırlı Sorumluluk, s. 106; Yazıcıoğlu/Kender/Çetingil, s. 388; Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 7-12.

⁷⁴¹ Hazırlık çalışmalarının ayrıntıları için bkz. Bokareva, s. 5; Hancock, Multimodal Transport, s. 34; Nikaki, Theodora: “Conflicting Laws in Wet Multimodal Carriage of Goods: the UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods (Wholly or Partly) (by Sea)”, çalışmamızda “Conflicting Laws” olarak anılmıştır, *Journal of Maritime and Commerce*, 2006, Vol. 37, N. 4, s. 521 vd.; Ramberg, Unification, s. 814; Karan, Rotterdam Rules, s. 107.

⁷⁴² Bokareva, s. 5; Mankowski, Rotterdam Rules, s. 12; La Mattina, Rotterdam, s. 650; Kula-Değirmenci, Rotterdam Rules, s. 98; Kula-Değirmenci, Nil: “Türk Deniz Hukukunda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme”, çalışmamızda “Çoklu Taşımacılık” olarak anılmıştır, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2010, C. 1, S. 1, s. 87; Ramberg, Unification, s. 816; Hoeks, s. 299; Karan, Rotterdam Rules, s. 109; Sözer, Karma Taşımalar, s. 36-37.

Kuralları'nın uygulanma imkânı bulunmadığından, yeknesak kural eksikliğini tam manâda doldurduğundan söz etmek güçtür.⁷⁴³

Kurallar, Lahey ve Lahey-Visby sistemine yöneltilen temel eleştiriler⁷⁴⁴ dikkate alınarak, daha ayrıntılı bir çerçevede kaleme alınmıştır. İlâveten, Kurallar'ın elektronik ticaretin etkileri ile konişmento ve diğer taşıma belgelerinin fonksiyonlarını uluslararası ticarete daha etkin kılma maksadıyla hazırlandığına da dikkat çekilmelidir.⁷⁴⁵ Hazırlık aşamasında uygulayıcıların da desteklerinden çokça faydalandığı için pek çok problemi de çözüme kavuşturması beklenmektedir.⁷⁴⁶ Bununla beraber, sorumluluk hakkındaki hükümleri noktasında Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nın gelişim çizgisini izlediğinden, Rotterdam Kuralları'ndan denizyolu taşıma hukuku rejiminde radikal değişimler gerçekleştirmesi de beklenmemektedir.⁷⁴⁷ Ayrıca, Hamburg Kuralları'nın da yeterince taraftar bulamaması karşısında, henüz yürürlüğe girmemiş olan Rotterdam Kuralları'nın başarısı da belirsizliğini korumaktadır.⁷⁴⁸ Deniz ticareti hukukuna dair adı geçen dört ayrı özel hukuk konvansiyonu multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak kuralların tespiti

⁷⁴³ Ayrıca *Rosaeg* tarafından örneğin kısa bir denizyolu taşımasına kıyasla mesafe yönünden uzun bir karayolu taşıması içeren bir multimodal taşıma ilişkisine deniz hukuku rejimini baz alan Rotterdam Kuralları'nın uygulanması eleştirilmiş, taşıma türlerinden birisinin ön plana çıkarıldığı bir Konvansiyon ile multimodal taşımada yeknesaklaştırılma hedefine erişilemeyeceği ileri sürülmüştür. Bkz. *Rosaeg*, Erik: "The Rotterdam Rules as a Model for Multimodal Transport Law", çalışmamızda "Rotterdam Rules" olarak anılmıştır, *Journal of Commercial Contract Law*, 2010, Vol. 2, N.1-2, s. 94.

⁷⁴⁴ Eleştirilerin ayrıntıları için bkz. *Berlingieri*, Francesco: "Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules", *CMI Colloquium of the Rotterdam Rules*, 2009, çalışmamızda "Multimodal Aspects" olarak anılmıştır, <<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20F.%20Berlingieri%2013%20OKT29.pdf>>, (13.05.2020), s. 1; *Diamond QC*, Anthony: "The Rotterdam Rules", *LMCLQ*, 2009, s. 445-446; *La Mattina*, Rotterdam, s. 651.

⁷⁴⁵ *Glass*, s. 351; *Sturley*, *New Convention*, s. 27; *Eftestol-Wilhelmsson*, *Rotterdam Rules*, s. 280; *Mankowski*, *Rotterdam Rules*, s. 13; *Karan*, *Rotterdam Rules*, s. 109.

⁷⁴⁶ *Sturley*, *New Convention*, s. 26.

⁷⁴⁷ *Sturley*, *New Convention*, s. 31; *Ramberg*, *Unification*, s. 817; *Nikaki/Soyer*, s. 308; *The Rotterdam Rules an Attempt to Clarify Certain Concerns that Have Emerged*, s. 5, erişim için bkz. <<https://comitemari.time.org/wp-content/uploads/2018/05/The-Rotterdam-Rules-%E2%80%93-An-attempt-to-clarify-certain-concerns-that-have-emerged.pdf>>, (11.05.2020).

⁷⁴⁸ Konu hakkında ayrıntılı yorumları için bkz. *Diamond QC*, s. 448.

bakımından kapsam ve uygulanabilirlik hükümleri bağlamında önem taşıdığından aşağıda incelenecektir.

2.3.5.2. Multimodal Taşımaya Uygulanması Açısından Lahey Kuralları ve Brüksel Protokolü ile Getirilen Değişiklikler Işığında Lahey-Visby Sistemi

Lahey Kuralları günümüzde dünyanın deniz taşımaya katkıda bulunan çoğu devletin tarafı olduğu⁷⁴⁹, neredeyse bir asırlık geçmişe sahip bir uluslararası konvansiyon olarak konişmento ile düzenlenen ve gerekli şartları sağlayan denizyolu taşımalarına uygulanmaktadır. Kurallar Brüksel Protokolü ile önemli biçimde değişikliğe uğramıştır. Türkiye Lahey Kuralları'na taraf olup henüz Brüksel Protokolü'ne taraf değil ise de taraf olma hazırlığındadır ve mevcut TTK'nın hazırlık çalışmalarında Lahey-Visby sistemi dikkate alınmıştır.

Lahey ve Lahey-Visby Kuralları, kapsamalarını belirleyen hükümlerde bazı farklılıklar taşımakla birlikte, multimodal taşımaya yönelik tartışmalarda değerlendirilmeleri açısından aynı düzenlemeleri içerdiğinden bu başlık altında Lahey Kuralları konusundaki açıklamalarımızın Lahey-Visby Kuralları açısından da geçerli olacaktır. Açıklamalarımızda Lahey Kuralları'ndan söz edilirken aynı ifadeler Lahey-Visby Kuralları'nı da kapsayacak şekilde açıklanacaktır. Bununla birlikte, farklılık arz eden noktalar da belirtilecektir.

Yabancılık unsuru taşıyan ve denizyolu taşımaya içeren multimodal taşıma sözleşmelerinde uygulanması söz konusu olan Lahey Kuralları'na geniş bir bakış açısıyla yaklaşıldığında Brüksel Protokolü de dahil olmak üzere multimodal taşımaya yönelik özel bir hükmün bulunmadığı söylenebilir.⁷⁵⁰ Kurallar yalnızca şartları sağlayan denizyolu taşıma ilişkilerini düzenlemek üzere tasarlanmıştır. Varşova ve Montreal Konvansiyonları'nın dahi multimodal taşıma olarak sınıflandırabileceğimiz bazı ilişkilerde sınırlı ölçüde hava taşımaya aşan bir uygulama kapsamı bulunmaktayken,

⁷⁴⁹ Nikaki/Soyer, s. 304.

⁷⁵⁰ Johansson, s. 126; Hoeks, s. 299; Jerman, s. 588; Zekos, s. 247.

Lahey-Visby sisteminde aynı durumdan söz edilemeyecektir.⁷⁵¹ O hâlde bu kısım altında ancak Kuralların bir multimodal taşıma sözleşmesinin denizyolu taşıması kısmına uygulanabilirliğinin mümkün olup olmadığı değerlendirilebilecektir.⁷⁵² Söz konusu değerlendirme hakkında da ancak Kuralların hükümlerinden yola çıkarak bir sonuca varılabilecektir.

Lahey Kuralları m. 10'da Kuralların uygulanma alanı tespit edilmiştir. Bahsi geçen maddede ilk göze çarpan özellik Lahey Kuralları'nın uygulanmasının "*akîd devletlerden birisinde düzenlenen bir konişmentonun*" bulunması koşuluna bağlanmasıdır. Kısaca ifade edilecek olursa, yukarıda da bahsi geçtiği üzere Lahey Kuralları, ancak bir

⁷⁵¹ Konu hakkında bir İtalyan mahkemesinin kararından faydalanılacak olursa, karara konu olayda taraflar Çin'in Şanghay şehriden İtalya'nın Crespellino şehrine giysi emtiasının nakli için anlaşmıştır. İlk olarak denizyolu taşıması ile yükler İtalya'da La Spezia'ya getirilmiş oradan da karayolu taşımasına konu olmuştur. Yükler karayolu ile taşınırken sürücü tarafından çalınmıştır. Zararın tazmini için açılan davada davalıların bazı itirazları Lahey Kuralları'na dayandırılmıştır. Bu kapsamda konumuz bakımından önemli olan Lahey Kuralları'nın uygulanabilirliği hakkındaki tartışmadır. Bologna Mahkemesi karara konu olayda multimodal taşıma ilişkisinde denizyolu taşımasının ağırlıklı olduğunu, bununla birlikte Lahey Kuralları'nın multimodal taşımaya doğrudan uygulanamayacağını ifade etmiştir. Mahkeme'ye göre bu ilişkide Lahey Kuralları ancak taraflar sözleşmelerinde açıkça Kuralların uygulanmasını kararlaştırırsa denizyolu taşıması kısmına uygulanabilecektir. Karar için bkz. *ACE Europe Group c. Emil Cargo S.R.L., Hanjin Italy S.P.A. e Logtrainer S.R.L.*, birinci bölüm dp. 218.

⁷⁵² Hoeks, s. 299.

konişmento mevcutsa uygulanabilir.⁷⁵³ Bununla birlikte, Kurallar yalnızca konişmentoya değil, konişmentonun kaynağını aldığı taşıma ilişkisine uygulanmaktadır.⁷⁵⁴

Lahey-Visby Kuralları'nda ise, konişmento koşuluna ilaveten bazı farklılıklar ve ilave koşullar getirilmiştir. Buna göre Kurallar, iki farklı devlette yer alan limanlar arasındaki eşya taşımalarına ilişkin olan ve maddede alternatifli şekilde sayılan üç şarttan en azından

⁷⁵³ Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 115; Selvig, Erling: "Through-Carriage and On-Carriage of Goods by Sea", çalışmamızda "Through Carriage" olarak anılmıştır, American Journal of Comparative Law, 1979, Vol. 27, N. 2-3, s. 371; Yetiş-Şamlı, Sınırlı Sorumluluk, s. 106; Atamer, Kerim: "1924 Brüksel Sözleşmesi'nin Hükümleri, Türk Ticaret Kanunu'na Aynen Alındı mı?", Gündüz Aybay Armağanı, Aybay Yayıncılık, İstanbul 2004, s. 189; Kula-Değirmenci, Çoklu Taşımacılık, s. 87. Lahey Kuralları'na göre konişmentonun ciro edilebilir veya edilemez niteliğinin Kuralların uygulanması açısından fark yaratmadığı sonucuna varan *Süzel* için bkz. *Süzel*, s. 54-55. *Karan* ise, bu konuda farklı bir görüş belirtmektedir. Ona göre, bir denizyolu taşıma sözleşmesi içeren ilişkide açık veya zımnî biçimde konişmento düzenlenmesi ihtimali bulunuyorsa da Lahey Kuralları uygulanabilecektir. Görüş için bkz. *Karan*, Konişmentolu Taşımalar, s. 237. *Kyokuyo Co. Ltd. v. AP Moller-Maersk A/S* kararında dondurulmuş ton balığı İspanya'nın Cartagena şehrinden Japonya'nın Yokohama şehrine denizyolu taşınması ile taşınmıştır. Ürünler Valensiya ve Singapur'da farklı gemilere aktararak götürülmüştür. Taşımalar deniz sevk fişi ile gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte *Maersk*'in standart hükümler içeren bir taşıma sözleşmesi de taşıtan ile taşıyıcı arasında imzalanmıştır. Söz konusu hükümlerde Lahey Kuralları hukuk seçimi şartında yer almıştır. Ayrıca taşıtanın istemi üzerine bir konişmento düzenlenebileceği de sözleşmede belirtilmiştir. Kararda yer alan ve konumuzu ilgilendiren tartışma, herhangi bir konişmento düzenlenmemiş olması karşısında Lahey-Visby Kuralları'nın doğrudan kendi hükümleri gereği mi yoksa tarafların hukuk seçimi şartında Lahey Kuralları'nın yer alması sebebiyle mi uygulanacağı hakkındadır. Yargıçlar Kurulu Bölümü Ticaret Mahkemesi ile İngiltere Temyiz Mahkemesi bu hususta aynı doğrultuda karar vermiştir. Karara göre, taşıma sözleşmesinde bir konişmento düzenlenebileceği açıkça öngörülüyorsa Lahey-Visby Kuralları'nın 1(b) maddesindeki konişmentoya yönelik şart sağlanmıştır. Dolayısıyla Kurallar kendi hükümleri gereğince (*ex proprio vigore*) uygulanabilecektir. Bkz. *Kyokuyo Co. Ltd. v. AP Moller-Maersk A/S, Queen's Bench Division (Commercial Court)*, 1,29 Mart 2017, Lloyd's Law Reports, 2017, Vol. 1, Part 11, s. 580-606; *Kyokuyo Co. Ltd. v. AP Moller-Maersk A/S, Court of Appeal* 13-14 Mart, 17 Nisan 2018, Lloyd's Law Reports, 2018, Vol. 2, Part 2, s. 59-79.

Yazıcıoğlu&Kender&Çetingil tarafından bu noktada konumuz bakımından ilgi çekici bir tartışmaya yer verilmiştir. Lahey Kuralları'nın, âkit devletlerden birisinde düzenlenmiş bir konişmento söz konusuysa uygulanabileceğine yönelik hükmünde yabancılık unsurunun aranması açıkça belirtilmediğinden yabancılık unsuru içermeyen, fakat Türkiye'de düzenlenen bir konişmentodan doğan ilişkiye Lahey Kuralları'nın mı yoksa TTK'nın mı uygulanacağını açıklanması gerekmiştir. Bkz. *Yazıcıoğlu/Kender/Çetingil*, s. 340. Ayrıca bkz. *Yazıcıoğlu*, Hamburg Kuralları, s. 17-18. *Yazıcıoğlu&Kender&Çetingil*, Lahey Kuralları'nın kendisi ile eşdeğer etkiyi haiz İmza Protokolü'ndeki devletlerin bu kuralları kanun hükmüyle veya kendi iç hukuklarına uyarlayarak dahil edebileceklerine dair ifadesini değerlendirmiştir. Yazarlar, TTK hükümlerinin Lahey Kuralları'ndan farklı olduğu sonucuna varmıştır. Bu bakımdan, yazarlar tarafından, yabancılık unsuru içermeyen, Türk hukukuna tâbi olması gereken konişmentolara TTK'nın uygulanması gerektiği sonucuna varılmıştır. Bkz. *Yazıcıoğlu/Kender/Çetingil*, s. 342-343. Aksi görüş için bkz. *Atamer*, s. 202; *Karan*, Konişmentolu Taşımalar, s. 239-240. Benzer tartışmanın yabancı hukuklarda da bulunduğu dair ayrıntılı bilgi bkz. *Akan*, s. 8.

⁷⁵⁴ *Karan*, Konişmentolu Taşımalar, s. 236.

birisini sağlayan konişmentolara uygulanmaktadır. Bu şartlardan ilki ve ikincisine göre konişmento, bir âkit devlette düzenlenmiş olmalı veya eşya taşması bir âkit devletteki limanda başlamalıdır. Sonuncu şarta göre ise, konişmento hükümlerinde yer alan ya da konişmento ile işpat edilen sözleşmede, bu Kuralların veya bu Kurallara etki tanıyan ülke hukuklarının sözleşmeyi idare edeceğinin belirtilmesi gerekmektedir.⁷⁵⁵

Kuralların uygulanabilmesi için gerek duyulan konişmento koşulu, multimodal taşımalar açısından daha yakından incelenmelidir. MTO, eşya taşıtana ile akdettiği sözleşmenin akıt taşıyıcısı ise de kimi hâllerde denizyolu taşımalarını kendisi yerine getirmediğinden bir başka alt taşıyıcı marifetiyle eşyanın taşınması sağlanabilir.⁷⁵⁶ Taşımacılık tatbikatında da çoğunlukla konişmento ve diğer taşıma belgeleri taşımayı gerçekleştiren fiilî taşıyıcı tarafından düzenlenip verilmektedir.⁷⁵⁷ şu hâlde pratikte fiilî taşıyıcı MTO olmadığından denizyolu taşıma ilişkisini temsil etmek üzere onun tarafından düzenlenip taşıtana veya yükletene verilmiş bir konişmento bulunmayabilir. Söz konusu durum da Lahey Kuralları'nın, teorik olarak, uygulanmasını engellemektedir.⁷⁵⁸

MTO tarafından tüm taşıma aşamasını kapsayan bir multimodal taşıma konişmentosu düzenlenip taşıtana verilmiş de olabilir. Fakat multimodal taşıma konişmentosunun Lahey Kuralları'nda bahsi geçen konişmentonun şartlarını sağlayıp sağlamadığı tam olarak belirli değildir. Lahey Kuralları'nda m. 1(b)'de "taşıma sözleşmesi"nin tanımı yapılmıştır. Söz konusu tanıma göre Kuralların uygulandığı taşıma sözleşmelerinin "*bir konişmento veya eşyanın denizyoluyla taşınması için senet teşkil eden benzeri herhangi bir vesika ile tespit olunması*"⁷⁵⁹ gerekmektedir. Belirtilen ifadeye göre bir multimodal taşıma konişmentosu düzenlense bile yalnızca denizyolu taşımaya hasredilen bir vesika

⁷⁵⁵ Brüksel Protokolü ile getirilen değişikliklerin Kuralların uygulanma alanını daralttığına dair yorumu için bkz. Hoeks, s. 311.

⁷⁵⁶ Selvig, Through Carriage, s. 371.

⁷⁵⁷ Selvig, Through Carriage, s. 371.

⁷⁵⁸ Selvig, Through Carriage, s. 373.

⁷⁵⁹ Aynı tanıma, aynı madde numarası altında Lahey/Visby Kuralları'nda da yer verilmekle birlikte arter anlaşmalarını da kapsayacak şekilde ifade bu Kurallar'da genişletilmiştir.

olmadığı için Kuralların denizyolu taşıması kısmına uygulanabilirliği yine şüphe uyandırmaktadır.⁷⁶⁰

Konişmentoya dair problem doğuran noktaları bir kenara bırakırsak Kuralların diğer uygulanma şartları hakkında da multimodal taşımaları alâkadar eden, bazı açığa kavuşturulması gereken meseleler bulunmaktadır. Bir multimodal taşıma ilişkisinde denizyolu taşıması kısmına Lahey Kuralları uygulanacak ise bu Kurallara göre bir denizyolu taşımasının hangi anda başlayıp sona erdiğinin tespiti gerekecektir. Kuralların 1(e) maddesinde eşya taşımasının eşyanın gemiye yüklenmesi ile gemiden boşaltıldığı süreç aralığını kapsadığı belirtilmektedir. Denizyolu taşıyıcısının sorumluluğunun eşyanın denizyolu taşıma aracına yüklendiği anda başlaması, boşaltma ve hatta boşaltmadan hemen önce sona ermesi, diğer bir ifadeyle küpeşteden küpeşteye taşınması (*tackle-to-tackle*) kabul edilen genel yaklaşımdır.⁷⁶¹ Bununla birlikte, yükleme ve boşaltmanın da Kuralların kapsamına girdiği de savunulmaktadır.⁷⁶² Bu bölüm altında ele aldığımız diğer taşıma konvansiyonlarında genel olarak eşya, taşıyıcının uhdesindeyken taşıyıcının sorumluluğunun devam ettiği prensip olarak kabul edilmişken, Lahey (/Visby) Kuralları'nda bu durum yukarıda açıklandığı şekilde sınırlandırılmıştır.⁷⁶³ Elbette, tarafların sorumluluk boyutunu genişletici, farklı şekilde bir anlaşmayı kabul etmesi de mümkündür.

Bu başlık altında yer verdiğimiz tartışmalar değerlendirildiğinde, Lahey Kuralları'nın multimodal taşımanın denizyolu taşıması kısmına uygulanabilirliği hakkında öğretide ve uygulamada bir fikir birliği bulunduğundan söz edilememektedir. *Hoeks* tarafından Hollanda mahkemelerinde Lahey Kuralları'nın multimodal taşımanın denizyolu taşıması kısmına uygulanabilir olduğu görüşünün hakim olduğu belirtilmektedir.⁷⁶⁴ Alman

⁷⁶⁰ Zekos, s. 247.

⁷⁶¹ Johansson, s. 79; Mandelbaum, s. 23.

⁷⁶² Hoeks s. 311. Tartışmanın ayrıntıları için bkz. Mankabady, Container, s. 319.

⁷⁶³ Berlingieri, Comparative Analysis, s. 5; Hoeks, s. 311; Sweeney, s. 519.

⁷⁶⁴ Bkz. Hoeks, s. 312.

mahkemelerinde ise Lahey Kuralları'nın ancak gerekli şartları taşıyan konişmentolu denizyolu taşıma ilişkilerine uygulanabileceği ve yalnızca unimodal taşımaya uygun olduğu fikrinin hakim olduğu ifade edilmektedir.⁷⁶⁵ Tarafımızca değerlendirilen bir İtalyan mahkemesi kararında ise Bologna Mahkemesi, tarafların açıkça kararlaştırmadığı takdirde bir multimodal taşıma ilişkisinde Lahey Kuralları'nın denizyolu taşıması kısmına doğrudan uygulanabilir olmadığına karar vermiştir.⁷⁶⁶ Türk hukuku açısından ise, Lahey Kuralları'nın multimodal taşıma ilişkilerinde denizyolu taşıması kısmına uygulanabilirliğinin değerlendirildiği özel bir karar tespit edilmemiştir. Fakat daha önce yer verdiğimiz güncel tarihli kararlarda Türk mahkemelerinde hala *network* sisteminin uygulanması yönünde bir yaklaşımının hakim olduğunu belirtmiştik.⁷⁶⁷ Bu doğrultuda tarafımızca benzer bir durumda mahkemelerin multimodal taşımada denizyolu taşıması kısmı ile bağlantılı bir zararın bulunduğunu tespit ettikleri hâlde, *network* sistemi anlayışı çerçevesinde Lahey Kuralları'nı uygulayacağı tahmin edilmektedir. Diğer bir ifadeyle, Lahey Kuralları'nın hükümleri ve multimodal taşıma hakkındaki tereddüt doğuran noktalar etraflıca değerlendirilmeden tatbik edilebilecektir. Kuralların mevcut hâli ve yukarıda yer verdiğimiz multimodal taşımaya uygulanabilirliği hakkındaki tartışmalar dikkate alınınca, bize göre, Lahey Kuralları ancak MTO tarafından denizyolu taşıması aşaması için özel olarak düzenlenip verilen bir konişmento çerçevesinde veya multimodal taşıma konişmentosunda denizyolu taşıması kısmında yükleme ve boşaltma limanlarının belirtildiği hâlde uygulanabilecektir.⁷⁶⁸

⁷⁶⁵ Bkz. Ramming, K.: Probleme der Rechtsanwendung im neuen Recht der Multimodalen Beförderung, TranspR, 1999, s. 332 (Hoeks, s. 312, 313'ten naklen aktarımla); Herber, R.: Neue Entwicklungen im Recht des Multimodaltransports, TranspR, 2006, s. 439 (Hoeks, s. 312, 313'ten naklen aktarımla); Rabe, D.: Auswirkungen des neuen Frachtrechts auf das Seefrachtrecht, TranspR, 1998, s. 431 (Hoeks, s. 312, 313'ten naklen aktarımla). Öğretide *Zekos* tarafından da benzer görüş savunulmuştur. Bkz. *Zekos*, s. 247.

⁷⁶⁶ Bkz. *ACE Europe Group c. Emil Cargo S.R.L., Hanjin Italy S.P.A. e Logtrainer S.R.L* kararı.

⁷⁶⁷ Bkz. dp. 525-526.

⁷⁶⁸ Benzer yönde bkz. *Zekos*, s. 247. Türk hukuku açısından benzer yaklaşımın ayrıntıları için bkz. Alhan, s. 175-177.

2.3.5.3. Hamburg Kuralları'nın Multimodal Taşımaya Uygulanması Yönünden Değerlendirilmesi

Hamburg Kuralları denizyolu taşıması ve konteyner taşımacılığındaki gelişmeleri yeni bir konvansiyona yansıtma ve Lahey (/Visby) Kuralları'nın yerini almak üzere tasarlanmıştır. Ayrıca biraz ekonomik ve politik bir bakış açısını da yansıtmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerden denizyoluyla yük taşımasını üstlenen, daha ziyade gelişmiş ülkelerde kurulu tüzel kişi taşıyıcılar ve gelişmiş ülkelerin bayraklarını taşıyan gemilere sahip donatanların konumlarının Lahey (/Visby) sistemi içerisinde daha avantajlı olduğuna dikkat çekilmiştir.⁷⁶⁹ Özellikle taşıyıcının sorumluluğu hakkındaki hükümlerin uygulanmasında gelişmekte olan ülkelerde yer alan taşıtanların oldukça güçsüz konumda bırakıldığı belirtilerek yeni bir kurallar bütünü yaratma çabasına girilmiştir.⁷⁷⁰

Hamburg Kuralları, esasında Lahey Kuralları'nın geleneksel yapısına yabancı bazı düzenlemelere sahiptir. İlk etapta Lahey Kuralları içerisinde sözü edilen vinçten vince olan sorumluluk sistemi, limandan limana olacak şekilde genişletilmiştir.⁷⁷¹ Özellikle m. 4'te söz konusu durum belirtilmektedir. Bununla ifade edilen, eşyanın denizyolu taşıyıcısının uhdesinde olup henüz denizyolu taşıtına bindirilmesi veya taşıttan indirilmesi söz konusu değilken bulunan sorumluluğunun da düzenlenmesidir.⁷⁷² Ayrıca, genel anlamda taşıyıcının sorumluluğuna da farklı yaklaşımın olmakla birlikte taşıyıcının

⁷⁶⁹ Selvig, Insurance, s. 303-304; Selvig, Hamburg Rules, s. 11; Faghfourı, s. 258; Backden, s. 37; Hoeks, s. 298; Reynolds, s. 243; Tetley, s. 803; Berlingieri, Comparative Analysis, s. 5.

⁷⁷⁰ Selvig, Insurance, s. 303-304; Selvig, Hamburg Rules, s. 11; Faghfourı, s. 258; Backden, s. 37; Hoeks, s. 298; Reynolds, s. 243; Tetley, s. 803; Berlingieri, Comparative Analysis, s. 5.

⁷⁷¹ Selvig, Through Carriage, s. 381; Hoeks, s. 330; Reynolds, s. 245; Karan, Rotterdam Rules, s. 109; Akan, s. 22. Hamburg Kuralları'nın hazırlık döneminde multimodal taşıma yaygın ise de sorumluluk sisteminin Kurallar'da bu duruma tam olarak uyarlanmamış olması yönünden eleştiriler için bkz. Sturley, New Convention, s. 10.

⁷⁷² Yazıcıoğlu/Kender/Çetingil, s. 388. Her halükârda sorumluluğun bu kısmının da bir şekilde sınırlanabileceği çeşitli önermeler için bkz. Hoeks, s. 330.

gecikmeden doğan sorumluluğu hususu, Lahey Kuralları'nın aksine, Hamburg Kuralları'nda açıkça düzenlenmiştir.⁷⁷³

Hamburg Kuralları'nın formüle edildiği dönemde Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun hazırlık çalışmaları da sürdürüldüğünden, doğrudan multimodal taşımayı düzenlemeye dönük bir yaklaşım sergilenmemektedir.⁷⁷⁴ Zira Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun kabulüne dair teşvik ve beklenti, Hamburg Kuralları'nın daha ziyade denizyolu taşımasının sınırları içerisinde kalmasını sağlamıştır.⁷⁷⁵ Yine de multimodal taşıma bakımından önem taşıyan, deniz hukuku konvansiyonlarındaki genel tartışmaları da etkileyen güncellemeler yapılmıştır. İlk etapta uygulanma koşullarında önemli bir değişiklik söz konusudur. Hamburg Kuralları denizyolu ile eşyanın taşınması sözleşmelerine uygulanmaktadır. Zaman zaman konişmento ve taşımacılıkta kullanılan diğer vesikalar ile de Kuralların uygulanması ile bağlantı kurulsa da esas olarak hükümler denizde eşya taşıma sözleşmeleri üzerine odaklanmaktadır.⁷⁷⁶ Diğer bir ifade ile Lahey (Visby) Kuralları'nın konişmentoya dayanan uygulanma hükümleri, Hamburg Kuralları'nda denizyolu taşıma sözleşmesinden dayanak almaktadır. Bu durum, denizyolu taşımacılığında konişmento yerine alternatif taşıma belgelerinin de kullanımının yaygınlaşması nedeniyle, olumlu karşılanmıştır.⁷⁷⁷

Uygulanma şartlarına dair hükümleri incelemeye başlamadan önce Hamburg Kuralları'nın denizyolu ile eşya taşıma sözleşmesi tanımı incelenmelidir. M. 1(6)'da denizyolu ile eşya taşıma sözleşmesi, *“taşıyıcı tarafından eşyanın bir limandan diğerine*

⁷⁷³ Ayrıntılı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, Emine: “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, çalışmamızda “Sorumluluk” olarak anılmıştır, MHB, 2002, C. 22, s. 1040; Yazıcıoğlu/Kender/Çetingil, s. 388; Yazıcıoğlu, Emine: “Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu”, çalışmamızda “Geç Teslim” olarak anılmıştır, Deniz Hukuku Dergisi, 1997, C. 2, S. 2-3, s. 79 vd.

⁷⁷⁴ Sweeney, s. 530; Jerman, s. 594.

⁷⁷⁵ Sweeney, s. 530.

⁷⁷⁶ Johansson, s. 53; Tekil, s. 267; Akan, s. 21.

⁷⁷⁷ Bkz. Selvig, Hamburg Rules, s. 2.

navlun karşılığında, denizyolu ile taşınmasının üstlenildiği sözleşme” şeklinde tanımlanmaktadır. Bununla birlikte tanımın devamında Lahey Kuralları’nda tartışma yaratan bir nokta açığa kavuşturulmuştur. Zira, denizyolu taşıması ile başka tür taşımaların bir arada yer aldığı bir taşıma sözleşmesi, Kuralların uygulanması bakımından denizyolu taşıması ile ilişkili bulunduğu ölçüde denizyolu ile eşya taşıma sözleşmesi olarak değerlendirilmektedir. Yine bu madde ile hava taşıma konvansiyonları dışında bir konvansiyonun da kendi düzenleme konusu kapsamında sınırlı olarak *network* sistemini benimsediği sonucuna varılabilir.⁷⁷⁸ Dolayısıyla, denizyolu taşıması içeren bir uluslararası taşıma sözleşmesinin denizyolu taşıma aşamasına, diğer uygulanma şartlarının sağlanması koşuluyla, Hamburg Kuralları uygulanacaktır.⁷⁷⁹

Kuralların hangi denizyolu taşıması sözleşmelerine uygulandığı ise m. 2’de 5 alternatif şarttan yola çıkarak tespit edilmektedir. İlk üçüne göre, iki farklı devlet arasında gerçekleştirilen denizyolu ile eşyanın taşınmasını konu alan sözleşmelerde eğer sözleşmede belirtilen yükleme limanı ve/veya boşaltma limanı bir taraf devlette ise ya da sözleşmede boşaltma limanlarının seçenekli olarak belirtildiği hâllerde, boşaltmanın esas olarak gerçekleştiği liman bir taraf devlette yer alıyorsa, Hamburg Kuralları’nın uygulanması söz konusu olmaktadır. Diğer şartlar ise konişmento ve taşıma vesikaları temel alınarak hazırlanmıştır. Söz konusu şartlara göre, sözleşmeyi ispat eden konişmento veya taşıma vesikalarının bir taraf devlette düzenlenmiş olması ya da bu belgelerde Hamburg Kuralları’nın ya da onu iç hukukunun bir parçası hâline getirmiş devlet mevzuatının sözleşmede yetkili hukuk olarak seçilmiş olması gereklidir. Sayılan bu beş şarttan herhangi bir tanesinin gerçekleşmiş olması Hamburg Kuralları’nın uygulanabilmesi için yeterlidir.

⁷⁷⁸ Aynı yönde bkz. Reynolds, s. 245; Sözer, Karma Taşımalar, s. 25. Ayrıca bkz. Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 34-35.

⁷⁷⁹ Aynı yönde bkz. Reynolds, s. 245; Sözer, Karma Taşımalar, s. 25. Ayrıca bkz. Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 34-35.

Hamburg Kuralları, gerekli koşulları sağlayıp 1992 yılı itibariyle yürürlüğe girmiş ise de büyük çaplı denizcilik faaliyetinin yürütüldüğü devletlerden pek taraftar bulamamıştır.⁷⁸⁰ Ticarî eşya taşımacılığını yürüten kişiler ile birlikte sigorta şirketlerinin de eleştirileri bu olumsuz sonucun gerçekleşmesinde etkili olmuştur.⁷⁸¹ Aynı zamanda, devletlerin Hamburg Kuralları'nı kabul ederken Lahey (/Visby) Kuralları'nı yürürlükten kaldırılmaları gereği de yeni kuralların kabulünü güçleştirmektedir.⁷⁸² Son olarak belirtmelidir ki Türkiye de, bugün itibariyle, Hamburg Kuralları'na taraf değildir.

2.3.5.4. Rotterdam Kuralları'nın Multimodal Taşımaya Uygulanmasının Değerlendirilmesi

2.3.5.4.1. Kuralların Uygulanma Kapsamı

Rotterdam Kuralları denizyolu taşıması içeren ve eşyanın taşıtanın kapısından alınıp gönderilenin kapısına ulaştırılmasının amaçlandığı bir taşıma sözleşmesini düzenlemeyi hedeflemektedir. Henüz yürürlüğe girmiş değil ise de denizyolu taşımasını merkeze alan multimodal taşımaların bir uluslararası konvansiyon çalışmasında düzenlenmesi açısından önem taşıyan bir metindir. Kurallar yalnızca denizyolu taşıması içeren bir faaliyette uygulanabileceği gibi denizyolu taşımasına ilave olarak diğer taşıma türlerini içeren bir uluslararası taşıma faaliyetinde de uygulanabilir.⁷⁸³ Bununla beraber bir denizyolu taşıma aşamasının mevcudiyeti asıl şarttır.

Uygulanma koşullarının coğrafi yönünü tayin eden m. 5'e göre, ilk olarak, eşyanın taşıyıcı tarafından ilk teslim alındığı yer ile nihaî olarak teslim edilmesi kararlaştırılan yerin iki farklı devlette bulunması gereklidir. Diğer bir ifade ile, Kuralların

⁷⁸⁰ Hoeks, s. 328; Yazıcıoğlu, Sorumluluk, s. 1041. Geniş taraflar bulamamasının ayrıntılı nedenleri için bkz. Reynolds, s. 244; Tetley, s. 80; Sweeney, s. 530 vd.

⁷⁸¹ Hoeks, s. 328; Sweeney, s. 530 vd.

⁷⁸² Hoeks, s. 328.

⁷⁸³ Glass, s. 355-356; Karan, Rotterdam Rules, s. 109.

uygulanabilmesi için uluslararası bir taşıma varolmalıdır.⁷⁸⁴ Yine m. 5'e göre, ayrıca, denizyolu taşıma aşaması açısından yükleme limanı ve boşaltma limanının da iki ayrı devlette bulunması gereklidir.⁷⁸⁵ Dolayısıyla, bir multimodal taşıma ilişkisi söz konusu ise, içerdiği denizyolu taşıma aşamasının da uluslararası karakter taşıması şarttır. İlaveten, sayılan bu dört konumdan (malın teslim alındığı yer, teslim edilmek üzere kararlaştırılan yer, yükleme limanı ile boşaltma limanı) en azından birisi Rotterdam Kuralları'na taraf bir devlette bulunmalıdır. Adı geçen yerlerin tespiti, taraflar arasındaki taşıma sözleşmesi veya taşıma belgesi dikkate alınarak yapılacaktır.⁷⁸⁶ Lahey Kuralları'nın aksine, Rotterdam Kuralları'nın uygulanabilmesi için herhangi bir konişmento veya taşıma belgesinin düzenlenmesine gerek yoktur. Denizyolu taşıma aşaması içeren bir taşıma sözleşmesinin varlığı ve gerekli diğer koşulların sağlanması yeterlidir.⁷⁸⁷

⁷⁸⁴ Bkz. Bayraktaroğlu-Özçelik, Gülüm: "Eşyanın Tamamen ya da Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Taşınmasına Dair Sözleşmeler Hakkında Taslak Konvansiyonun Uygulama Alanının Belirlenmesi", Haluk Konuralp Anısına Armağan, C. 3, Yetkin Yayınları, Ankara 2009, s. 173 vd.

⁷⁸⁵ Aynı yönde Glass, s. 355-356; Diamond QC, s. 450; Eftestol-Wilhelmsson, Rotterdam Rules, s. 281; Mankowski, Rotterdam Rules, s. 12; Ciğer, Rotterdam Rules, s. 172; Sözer, Karma Taşımalar, s. 37-38; Kara, Rotterdam Kuralları, s. 45. Rotterdam Kuralları'nın uygulama kapsamına giren bir taşıma ilişkisi birden çok denizyolu taşıması içerebilir. Mesela, denizyolu, kara ve sonradan tekrar denizyolu taşımasının gerçekleştiği bir taşıma sözleşmesinde Rotterdam Kuralları'nın uygulanma koşullarının tespitinde yükleme veya boşaltma limanlarının farklı devletlerde bulunması kıstası açısından hangi denizyolu taşıma aşamasına göre tespit yapılacağı hususunda bir tartışma söz konusu olabilecektir. Nitekim *Mankowski* bu hususta, herhangi bir taşıma aşamasının değerlendirilmesinin ve Kurallar'da yer alan şartı sağlamanın yeterli olacağı görüşünü ifade etmektedir. Bkz. Mankowski, Rotterdam Rules, s. 9.

⁷⁸⁶ Mankowski, Rotterdam Rules, s. 9-10.

⁷⁸⁷ Sözleşmede denizyolu taşıması açıkça belirtilmedi veya hangi taşıma yöntemi ile eşyanın taşınacağı açıklanmadıysa Rotterdam Kuralları'nın uygulanabilirliği kuşku hâle gelmektedir. Tartışma için bkz. Diamond QC, s. 451; Mankowski, Rotterdam Rules, s. 17; Nikaki/Soyer, s. 313; Berlingieri, Francesco: "Revisiting the Rotterdam Rules", çalışmamızda "Rotterdam Rules" olarak anılmıştır, LMCLQ, 2010, s. 585; Ciğer, Rotterdam Rules, s. 174 vd. Böyle bir durumda, *Mankowski* ile *Nikaki&Soyer* tarafından sözleşmede açıkça denizyolu taşıması ile taşımanın gerçekleştirileceği belirtilmediğinden Rotterdam Kuralları'nın uygulanamayacağı ifade edilmektedir. Bkz. Mankowski, Rotterdam Rules, s. 17; Nikaki/Soyer, s. 313. Hazırlık çalışmaları sırasında bu problem öngörülmüş ise de Kuralların lafzı ve ruhu yorumlandığında denizyolu taşıması içeren her hâlin Kuralların kapsamında olması gerektiğinin mahkemelerce tahmin edileceği, dolayısıyla ayrı bir düzenleme ile söz konusu durumun açıklığa kavuşturulmasının gerekli olmadığı düşünülmüştür. *Diamond* bu noktada, konvansiyonun ilgili hükümlerini yorumladığında taraflar arasındaki sözleşmede eşyanın denizyoluyla taşınması imkânının sunulmuş olmasını yeterli görmektedir. Bkz. Diamond QC, s. 452. Rotterdam Kuralları'nın oluşturulmasında görev alan Komisyon'un bir parçası olan *Berlingieri* ise, bu konuda *Diamond*'ın görüşlerini de dikkate alarak eğer taşıyıcı denizyolu taşıması yoluyla eşyayı taşımayı tercih ediyorsa o

2.3.5.4.2. Multimodal Taşıma Yönünden Önem Taşıyan Düzenlemeler

Rotterdam Kuralları denizyolu taşıması içeren bir kapıdan kapıya taşıma ilişkisini düzenlemeyi amaçlamakta ise de hâlihazırda yürürlükte bulunan diğer taşıma konvansiyonlarının da bu türden bir ilişkinin belirli kısımlarını kapsamları altına alabilecekleri değerlendirildiğinde denizyolu taşıması içeren multimodal taşımadan doğan ihtilâflarda, tek başına, uygulanacak yeknesak kural eksikliğini karşılamamaktadır. Diğer konvansiyonlar ile oluşabilecek ihtilâfların önlenmesi için m. 26 ve m. 82’de bazı adımlar atılmıştır. Söz konusu maddeler ile Rotterdam Kuralları’nda da bir çeşit sınırlı *network* sistemi kurulmaya çalışılmıştır.⁷⁸⁸

İlk olarak m. 26’da eğer eşyada gerçekleşen hasar, zıya veya eşyanın tesliminde gecikmenin münhasıran yük gemiye yüklenmeden ya da yük gemiden boşaltıldıktan sonra oluştuğu tespit edilirse⁷⁸⁹ ve bu kısımda gerçekleşen zararın veya gecikmenin

zaman Rotterdam Kuralları’nın uygulanması gerektiğini, başka bir yöntem ile eşya taşıyorsa Kuralların uygulanmayacağını ifade etmektedir. Bkz. Berlingieri, Rotterdam Rules, s. 585.

⁷⁸⁸ Aynı yönde bkz. Glass, s. 366; Diamond QC, s. 456; Hancock, Convention, s. 490; Hancock, Multimodal Transport, s. 43; Mankowski, Rotterdam Rules, s. 15; La Mattina, Rotterdam, s. 653; Kula-Değirmenci, Rotterdam Rules, s. 106; Sözer, Karma Taşımalar, s. 40. *Berlingieri*, sınırlı *network* sistemi ile gerçek anlamdaki *network* sisteminin getirdiği belirsizliğin ve öngörülemezliğin bir aşamada önüne geçildiğini belirtmektedir. Bkz. Berlingieri, Rotterdam Rules, s. 586. *Hancock*, Kuralların benimsediği bu sistemin kaçınılmaz olduğunu, zira emredici düzenlemeler içeren unimodal konvansiyonların varlığının, *uniform* sorumluluk sisteminin benimsenmesini imkânsız kıldığını ifade etmektedir. Bkz. Hancock, Multimodal Transport, s. 51. *Eftestol-Wilhelmsson* ve *Nikaki* ise Rotterdam Kuralları’nın bu sistemini modifiye *network* sistemi olarak adlandırmaktadır. Bkz. Eftestol-Wilhelmsson, s. Rotterdam Rules, s. 276; Nikaki, *Conflicting Laws*, s. 528.

⁷⁸⁹ Zararın ya da gecikmenin nerede oluştuğu bilinmiyorsa veya zarar ve gecikme bir aşamada başlayıp diğer taşıma aşamasında gerçekleşen olayların da katkısı ile devam ediyorsa, Rotterdam Kuralları’nın uygulanmasından kaçınılamayacaktır. Bununla birlikte, meselede diğer Konvansiyonların da kendi kapsamları çerçevesinde uygulanması mümkündür. Dolayısıyla, bu yönüyle Rotterdam Kuralları ihtilâf problemlerini tam olarak çözmekten uzaktır. Aynı yönde bkz. Diamond QC, s. 456; Nikaki, *Conflicting Laws*, s. 534. *Kula-Değirmenci* tarafından böyle bir hâlde, m. 82’ye göre, Rotterdam Kuralları’nın uygulanmasının öncelikli olacağı ifade edilmiştir. Bkz. Kula-Değirmenci, Rotterdam Rules, s. 108. Diğer bir problem de yükün gemiye bindirilmesi öncesi ya da indirilmesinden sonra henüz bir başka taşıyıcıya teslim edilmeden hangi kuralların uygulanması gerektiği noktasında toplanmaktadır. *Berlingieri*’ye göre bu durum da Rotterdam Kuralları m. 26’ya göre değerlendirilmelidir. Bkz. Berlingieri, *Multimodal Aspects*, s. 4. Bununla birlikte zarar örneğin yük gemiye bindirilmeden oluştuysa ve diğer uluslararası düzenleme onu kapsam altına almıyorsa Rotterdam Kuralları uygulanacak mıdır? Söz konusu durum tereddüt doğursa da bizce olumlu yanıt vermek gerekir. Zira, Kuralların amacı esasında tüm taşımayı düzenlemektir. Ne var ki m. 26 ve m. 82 ile yalnızca diğer Konvansiyonlar ile ihtilâflar önlenmeye

giderilmesi hususunda bir başka uygulanabilir uluslararası yeknesak kural mevcutsa, Rotterdam Kuralları'nın yerine bu uluslararası düzenlemenin⁷⁹⁰ uygulanacağı belirtilmiştir.⁷⁹¹ Bahsi geçen şartlar incelendiğinde denizyolu taşıması öncesi veya sonrası oluşan hasar, kayıp veya teslimde gecikmenin, olduğu taşıma evresine yönelik taşıtan ile bir başka taşıyıcı arasında bağımsız bir taşıma sözleşmesinin icrası sırasında olduğu düşünülerek hareket edilecektir. Bu farazî sözleşmeye bir uluslararası düzenlemenin uygulanma kabiliyeti mevcutsa ve söz konusu uluslararası düzenlemede taşıyıcının sorumluluğu, sorumluluğun sınırı ve zamanaşımı ya da hak düşürücü süreler hakkında emredici hükümler varsa, Rotterdam Kuralları yerine bu uluslararası düzenleme uygulanacaktır.⁷⁹² Söz konusu doğrultuda zararın olduğu yer ve uygulanacak Konvansiyon'un hangisi olduğunun ispat yükü bunu talep eden kişi üzerinde bulunmaktadır.⁷⁹³

Fark edileceği üzere belirtilen şartları taşıyan uluslararası düzenlemelerin ancak taşıyıcının sorumluluğu, sorumluluğun sınırı ve zamanaşımı ile hak düşürücü süreler hakkındaki hükümlerine uygulanma önceliği tanınacaktır.⁷⁹⁴ Aynı zamanda,

çalışılmıştır. O hâlde diğer Konvansiyonlar ile ihtilâf bulunmayan ve denizyolu taşıması içeren bir taşıma sözleşmesinin herhangi bir aşamasına Rotterdam Kuralları uygulanmalıdır.

⁷⁹⁰ Rotterdam Kuralları'nın metninde uluslararası konvansiyon ya da anlaşma ifadesi yerine, "uluslararası enstrüman" (*international instrument*) ifadesi kullanılmıştır. Bu ifade sebebiyle bölgesel ekonomik örgütlerin düzenlemeleri de dahil olmak üzere, yalnızca uluslararası anlaşmalarla sınırlı kalmayan bir yaklaşımın benimsendiği de bazı yazarlarca belirtilmektedir. Bkz. Diamond QC, s. 456; Kula-Değirmenci, Rotterdam Rules, s. 122; Sözer, Karma Taşımalar, 43.

⁷⁹¹ *Berlingieri*'ye göre bir uyuşmazlıkta m. 26, m 82'den önce değerlendirilmelidir. Yazara göre bu durum, hazırlık çalışmalarında m. 26'nın ilk olarak kabul edilmesi ve m. 82'nin m. 26'nın amacını yerine getirmede ona destekleyici nitelikte tasarlanmış olmasından kaynaklanmaktadır. Bkz. *Berlingieri*, Rotterdam Rules, s. 586; *Berlingieri*, Multimodal Aspects, s. 4.

⁷⁹² Rotterdam Kuralları m. 26'da ulusal hukukların emredici düzenlemelerinin değil, uluslararası emredici düzenlemelerin uygulanması gerektiği belirtilmiştir. Bkz. *Berlingieri*, Multimodal Aspects, s. 6; *Rosaeg*, Rotterdam Rules, s. 94; *Berlingieri*, Commentaries, s. 88.

⁷⁹³ İspat yükü açısından Konvansiyon'un yaklaşımı eleştirilmektedir. Zira, özellikle taşıtan veya yükle ilgililer için eşya kendi hakimiyetleri altında olmadığından zararın olduğu taşıma evresini iddia ve ispat etmek çok güçtür. Ne var ki Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmalarını yürüten Komite tarafından *network* sistemini benimseyen çoğu düzenlemedeki yaklaşımın da bu yönde olduğu savunulmuştur. Bkz. *The Rotterdam Rules an Attempt to Clarify Certain Concerns that Have Emerged*, s. 4-5.

⁷⁹⁴ Eleştiri için bkz. *Nikaki/Soyer*, s. 316.

Konvansiyon'un sınırlı bir *network* sistemine işaret etmesinin diğere bir nedeni de *network* sisteminin aksine sözleşmeyi bütünüyle taşıma evrelerine göre parçalara ayırıp ayrı uluslararası düzenlemelerin tatbikatına imkân vermemesidir.⁷⁹⁵ Prensip olarak Rotterdam Kuralları'nın hükümleri uygulanmakta, ancak kısıtlı hâllerde Kurallar, bir başka Konvansiyon'a uygulanma alanını bırakmaktadır.

Rotterdam Kuralları m. 82 ise, m. 26 çerçevesinde mevcut Konvansiyonlar ile doğabilecek uygulanma ihtilâflarına yeterli çözüm getirilemeyeceği endişesi ile Kurallar'a dahil edilmiştir.⁷⁹⁶ M. 82'ye göre, yürürlükte bulunan ve taşıyıcının hasar veya ziyadan doğan sorumluluğunu düzenleyen diğere uluslararası konvansiyonlar ile Kuralların ihtilâf hâlinde bulunmaması için bir kısım hükümlere yer verilmiştir. İlk olarak hava taşımaları konusunda, Rotterdam Kuralları'nın da kapsamına giren bir sözleşmenin herhangi bir kısmına bir hava taşıma konvansiyonunun uygulanması gerekirse ilgili Konvansiyon'un uygulanmasına öncelik tanınmıştır.⁷⁹⁷ M. 26'dan farklı olarak yalnızca taşıyıcının sorumluluğu değil, ilgili Konvansiyon'un tüm hükümlerine uygulanma önceliği tanınmaktadır.⁷⁹⁸ Ayrıca bu öncelik Rotterdam Kuralları'nın yürürlüğe girdiği sırada yürürlükte olan Konvansiyonlar ile sınırlı kalmaktadır.⁷⁹⁹

Yine m. 82 düzenlemesine göre, karayolu ile yapılan taşımalar hakkında yürürlükte olan bir Konvansiyon mevcutsa da karayolu taşıtına yüklü biçimde gemide taşınan eşya hakkında ilgili Konvansiyon'un hükümlerinin tatbik edilmesi gerektiğine işaret

⁷⁹⁵ Glass, s. 367; Sözer, Karma Taşımalar, s. 30.

⁷⁹⁶ Hancock, Convention, s. 493; Hancock, Multimodal Transport, s. 47; Berlingieri, Commentaries, s. 86; Nikaki, Conflicting Laws, s. 537; La Mattina, Rotterdam, s. 656.

⁷⁹⁷ Karşılaşılabilecek çeşitli durum örnekleri için bkz. Hancock, Convention, s. 494; Hancock, Multimodal Transport, s. 49-50.

⁷⁹⁸ Aynı yönde Glass, s. 367; Hancock, Convention, s. 493 Hancock, Multimodal Transport, s. 48.

⁷⁹⁹ Konvansiyonların m. 82'de ismen zikredilmemesinin nedenini *Berlingieri*, ilgili Konvansiyonlara taraf olmayan devletlerin Rotterdam Kuralları'na taraf olmalarının önüne geçilmemesi olarak açıklamaktadır. Bkz. Berlingieri, Commentaries, s. 85. İleride yeni unimodal taşıma konvansiyonları kabul edilirse, bu hükmün onlar ile ihtilâf hâline çözüm getirmeyeceğine dair bir eleştiri için bkz. Nikaki, Conflicting Laws, s. 542.

edilmiştir. Söz konusu hükmün, Avrupa ülkeleri ile Türkiye’de yürürlükte olan CMR’nin ikinci maddesine yönelik olduğu anlaşılmaktadır.⁸⁰⁰

Demiryolu taşımalarını ilgilendiren bir öncelik hükmüne de aynı kuralda yer verilmiştir. Demiryolu taşımasına ilave nitelik taşıyan denizyolu taşımasına demiryolu taşımacılığına dair bir konvansiyonun uygulanmasının söz konusu olduğu hâlde, bu Konvansiyon’a Rotterdam Kuralları’na nazaran öncelik tanınmıştır. Hatırlanacağı üzere demiryolu ve denizyolu taşımasını bir arada içeren bazı multimodal taşımalarda CIM’de kayıtlı hatlar üzerinden denizyolu taşımacılığı kısmı icra ediliyorsa, CIM bu sözleşmeden doğan ihtilâflara uygulanma imkânına sahiptir. Dolayısıyla Rotterdam Kuralları, m. 82’de, esasında CIM’in uygulanabilirliğine öncelik tanımaktadır. İç suyu taşımaları hakkındaki konvansiyonlar için de benzer bir düzenleme mevcuttur. Eğer denizyolu taşımaya ilişkin bir konişmento düzenlenmemiş veya denizyolu taşıma aşaması iç suyu taşımasından uzun değilse CMNI’nin uygulanması söz konusu olacaktır.⁸⁰¹ Fakat belirtilen şartlar dikkate alındığında pratikte CMNI’nin Rotterdam Kuralları’na kıyasla uygulamasının pek mümkün olmayacağı da ifade edilmektedir.⁸⁰²

Son olarak, zararın oluştuğu yer veya gecikmenin köken aldığı taşıma aşaması belirlenemez ise, ne m. 26 ne de m. 82 uygulanabilecektir. Bu durumda Rotterdam Kuralları uygulanacaktır. Ne var ki, söz konusu maddeler ile de esasında konvansiyonların birbiri arasındaki uygulanma ihtilâfı tüm yönüyle engellenmiş değildir.⁸⁰³ Zira CMR’de de zarar yeri belirlenemiyorsa m. 2’ye göre bir başka konvansiyonun sorumluluk hükümlerinin uygulanması tartışılmayacak, doğrudan CMR

⁸⁰⁰ Uygulamada doğabilecek ihtilâflara göre uygulanacak Konvansiyonu işaret eden çeşitli örnekler için bkz. Hancock, Convention, s. 494.

⁸⁰¹ Bkz. Berlingieri, Multimodal Aspects, s. 21.

⁸⁰² Bkz. Berlingieri, Multimodal Aspects, s. 21.

⁸⁰³ Rosaeg, Erik: “Conflicts of Conventions in the Rotterdam Rules”, çalışmamızda “Conflicts” olarak anılmıştır, The Journal of International Maritime Law, 2009, Vol. 15, N. 3, s. 244; Nikaki, Conflicting Laws, s. 543.

uygulanacaktır.⁸⁰⁴ O hâlde, Rotterdam Kuralları yürürlüğe girerse ve bir devlet her iki Konvansiyon'a da taraf olursa yine uygulanacak hukuk kuralları açısından konvansiyonlar arasında bir ihtilâf doğacaktır.⁸⁰⁵ Rotterdam Kuralları multimodal taşımalar açısından da kural ihtiyacını karşılamada büyük ölçüde umut veren bir metin olarak karşılanırsa da, şartlarının daha yakından incelenmesi hâlinde esasında mevcut tartışmalara ve konvansiyonlar arası uygulanma ihtilâflarına yeni problemler ekleyebileceği fark edilmektedir.

2.3.6. Değerlendirme

Ticarî emtianın konteyner ile nakli yoğun biçimde tercih edilmeye başlandığından beri multimodal taşımaya uygulanacak hukuk sorunu mahkemeleri ve öğretiyi meşgul etmiştir. Multimodal taşıma sözleşmesini düzenleyen, çok sayıda devletin taraf olduğu küresel veya bölgesel nitelikte bir uluslararası yeknesak kurallar bütünü de bulunmamaktadır. Bu durum karşısında mahkemeler ve öğreti tarafından özellikle taşıyıcının sorumluluğuna uygulanacak hukuk konusunda mevcut uluslararası taşıma hukuku konvansiyonları çerçevesinde çeşitli çözüm önerileri ileri sürülmüştür.

Çalışmanın bu kısmında özellikle unimodal taşıma hukuku konvansiyonlarının hükümleri değerlendirilerek öğreti tarafından sunulan öneriler ve mahkeme içtihatları ele alınmıştır. Bu bağlamda, tarafımızca savunulan ve bu bölümün en başında da ifade edilen fikre göre, multimodal taşıma sözleşmesinin içerdiği taşıma aşamalarına bölünmesi ve uyumsuzlukların bu taşıma aşamalarını düzenleyen uluslararası kurallar veya yetkili hukukun hükümlerine göre çözümlenmesi fikri (*network* sistemi), uluslararası konvansiyonlarda açıkça gösterilen hâller dışında, dayanaktan yoksundur.⁸⁰⁶ Ancak Varşova ve Montreal Konvansiyonları ile Hamburg Kuralları'nda, multimodal

⁸⁰⁴ Bkz. Rosaeg, *Conflicts*, s. 244-246.

⁸⁰⁵ Aynı yönde bkz. Rosaeg, *Conflicts*, s. 244-246.

⁸⁰⁶ Bkz. Alman Federal Mahkemesi'nin 17 Temmuz 2008 tarihli, I ZR 181/05 sayılı kararı (Hoeks, s. 146'dan naklen aktarımla); İsviçre Federal Mahkemesi'nin 19 Şubat 2009 tarihli, 4A_218/2008 Sayılı Kararı; Hollanda Yüksek Mahkemesi'nin *Godafoss* kararı.

taşımalarda ilgili taşıma ayağına kendi kurallarının uygulanması lehinde sınırlı biçimde *network* sistemi anlayışının yer aldığı belirtilmelidir. Dolayısıyla bu hükümler doğrudan multimodal taşımanın ilgili kısımlarına uygulanabilecektir. Bunun haricinde incelediğimiz diğer konvansiyonlarda, kendi kapsam hükümleri dikkate alındığında, tartışmasız biçimde, doğrudan multimodal taşımanın ilgili kısımlarına uygulanmalarının mümkün olduğu sonucuna varılamamaktadır. Lahey (/Visby) Kuralları için ise, ancak bazı şartlar dahilinde denizyolu taşıma ayağına uygulanabilecekleri ifade edilebilir.⁸⁰⁷

CMR ve CIM’de ise, şartları taşıyan multimodal taşıma sözleşmelerinde karayolu veya demiryolu taşıması kısmının yanı sıra sözleşmenin tamamına doğrudan uygulanabilmelerine imkân veren hükümler de bulunmaktadır. İlgili düzenlemeler, konumuz açısından iki önemli değerlendirme yapılmasını sağlamaktadır. İlk olarak, üst paragrafta belirtildiği üzere *network* sistemine göre karayolu veya demiryolu taşıması içeren bir multimodal taşıma ilişkisinde taşımanın bu ayaklarına doğrudan CMR veya CIM’in uygulanabilirliği kabul edilebilseydi, bu konvansiyonların özel multimodal taşıma şekillerini düzenleyen hükümleri anlamsız kalacaktı.⁸⁰⁸ Yani bu durum Konvansiyonların ruhu ile örtüşmeyecekti. Zira bize göre CMR ve CIM’de bulunan bu hükümler aynı zamanda ilgili Konvansiyonların multimodal taşıma açısından hangi hâllerde uygulanmamaları gerektiğini de *argumentum a contrario* belirlemektedir.⁸⁰⁹ Böyle bir sonuca varıldığında, elbette, ortaya büyük bir düzenleme boşluğu çıkacaktır. Ne var ki, bu boşluk kanunlar ihtilâfı hukukunun gösterdiği hukuk düzeni içerisindeki boşluk doldurma yöntemleri ışığında doldurulabilir.⁸¹⁰ Diğer bir ifadeyle boşluk,

⁸⁰⁷ Zekos, s. 247.

⁸⁰⁸ Johansson, s. 126 vd. *Karan&Kara&Varan* tarafından da söz konusu çelişkiye işaret edilmiştir. Bkz. *Karan/Kara/Varan*, s. 106.

⁸⁰⁹ Benzer yaklaşım *Johansson*’ın incelemelerinden de çıkarılabilecektir. Zira yazar, multimodal taşımaya, onu parçalara ayırarak doğrudan unimodal taşıma konvansiyonlarının hükümlerini uygulamak yerine unimodal taşıma konvansiyonlarındaki multimodal taşıma hükümlerinin kapsamını belirleyerek sonuca varmıştır. Bkz. Johansson, s. 126 vd.

⁸¹⁰ Bkz. Dresden Bölge Yüksek Mahkemesi (*Oberlandesgericht Dresden*) tarafından verilen 2002 tarihli kararı (OLG Dresden, 14.03.2002, TranspR 2002, s. 246, Hoeks, s. 146’den aktarımla) ve Alman Federal Mahkemesi’nin 17 Temmuz 2008 tarihli, I ZR 181/05 sayılı kararı (Hoeks, s. 146’den aktarımla).

uygulanacak hukukun iç hukuk kuralları, eğer iç hukukta da konu hakkında bir kural yoksa da bu hukuk düzeninin boşluk doldurma yöntemleri nazarında değerlendirilebilecektir.⁸¹¹

İkinci önemli değerlendirmeye göre ise, yine CIM ve CMR'deki söz konusu multimodal hükümlerin düzenledikleri multimodal taşımacılık şeklinde dahi uygulanacak hukuk sorununu tam olarak çözüme kavuşturduğu söylenemez. Zira bu konvansiyonların hükümlerinin kapsamında olan bazı hâller, diğer konvansiyonların da hükümlerinin kapsamına girebilmektedir. Bu bakımdan, multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun tespiti, mevcut düzenlemeler ile yetersizdir. Hatta mevcut düzenlemeler kural eksikliğini gidermek bir yana, kural (norm) fazlalığı yaratarak sorunu büyütmektedir.⁸¹²

Elbette, ideal olan, multimodal taşımanın yeknesak bir düzenlemeye kavuşturulmasıdır.⁸¹³ Multimodal taşımaya ilişkin hukukî düzenlemenin küresel anlamda yeknesaklaştırılması, uygulanacak hukuk kurallarının tespitinde öngörülebilirlik ve belirlilik sağlayarak lojistik yönetimde ekonomik gelişimi de destekleyecek, sigorta ve sair diğer masrafların azalmasını sağlayacaktır.⁸¹⁴ Aynı zamanda mahkemelerin farklı çözüm yöntemleri izlemesi engellenerek milletlerarası karar ahenginin⁸¹⁵ tesisine katkıda

⁸¹¹ Dresden Bölge Yüksek Mahkemesi (*Oberlandesgericht Dresden*) tarafından verilen 2002 tarihli kararı (OLG Dresden, 14.03.2002, TranspR 2002, s. 246, Hoeks, s. 146'dan aktarımla) ve Alman Federal Mahkemesi'nin 17 Temmuz 2008 tarihli, I ZR 181/05 sayılı kararı (Hoeks, s. 146'dan aktarımla).

⁸¹² Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 116; Bokareva, s. 9; Ramberg, Harmonization, s. 228; Ramberg, CMR Art. 2, s. 20.

⁸¹³ Aynı yönde Bokareva, s. 5; Baughen, Simon: "Multimodal Carriage of Goods by Sea: Time for an International Convention?", çalışmamızda "Convention" olarak anılmıştır, s. 59'a erişim için bkz. <https://cronfa.swan.ac.uk/Record/cronfa54386/Download/54386__17432__43240afc2ca14875b2e7fb62166631d8.pdf>, (17.12.2022); O'Hare, Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 116-117; Jesser-Huß, s. 1188.

⁸¹⁴ Tetley, s. 797-802.

⁸¹⁵ Milletlerarası karar ahengi kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tiryakioğlu, Taşınır Mallar, s. 11.

bulunması ve uyumsuzluğun taraflarının da lehe olan çözümü elde edebilecekleri mahkeme arayışının (*forum shopping*'e) bir ölçüde önüne geçilmesi sağlanabilir.⁸¹⁶

Yaklaşık yarım yüzyıllık bir süreçte önemli girişimlerde bulunulsa da multimodal taşıma sözleşmesinin yeknesak biçimde düzenlenmesi için istenen hedefe ulaşılamamıştır. Bu hedef bize göre ancak, taşıma hukukunun tümünden, bütüncül olarak yeniden ele alınması ile mümkün olabilecektir.⁸¹⁷ Aksi takdirde, multimodal taşıma sözleşmesi ve MTO'nun sorumluluğunun yeknesaklaştırılmasına dair atılan her adım mevcut, yürürlükte bulunan taşıma hukuku düzenlemelerinin hükümleri ile bir ölçüde çelişecek veya kapsam yönünden taraf olunan birden çok uluslararası düzenlemenin hükümleri ile çatışabilecektir. Açıklanan sebeple taşıma hukukunun tümünün yeniden değerlendirilmesi ve hatta tüm taşıma türleri bakımından bazı ortak esasların belirlenmesi gerekebilir.⁸¹⁸ Elbette taşımacılık biçimlerinin kendine özgü karakter ve riskleri, uzun yıllardır süregelen uygulamaları ve gelenekleri, bunların finansal etkileri ile sigortacılıktaki yansımaları dikkate alındığında bahsi geçen çalışma oldukça çetrefilli ve büyük boyutlu bir iştir.⁸¹⁹ Bu bakımdan diğer bir öneri multimodal taşımanın hukukî boyutu özelinde yeknesak bir düzenleme için diğer unimodal taşıma konvansiyonlarının açıkça düzenlediği multimodal taşıma hâlleri hariç tutularak multimodal taşıma sözleşmesini düzenleyen bir Konvansiyon çalışması yapılması olabilir.⁸²⁰ Aynı şekilde, mevcut unimodal taşıma konvansiyonlarının multimodal taşımaya yönelik hükümleri de yeniden değerlendirilerek, yürürlükte bulunan diğer konvansiyonların hükümleri ile uyumlaştırılabilir. Bu şekilde de büyük ölçüde uluslararası konvansiyon hükümleri bağlamında uygulanacak kural eksikliği ve birden çok konvansiyonun kapsam yönünden

⁸¹⁶ Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 113.

⁸¹⁷ Ramberg, Jan: "Future of International Unification of Transport Law", çalışmamızda "Future" olarak anılmıştır, The Scandinavian Studies in Law, 2001, Vol. 41, s. 456.

⁸¹⁸ Bkz. Ramberg, Future, s. 456 vd.

⁸¹⁹ Yeknesaklaşmanın mümkün olabileceğine dair fikirleri savunulduğu bazı diğer eserler hakkında bkz. Rosaeg, Conflicts, s. 241; Ramberg, Harmonization, s. 252.

⁸²⁰ Haak/Hoeks, Intermodal Transport, s. 92.

kesişiminde kalan hâllere dair sorunlar giderilebilir. Elbette bu çalışmanın ne şekilde yapılabileceği ve hükümlerin birer birer ele alınması, titizlikle değerlendirilmesi gereken bir konudur ve mevcut çalışmamızın kapsamını aşmaktadır. Dolayısıyla burada yalnızca bu şekilde bir öneriye yer vermekle yetinilecektir.

Daha önce de ifade edildiği üzere, yürürlükte bulunan uluslararası taşıma hukuku konvansiyonları multimodal taşımadan doğan münferit hukukî uyumsuzluklarda değerlendirilmeleri sırasında birbiri ile kapsam yönünden örtüşen hükümleri çerçevesinde norm fazlalığı veya hiçbir düzenlemenin kapsamına girmeyen uyumsuzluklar yönünden ise norm eksikliği durumuna yol açmaktadır. Multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun tespiti için iki sorunun da ele alınması gerekmektedir. Bu bakımdan bir sonraki başlıkta öncelikle multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk konusunda norm fazlalığı, diğer bir ifadeyle uluslararası taşıma hukuku konvansiyonlarının uygulanma kapsamı çatışmaları ele alınacaktır.

Ayrıca bu bölüm altında multimodal taşıma sözleşmesine yönelik yeknesak kural çalışmalarından ve multimodal taşımaya uygulanmak üzere uygulayıcılar tarafından benimsenen birörnek kural örneklerinden de kısaca bahsedilecektir. Bununla birlikte, bu yeknesak kural çalışmalarının yürürlüğe girmemiş olması, birörnek kuralların da kesin olarak bağlayıcılığının bulunmaması ve hiçbir uluslararası anlaşmanın kapsamına girmeyen multimodal taşıma sözleşmeleri veya multimodal taşıma sözleşmesinden doğan ihtilâflar ile karşılaştırılması kanunlar ihtilâfi hukuku açısından da meselenin değerlendirilmesini gerektirmiştir. Bu bağlamda, uluslararası anlaşmaların norm eksikliği doğurduğu bunun gibi durumlarda, multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk, kanunlar ihtilâfi kuralları uyarınca tayin edilecektir.⁸²¹ Çalışmamızın sonraki bölümünde bu bakımdan kanunlar ihtilâfi hukukunca multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun tespiti ele alınacaktır.

⁸²¹ CMR Commentary, s. 4.

2.4. ULUSLARARASI ÇOK TARAFLI UNİMODAL TAŞIMA KONVANSİYONLARININ MULTİMODAL TAŞIMAYI DÜZENLEYEN HÜKÜMLERİ ARASINDAKİ İHTİLÂF

2.4.1. Genel Olarak

Uluslararası konvansiyonların hazırlık süreci belirli bir düzenleyici otoritenin etkisi altında gerçekleşmemektedir. Çeşitli politikalar çerçevesinde bir uluslararası anlaşmaya taraf olmaya karar veren devletlerin anlaşmayı uygulama şekli de çoğu zaman bir üst otoritenin denetiminden yoksundur. Bu doğrultuda uluslararası hukuk açısından, iç hukuk mevzuatının oluşturulmasındaki ve uygulanmasındaki sistematik düzen, bütüncülük ve hiyerarşiden tam olarak söz edilememektedir.⁸²² Ne var ki konvansiyonların başarısı için hem kendileri içerisinde hem de taraf olunan diğer konvansiyonlar ile belirli bir düzen içinde uygulanmaları, aralarında çelişkilerin bulunmaması gerekir.⁸²³

Uluslararası konvansiyonların onaylanması ve iç hukuka dahil edilmesi sürecinde de iç hukuktaki mevcut hukukî düzenlemeler ile çelişkilerin ortadan kaldırılması gerekmektedir.⁸²⁴ Ancak bu şekilde uluslararası anlaşmanın amacına uygunluğun ve iç hukukun ahenginin korunması sağlanabilir. Türk hukuku açısından onaylanan ve usulüne uygun biçimde yürürlüğe koyulan uluslararası anlaşmalar da iç hukukun parçasını oluşturduğundan⁸²⁵ uyum arayışı, hâlihazırda yürürlükte olan veya yürürlüğe koyulması planlanan uluslararası anlaşmaların birbiri arasında da geçerli olacaktır.

⁸²² von der Decken, Kerstin: “Article 30: Application of Successive Treaties Relating to the Same Subject Matter”, Vienna Convention on the Law of Treaties: A Commentary, (ed. Dörr, Oliver/Schmalenbach, Kirsten), 2nd Edition, Springer, Berlin 2018, s. 540; Ghouri, Ahmad Ali: “Is Characterization of Treaties a Solution to Treaty Conflicts”, Chinese Journal of International Law, 2012, Vol. 11, N. 2, s. 247; Czaplinski, Wladyslaw/Danilenko, Gennady: Conflict of Norms in International Law, Netherlands Yearbook of International Law, 1990, Vol. 21, s. 5; Lindroos, Anja: “Addressing Norm Conflicts in a Fragmented Legal System: The Doctrine of *Lex Specialis*”, Nordic Journal of International Law, 2005, Vol. 74, s. 27-28; Maurer, s. 232.

⁸²³ von der Decken, s. 540.

⁸²⁴ Berlingieri, Francesco: “Implementation of Maritime Conventions: A Review of the Methods Used”, çalışmamızda “Maritime Conventions” olarak anılmıştır, LMCLQ, 2013, Part 4, s. 446.

⁸²⁵ Bkz. Türkiye Cumhuriyeti Anayasası (RG., 09. 11. 1982, S. 17863 (Mükerrer)) m. 90(5).

Multimodal taşımanın, mevcut uluslararası taşıma hukuku düzenlemelerindeki yeri oldukça dardır. Sıklıkla vurgulandığı üzere uluslararası çok taraflı konvansiyonlar belirli taşıma türleri merkezinde gelişim göstermiş, multimodal taşıma bakımından ise kısıtlı şekilde ve tek yönlü düzenlemelere yer verilmiştir. Multimodal taşımanın tek başına bir uluslararası konvansiyona konu olamaması çoğu uyumsuzluk açısından bir yeknesak kural eksikliği doğurmuştur. Böyle bir norm eksikliği çalışmamızın bir sonraki bölümünde ele alınacağı üzere, devlet mahkemelerinde görülen davalarda kanunlar ihtilâfî kurallarının gösterdiği maddî hukuk kuralları ile norm eksikliği giderilebilecektir.

Multimodal taşımaya dair bazı uyumsuzluklarda yeknesak norm eksikliğinin aksine mevcut uluslararası konvansiyonlar çerçevesinde bir norm fazlalığı⁸²⁶ da söz konusudur. Norm fazlalığı ile kastedilen belirli bir hukukî problemin yürürlükte bulunan birden fazla uluslararası taşımacılık konvansiyonunun düzenleme alanına girmesidir. Aşağıda örneğini vereceğimiz bazı multimodal taşıma ilişkilerinde aynı anda birden fazla konvansiyonun uygulanması söz konusu olmaktadır. Uluslararası hukuktaki sistematik düzen eksikliğini göz önüne seren böyle durumlarda uyumsuzluk çözümüne iki konvansiyonun hükümlerinin aynı anda uygulanması mümkün değildir.⁸²⁷ Diğer bir anlatımla, böyle bir hâlde, multimodal taşımadan doğan ihtilâfa sadece bir uluslararası konvansiyonun hükümleri uygulanarak çözüm elde edilmelidir. Bu bağlamda hangi konvansiyonun ne şekilde uygulanarak ihtilâfın giderileceği meselesine dair önerilere bu başlık altında yer verilecektir.

2.4.2. Uluslararası Konvansiyonlar Arasındaki Multimodal Taşıma İhtilâflarına Bazı Örnekler

Çalışmamızın önceki başlıklarında kısmen karayolu üzerinden yükün taşındığı bazı multimodal taşımaların CMR m. 2 kapsamında değerlendirilebileceği belirtilmiştir. Yükün karayolu taşıtımdan indirilmeden gemiye yüklenerak denizyoluyla taşındığı RO-

⁸²⁶ İfade için bkz. Bokareva, s. 3; Backden, s. 77; Ramberg, CMR Art. 2, s. 20; Johansson, s. 126.

⁸²⁷ Pauwelyn, Joost: Conflict of Norms in Public International Law: How WTO Law Relates to Other Rules of International Law, 4th Edition, Cambridge University Press, Cambridge 2005, s. 419.

RO taşımaları açısından ihtilâfin denizyolu taşımasından doğduğu hâlde hem CMR'nin hem de deniz hukuku konvansiyonlarının uygulanmaları söz konusu olabilir. RO-RO taşımaları genellikle deniz üzerinden kısa mesafenin aşılmasını gerektiren hâllerde tercih edildiğinden gemi taşımacılığı sırasında konişmentodan ziyade denizyolu taşımacılığında kullanılan diğer sevk belgeleri ile taşıma gerçekleştirilmektedir.⁸²⁸ Bununla birlikte, yine de konişmentolu bir denizyolu taşımasının bulunması da olasıdır. CMR m. 2'nin uygulanma şartlarını sağlayan bir RO-RO taşıması sırasında gerçekleşen zarar, aynı zamanda denizyolu taşıması kısmı için bir konişmento da düzenlendiyse Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nın uygulanma alanına da girebilecektir. Nitekim daha önce bahsi geçen *Thermo Engineers Ltd. and Anhydro A/S v. Ferrymasters Ltd.* kararına konu ihtilâfta bir RO-RO taşımasında CMR'nin mi yoksa Lahey Kuralları'nın mı uygulanacağı tartışılmıştır. Hatırlanacağı üzere karara konu olay treyler üzerindeki eşyanın denizyolu taşımasına yüklenmesi sırasında meydana gelen zarar ile ilgilidir. Eşya yüklü karayolu taşımasının bir denizyolu taşımasına yüklendiği andan denizyolu taşımadan indirildiği ana kadar gerçekleşebilecek meselelerde bahsi geçen iki konvansiyonun uygulanmasına dair çatışma alanları doğabilecektir.

Yüklerin karayolu taşımadan indirilmeden demiryolu üzerinden uzun mesafelerle ekonomik biçimde taşınmasına elverişlilik sağlayan RO-LA taşımalarında da yine koşulları ile örtüştüğü sürece CMR m. 2'nin veya CIM m. 1(3)'ün aynı anda uygulanması gerekebilir. CIM, CMR'den esinlenilerek düzenlendiğinden CMR ile oluşabilecek ihtilâflar CIM'in hazırlık çalışmalarında bir ölçüde dikkate alınmış ve engellenmeye çalışılmıştır.⁸²⁹ Bu doğrultuda CIM'in ancak, demiryolu taşımasının bir devletin sınırlarını aşması ve karayolu taşımasının demiryolu taşımasına ilave nitelik taşıması ile tamamen bir devletin iç sınırlarında gerçekleşmesi durumunda taşıma sürecine uygulanacağı tespit edilmiştir.⁸³⁰ Fakat yine de bazı mahkemeler, RO-LA taşımacılığında demiryolu taşıması sırasında doğan ihtilâfa karayolu taşıması tamamen bir devletin

⁸²⁸ Backden, s. 106.

⁸²⁹ Hoeks, s. 266.

⁸³⁰ Clarke/Yates, s. 227.

sınırlarında gerçekleşse dahi CIM'den ziyade CMR'yi uygulayabilmektedir.⁸³¹ Bu bağlamda iki konvansiyon arasındaki hüküm çatışmasının CIM'in tek taraflı düzenlemesi ile tam olarak önlendiğinden söz edilememektedir.⁸³²

Karayolu-denizyolu veya karayolu-demiryolu taşımalarında karşılaşılabilecek bazı problemlere tarafımızca örnek olarak işaret edilmişse de konvansiyonlar arasında doğabilecek ihtilâflar bunlarla sınırlı değildir. Örneğin hava taşımalarına ilişkin Varşova ve Montreal Konvansiyonları ile CMR arasında da uygulanma konusunda çatışmalar doğabilecektir. Varşova ve Montreal Konvansiyonu, prensip olarak, m. 38 çerçevesinde bir multimodal taşıma sözleşmesinde yalnızca hava taşımasından doğan ihtilâflara uygulanacaktır. Bununla birlikte bir hava taşımasının gerçekleştirebilmesi için kargonun yüklenmesi, teslimi veya aktarımında karayolu taşımasından istifade edilebilir. Böyle bir taşımada zararın münhasıran karayolu taşımasında gerçekleştiği ispat edilemezse yine Varşova ve Montreal Konvansiyonları'nın uygulanması söz konusudur. Her ne kadar yaygın bir uygulama değil ise de kargonun karayolu taşıtına yüklenip havalimanına getirildiği, burada taşıttan indirilmeden uçağa bindirildiği, uçuş sonrasında da yine karayolu ile bir noktaya taşınıp teslim edildiği bir multimodal taşıma örneğinde zararın nerede, hangi aşamada doğduğu ispatlanamazsa hem hava taşıma konvansiyonlarının hem de CMR m. 2'nin uygulanması mümkün olabilecektir. Burada sayılan örneklerin yanı sıra diğer konvansiyonlar arasında da uygulanma konusunda kesişimlerin saptanması mümkündür.

2.4.3. İhtilâflara Karşı Çözüm Önerileri

2.4.3.1. Genel Olarak

Konvansiyonlar arası çatışmalar, unimodal taşıma konvansiyonlarının multimodal taşımayı düzenlemek maksadıyla kapsamlarını genişleten, diğer taşıma türlerine uzanan

⁸³¹ Bilgi için bkz. Hoeks, s. 356.

⁸³² Aynı yönde bkz. Hoeks, s. 356.

hükümleri sebebiyle doğmaktadır.⁸³³ Söz konusu metinlerin ilk maddelerinde konvansiyonların uygulama alanları belirlendikten sonra kısmen ilgili taşıma türünü de içeren multimodal taşıma biçimlerinde de bazı koşullar altında uygulanacakları tespit edilmektedir. Bu tür diğer taşıma şekillerini de kısmen alâkadar eden hükümler konvansiyonlar arasında birbiri ile bağlantılı biçimde düzenlenmediğinden uygulanmaları sırasında sorunlar doğmaktadır.

Farklı taşıma türlerini düzenleyen bu konvansiyonlar arasında, uygulanma alanlarının kesişimindeki uyuşmazlıklarda hangisinin öncelikle uygulanacağı önemli bir meseledir.⁸³⁴ Aşağıda daha detaylı bahsedeceğimiz üzere aralarında bir normlar hiyerarşisi veya öncelik-sonralık ilişkisi kurmak güçtür. Açıkçası, bahsi geçen ihtilâfların çözümünde öğretilerde de doğrudan belirgin bir yöntemin izlendiği veya savunulduğu ifade edilemeyecektir. İhtilâfların giderilmesi hususunda yalnızca birbirine alternatif, yeterince temellendirilememiş bazı çözüm önerileri sunulmaktadır.

Konvansiyonların arasındaki bahsi geçen çatışma, esasında yasaların çatışmasına benzerlik göstermektedir.⁸³⁵ Bununla birlikte, kanunlar ihtilâfi hukuku çerçevesinde yasa çatışmalarına çözüm bulunabilmekteyken, uluslararası hukukun mevcut gelişmişlik düzeyi konvansiyon çatışmalarına fonksiyonel bir çözüm önermede yetersiz kalmaktadır.⁸³⁶ Dolayısıyla mahkemelerin benzer uyuşmazlık tiplerindeki yaklaşımı bir devletten diğerine de fark edebilecektir.

⁸³³ Aynı yönde bkz. Hoeks, s. 355; Haak/Hoeks, *Conflicting Conventions*, s. 424.

⁸³⁴ Hoeks, s. 356. Söz konusu kesişimlerin denizyolu taşımasını düzenleyen konvansiyonlar arasında da olduğuna dair bkz. Maurer, s. 232.

⁸³⁵ Mus, Jan B.: “Conflicts Between Treaties in International Law”, *Netherlands International Law Review*, 1998, Vol. 45, s. 211.

⁸³⁶ Mus, s. 211; Czaplinski/Danilenko, s 12.

Öğretideki çözüm önerilerinin bir kısmı kökenini 1969 tarihli Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi⁸³⁷ (Viyana Konvansiyonu) m. 30'dan almaktadır. Her ne kadar Türkiye bu Konvansiyon'a taraf değil ise de dünya genelinde ve ülkemizde uluslararası anlaşmaların hazırlanması, uygulanması, sona erdirilmesi ve yorumlanmasında Konvansiyon'un teamül niteliği kabul edilerek ona saygın bir yer atfedilmektedir.⁸³⁸ Diğer bir ifadeyle Konvansiyon, uluslararası örf ve âdet kurallarının bir ölçüde yazıya döküldüğü bir metin olarak karşımıza çıkmaktadır.⁸³⁹ Daha ziyade milletlerarası kamu hukukunu alâkadar eden bir yönünün bulunduğu izlenimi uyansa da, esasında kamu hukuku veya özel hukuk alanını düzenleyen tüm uluslararası anlaşmalar açısından temel bir kaynaktır.⁸⁴⁰

Viyana Konvansiyonu m. 30'un başlığında “*Birbirini Takip Eden Aynı Konulu Antlaşmaların Uygulanması*” ifadesi yer almaktadır. Bu başlıktan da anlaşılacağı üzere, madde esasında aynı konuya dair birbirini izleyen konvansiyonların uygulanmasına ilişkindir.⁸⁴¹ Farklı taşıma türlerini düzenleyen taşıma hukuku konvansiyonlarının bu maddede belirtilen kapsamda değerlendirilmesi aslında birtakım soru işaretleri uyandırmaktadır. Zira, taşıma türlerinin farklı oluşu konvansiyonların düzenleme konularını da farklı kılmaktadır. Örneğin denizyolu taşıma hukukunu düzenleyen iki konvansiyonun Viyana Konvansiyonu m. 30 çerçevesinde yorumlanması tartışma gerektirmezken aynı durum karayolu taşıması ve demiryolu taşımasının hukukî yönünü ele alan iki konvansiyon için doğrudan söylenemeyecektir. Ne var ki, öğretilerde genel anlamda bu maddeden bir ölçüde faydalanılarak çözüm önerileri sunulmuştur. Çözüm önerilerinde ayrıca Viyana Konvansiyonu'nda yazılı şekilde yer almayan aşağıda ele

⁸³⁷ İngilizce metni için bkz. <https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_1_1969.pdf>, (13.08.2021).

⁸³⁸ Uzun, Elif: “Uluslararası Andlaşmaların Geçici Uygulanması-Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi 25. Madde”, çalışmamızda “Geçici Uygulanma” olarak anılmıştır, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2018, C. 9, S. 2, s. 188.

⁸³⁹ Uzun, Geçici Uygulanma, s. 188.

⁸⁴⁰ Hoeks, s. 399.

⁸⁴¹ Maddenin uygulanma şekli ile gelişimi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. von der Decken, s. 541-542.

alacağımız, bazı hukukun genel ilkelerinden de istifade edilmektedir. Bir sonraki başlık altında incelenecek öneriler için hukuk uygulayıcıları tarafından izlenmek üzere bir hiyerarşik ilişki kurulması veya basamaklı bir yöntem izlenmesi söz konusu değildir. Ancak taraf olunan konvansiyonlarda yer verilen uyum hükümlerinin değerlendirilmesi, diğer birbirine alternatif nitelik taşıyan çözüm önerilerine nazaran öncelikli tutulabilecektir.

2.4.3.2. Konvansiyonlarda Yer Verilen Uyum Hükümleri

Uyum hükümleri belirli bir konvansiyonda, yakın ilişkili diğer konvansiyonlar ile doğabilecek ihtilâfları önleme amacı taşıyan, hangi hâlde hangi konvansiyonun uygulanacağına işaret eden hükümlerdir.⁸⁴² Uyum hükümleri çerçevesinde belirli durumlarda mevcut uluslararası anlaşmanın tatbiki öncelenmiş, bazı diğer durumlarda ise, ikinci planda bırakılmış olabilir.⁸⁴³ Bazen ise doğrudan hangi hâllerde açıkça konvansiyonun uygulanmayacağı belirtilmiş olabilir.⁸⁴⁴ Söz konusu kurallar mevcut, yürürlükteki konvansiyonları dikkate alarak veya ileriye dönük kabul edilecek konvansiyonları da kapsayacak şekilde düzenlenebilmektedir.⁸⁴⁵

Belirli bir uyuşmazlıkta uygulanması mümkün olan birden fazla uluslararası anlaşmanın varlığı hâlinde, anlaşmaların hükümleri bir arada değerlendirildiğinde uyum kuralları da dikkate alınacaktır. Böylece bahsi geçen kurallar, sorunun çözümünde uyuşmazlık çözüm

⁸⁴² Uluslararası hukuk metinlerinde bu tür hükümler “kurtarma hükmü” (*saving clause*), “uyum hükmü” (*compatibility clause*) veya “ihtilâf hükmü” (*conflicts clause*) olarak yer almaktadır. Bilgi için bkz. von der Decken, s. 546; Treves, Tullio: “Fragmentation of International Law: The Judicial Perspective”, *Agenda Internacional*, 2009, Vol. 16, N. 27, s. 231; Czaplinski/Danilenko, s. 12; Pauwelyn, s. 328; *Fragmentation of International Law: Difficulties Arising From the Diversification and Expansion of International Law*, Report of the Study Group of the International Law Commission, çalışmamızda “International Law Commission Report” olarak anılmıştır, A/CN.4/L.702, United Nations General Assembly, 18.06.2006, s. 19.

⁸⁴³ Von der Decken, s. 546-547; Mus, s. 214 Borgen, Christopher J.: “Resolving Treaty Conflicts”, *George Washington International Law Review*, Vol. 37, N. 3, s. 584; Czaplinski/Danilenko, s. 13-14.

⁸⁴⁴ Von der Decken, s. 546-547; Mus, s. 214; Borgen, s. 584; Czaplinski/Danilenko, s. 13-14.

⁸⁴⁵ Pauwelyn, s. 328.

mercine kılavuzluk edecektir. Gerçekten bu şekilde, teorik olarak, hukukî problemin taraflarca öngörülebilir bir çözüme kavuşması ve konvansiyonlarda uygulanma birliğinin elde edilmesi de mümkündür.⁸⁴⁶ Hatta aşağıda ele alacağımız diğer yöntemlere gerek duyulmaksızın uyuşmazlığın etkili biçimde çözümü sağlanabilecektir.⁸⁴⁷ Nitekim, Viyana Konvansiyonu m. 30'da da konvansiyonlardaki uyum kurallarının öncelikle uygulanması gerektiği belirtilmiştir.

Uluslararası taşıma konvansiyonları açısından değerlendirdiğimizde ise, daha ziyade kendi taşıma türü içerisindeki ihtilâfları önleme fonksiyonları bulunan uyum hükümleri ile karşılaşmaktadır. Örneğin, Montreal Konvansiyonu m. 55 diğer hava hukuku kurallarına kıyasla Montreal Konvansiyonu'nun önceliğinin bulunduğunu öngörmektedir. Bu doğrultuda multimodal taşıma açısından ihtilâfların çözümünde bu hüküm sınırlı bir etkiye sahiptir. Öte yandan, Hamburg Kuralları m. 25(2)'de, yürürlüğe girmemiş olan Multimodal Taşıma Konvansiyonu m. 30(2)'ye paralel şekilde, diğer taşıma hukuku konvansiyonları ile oluşan bağlantılar da dikkate alınarak bir uyum kuralına yer verilmiştir. Buna göre, mahkemelerin yetkisi ve tahkim hususunda Hamburg Kuralları'ndan önce yürürlüğe giren, uyuşmazlığın taraflarının esas işyerlerinin bulunduğu ülkelerin tarafı olduğu, uygulanma kabiliyeti bulunan uluslararası sözleşmeler öncelikli kılınmıştır.⁸⁴⁸

Rotterdam Kuralları'nda ise daha kapsamlı bir uyum kuralına yer verilmiştir. M. 82'de taraf devletlerde hâlihazırda yürürlükte bulunan ve taşıyıcının eşya taşımacılığındaki hasar ve ziyadan doğan sorumluluğunu düzenleyen konvansiyonlar ile Rotterdam Kuralları'nın çatışması durumunda ilgili konvansiyonlara ve bunların güncellenmiş

⁸⁴⁶ Von der Decken, s. 540.

⁸⁴⁷ Von der Decken, s. 547. Bununla birlikte etkili bir çözümün önündeki engel, uygulanması söz konusu olan uluslararası anlaşmaların her ikisinin de kendi metinlerine öncelik tanınması veya kendi metinlerinin uygulamada ikinci planda bırakılması durumunda gerçekleşebilir. *Von der Decken* böyle bir hâlde ihtilâf kurallarına göre uyuşmazlığın çözülmesinden vazgeçilerek diğer yöntemlere başvurulmasını önermektedir. Bkz. von der Decken, s. 548.

⁸⁴⁸ Ayrıca bkz. söz konusu maddede Hamburg Kuralları m. 22(4)'te tahkimde esasa Hamburg Kuralları'nın uygulanması gereğini öngören hüküm istisna tutulmuştur.

hâllerine öncelik tanınacağı belirtilmiştir. Hangi konvansiyonlara öncelik tanınacağı da ayrıntıları ile aynı kuralda tespit edilmiştir. Nitekim, eşyanın havayoluyla taşındığı uluslararası konvansiyonların sözleşmenin belirli bir kısmına uygulanma iddiasının bulunduğu hâlde bu konvansiyona, karayolu aracına yüklenerek eşyanın denizyoluyla taşınmasının söz konusu olduğu hâlde karayolu taşıma konvansiyonunun hükümlerinin uygulanmasına, denizyolu taşınmasının demiryolu taşınmasına ek nitelikte gerçekleştirildiği hâlde demiryolu ile taşıma konvansiyonun hükümlerine, iç su yolu ve denizyolu arasında aktarma yapılmaksızın gerçekleşen eşya taşımalarında iç su yolu taşımalarına uygulanan konvansiyonun düzenlemelerine öncelik tanınmıştır.

Rotterdam Kuralları multimodal taşıma sözleşmesi açısından, konvansiyonların arasındaki ihtilâfları bir ölçüde önleme fonksiyonuna sahiptir. Ne var ki, henüz yürürlüğe girmediğinden ticaret uygulayıcıları tarafından ancak örnek bir metin olarak kullanılabilir. Dolayısıyla günümüzde uyum kuralları açısından multimodal taşımada ancak Hamburg Kuralları'nın dikkate alınabileceğini düşünmekteyiz. Hamburg Kuralları'nın da etkisi bu metne taraf olan devlet sayısının az oluşu ve Kuralların sınırlı sayıda uyuşmazlık konusu hakkında uyum hükmü içermesinden dolayı kısıtlı olacaktır. Bu bağlamda, konvansiyon çatışmalarının karara bağlanması ihtiyacı farklı yorum türlerinin geliştirilmesine de zemin hazırlamaktadır.

2.4.3.3. Hukukun Genel İlkelerine Göre Yorum

Düzenlemeleri çatışan konvansiyonların en azından herhangi birisinin uyum kuralları dikkate alınarak çözüme ulaşılması imkânsız ise uluslararası hukukta da kabul edilen bazı ilkelere göre yorum yapılması ikinci basamakta yer alan bir çözüm yöntemi olarak sunulmaktadır.⁸⁴⁹ Bu başlık altında Viyana Konvansiyonu veya herhangi bir başka yazılı metinde yer verilmemiş bulunan “özel hükmün genel hükme üstünlüğü” maksimi (*lex specialis derogat legi generali*) ile Viyana Konvansiyonu m. 30'da yer alan “sonraki

⁸⁴⁹ Bkz. Mus, s. 211; Borgen, s. 587.

hükümün önceki hükmü ilga etmesi” (*lex posterior derogat legi priori*) maksiminin uygulanması ele alınacaktır.⁸⁵⁰

Aynı konu birden fazla uluslararası anlaşma ile düzenlenmiş ise, birisinin kapsamı ve konuyu ele alış biçimi bakımından daha belirgin, sınırlayıcı ve ayrıntılı hükümler içerdiği; diğerinin ya da diğerlerinin daha geniş ve genel açıklamalara yer verdiği saptanırsa, özel hükümler içeren uluslararası anlaşmanın öncelikle uygulanması tercih edilebilir.⁸⁵¹ Elbette mevcut anlaşmalar arasındaki uygulanma önceliği ve sonralığı ilişkisinin tespit edilebilmesi için ilgili devletin/devletlerin bu anlaşmalara taraf olması ve mevcut ilişkide tüm anlaşmaların uygulanma koşullarının sağlanması gerekir.⁸⁵²

Multimodal taşıma hakkında yürürlükte bulunan çok taraflı bir uluslararası anlaşma henüz bulunmadığından diğer konvansiyonlar ile özel hüküm ve genel hüküm ilişkisinin açıkça olduğundan söz edilemeyecektir.⁸⁵³ Mevcut unimodal taşıma hukuku anlaşmalarından bazıları multimodal taşıma hakkında hükümler içerirken, diğerleri multimodal taşımadan hiçbir şekilde söz etmemektedir. Fakat, bize göre, bu durumu değerlendirerek ilgili anlaşmalar arasında bir özel hüküm-genel hüküm ilişkisi kurmak hatalı olur. Yine unimodal taşıma hukuku anlaşmalarının multimodal hükümlerinin bir ölçüde çatışması durumunda da her iki hükmün de özel hüküm niteliği taşıdığı düşünüldüğünden aralarında *lex specialis* kuralına göre bir tercihte bulunulması uygun olmayacaktır.

Lex posterior derogat legi priori kuralının uygulanmasında aynı devletin tarafı olduğu ve uygulanma koşulları sağlanan, kronolojik olarak birbirini izleyen, düzenleme konusu ile amacının aynı olduğu, içerik yönünden de benzerlik taşıyan yürürlükteki uluslararası

⁸⁵⁰ Von der Decken, s. 542-543.

⁸⁵¹ Borgen, s. 589; International Law Commission Report, s. 8.

⁸⁵² Hoeks, s. 375.

⁸⁵³ Hoeks, s. 376.

anlaşmalardan sonraki tarihli olan diğerinden önce dikkate alınacaktır.⁸⁵⁴ Hava taşımacılığında bahsederken Montreal Konvansiyonu ile Varşova Konvansiyonu bakımından öncelik-sonralık ilişkisinin bu şekilde kurulması mümkünken, aynı sonuca farklı taşıma türleri açısından ulaşmak güçtür.⁸⁵⁵ Konu yönünden taşıma hukuku konvansiyonlarının hemen hemen hepsi taşıyıcının sorumluluğunu düzenlemekteyse de farklı hukukî rejime ait hükümler içermektedirler.⁸⁵⁶ Yalnızca multimodal taşıma yönünden değil, mevcut unimodal konvansiyonlar kendi içerisinde de değerlendirildiğinde gerek multimodal taşımaya yönelik hükümleri gerekse de kendi düzenledikleri taşıma türüne dair hükümleri açısından, birbirleri arasında bir öncelik-sonralık ilişkisi kurmak yine hatalı sonuçlar doğurabilir. Zira sonraki unimodal konvansiyonun hükümlerinin bir başka taşıma türüne ait daha eski tarihli bir başka unimodal konvansiyonun hükümlerini bertaraf etmesi konvansiyonların hükümlerinin farklı hukukî rejime ait olmaları, tamamen aynı konuları düzenlememeleri sebebiyle uygun düşmeyecektir.⁸⁵⁷ Dolayısıyla bu hukuk ilkesinin de konumuz açısından doğrudan uygulanabilirliğinin kabulü mümkün görünmemektedir.

Multimodal taşımaya uygulanacak düzenlemenin tercihi açısından iki hukuk maksiminin de bir arada nazara alındığı sonraki genel hükmün önceki özel hükme kıyaslanması ve bunlardan birisinin öncelenmesi hususunda da mevcut uluslararası taşıma hukuku konvansiyonları rejimi içerisinde farklı taşıma türlerine dair konvansiyonlar bakımından yukarıda ifade ettiğimiz üzere genel hüküm-özel hüküm bağlantısının kurulmasının mümkün olmaması sebebiyle bir sonuca varılamayacaktır. Söz konusu tartışma ancak taşıma hukukuna dair genel düzenlemeler ve temel ilkeler içeren yeni, çok katılımlı bir uluslararası konvansiyon kabul edilirse anlamlı olabilecektir. Böyle bir hâlde eski tarihli

⁸⁵⁴ Mus, s. 215; International Law Commission Report, s. 18.

⁸⁵⁵ Hoeks, s. 381. *Lex posterior derogat legi priori* kuralının uluslararası hukukta uygulanma koşulları hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. Borgen, s. 588; Treves, s. 230-231.

⁸⁵⁶ Farklı hukukî rejimlere sahip Konvansiyonlarda *lex posterior derogat legi priori* kuralının uygulanmasının doğru olmayacağına dair görüş için bkz. Treves, s. 230-231.

⁸⁵⁷ İlkenin uygulanabilmesi için konvansiyonların aynı konuda düzenlemiş olması kriterinin dar ve katı yorumlanması gereği hakkında bkz. Borgen, s. 603.

unimodal taşıma konvansiyonunun multimodal taşımaya dair hükümleri yeni tarihli taşıma hukuku konvansiyonu ile kıyaslanarak bir tercihte bulunulabilecektir.

2.4.3.4. *Network* Sistemi

Konvansiyonlar arasındaki ihtilâfın *network* sisteminin uygulanması suretiyle giderilebileceği, hatta engellenebileceği savunulmaktadır.⁸⁵⁸ Bazı yazarlarca *network* sistemi ile multimodal taşımanın her aşamasına farklı konvansiyonlar uygulanarak aradaki çatışmanın kaldırılacağı düşünülmektedir.⁸⁵⁹ Çalışmamızın önceki bölümlerinde ifade ettiğimiz üzere *network* sisteminin mevcut uluslararası konvansiyonlarda, genel anlamda, dayanağının bulunmaması bu sistemin uyumsuzluk çözümünde temel alınmasını güç bir konuma sokmaktadır. Dayanağının bulunduğu kabul edilseydi bile *network* sisteminin beraberinde getirdiği sorunlar dikkate alınınca, özellikle zararın olduğu taşıma aşamasının tespit edilemediği hâller ile ilgili konvansiyonların multimodal hükümlerinin de uygulanmasını gerektirecek hâllerde tarafımızca bu çözüm önerisi ile bir sonuç alınamayacağı düşünülmektedir.

2.4.3.5. Konvansiyonların Hükümlerinin Bir Arada Yorumlanarak İhtilâfın Giderilmeye Çalışılması

Konvansiyon çatışmalarında önerilen bir diğer dikkate değer yöntem konvansiyonların çatışan hükümlerinin özel bir biçimde yorumlanarak uyumsuzluğun çözüme kavuşturulmasıdır.⁸⁶⁰ Bu yöntemin savunucularına göre çeşitli yorum teknikleri kullanılarak kurallar öyle biçimde yorumlanmalıdır ki çatışma ortadan kaldırılmalı ve kurallar arasındaki uyum tesis edilmelidir.⁸⁶¹ Biz bu teorik yaklaşıma, en azından taşıma hukuku uyumsuzlukları açısından, öngörülebilirliği zedeleyeceği, farklı devlet

⁸⁵⁸ Bkz. Haak/Hoeks, *Conflicting Conventions*, s. 430; Hoeks, s. 400.

⁸⁵⁹ Haak/Hoeks, *Conflicting Conventions*, s. 430; Hoeks, s. 400.

⁸⁶⁰ Öneri için bkz. von der Decken, s. 545; Mus, s. 227; Treves, s. 231; *International Law Commission Report*, s. 8.

⁸⁶¹ von der Decken, s. 545; Mus, s. 227; *International Law Commission Report*, s. 8.

mahkemeleri arasında farklı yorumların doğabileceği, bu anlamda uygulama birliğinden ve konvansiyonlar ile hedeflenen yeknesaklıktan uzaklaşılacağı endişesi ile ihtiyatla yaklaşmaktayız.

2.4.3.6. Değerlendirme

Multimodal taşımanın uluslararası konvansiyonlarla düzenlenen hukukî boyutu birden fazla konvansiyonun kapsamına giren uyuşmazlıkları doğurabilmektedir. Hangi uluslararası konvansiyonun diğerinden öncelikli kabul edilerek uygulanacağı sorununa uygulama ve öğreti tarafından henüz görüş birliği içerisinde bir yanıt verilememektedir. Bununla birlikte konvansiyonlarda yer verilen uyum kuralları uyuşmazlığın giderilmesinde en bariz şekilde faydası bulunabilecek hükümlerdir.⁸⁶² Yine de mevcut taşıma hukuku konvansiyonlarında bu hükümlerin oldukça sınırlı olduğu dikkate alındığında, bugün için etkili bir çözüme ulaşılmış değildir.

“Özel hükmün genel hükme üstünlüğü” (*lex specialis derogat legi generali*) maksimi ile “sonraki hükmün önceki hükmü ilga etmesi” (*lex posterior derogat legi priori*) maksimi de nitelikleri gereği aynı hukukî sisteme dair kurallara uygulanabileceğinden⁸⁶³ tek başına sorunun giderilmesi sağlayamamaktadır. Bu durum konvansiyonların birbirinden farklı taşıma türlerine ilişkin hükümler içermelerinden de kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla, kronoloji ve konu bakımından bu anlaşmaları ilişkilendirmek mümkün görünmemektedir.⁸⁶⁴

Konvansiyonların çatışan hükümlerinin özel bir biçimde yorumlanarak uyuşmazlığın çözüme kavuşturulması önerisi⁸⁶⁵ de taşıma hukuku uyuşmazlıkları açısından,

⁸⁶² Aynı yönde Hoeks, s. 400.

⁸⁶³ *Lex specialis* prensibi hakkındaki tespit için bkz. Lindroos, s. 41.

⁸⁶⁴ Aynı yönde bkz. Hoeks, s. 400.

⁸⁶⁵ Öneri için bkz. von der Decken, s. 545; Mus, s. 227; Treves, s. 231; International Law Commission Report, s. 8.

öngörülebilirliği zedeleyeceği, farklı devlet mahkemeleri arasında farklı yorumların yapılabileceği ve taşıma hukukunda yeknesaklığın sağlanması gayesinden uzaklaşılacağı endişesi ile tarafımızca sakıncalı bulunmaktadır. Son olarak, *network* sisteminin uygulanarak ihtilâf sorununun çözüme kavuşturulması hakkındaki önerileri de, daha önce gerekçeli şekilde ifade ettiğimiz üzere, *network* sisteminin dayanaktan yoksunluğu ile beraberinde getirdiği ilave problemlerden dolayı yerinde bulmamaktayız.

Multimodal taşımanın düzenleniş biçiminden kaynaklanan konvansiyonlar ihtilâfi sorununun en belirgin önlenme biçimi multimodal taşıma hakkında yeni, özel hükümler içeren, çok taraflı bir konvansiyonun kabulü olacaktır.⁸⁶⁶ Ayrıca taşıma hukuku konvansiyonlarının da yeni konvansiyon lehine, onu öncelikli tutan düzenlemeler çerçevesinde güncellenmesi gerekecektir.⁸⁶⁷ Fakat bu durum, çok boyutlu ve geniş kapsamlı bir çalışma gerektireceğinden yakın gelecekte gerçekleşmesi pek olası görünmemektedir.

Mevcut durumda, bizim de katıldığımız görüşe göre, mahkemeler veya uyuşmazlık çözüm mercileri konvansiyonların içerisindeki uyum hükümlerinden faydalanılmadığı hâlde, çoğunlukla, Konvansiyonlar arasında bir tercihte bulunarak birisini uygulayacaktır.⁸⁶⁸ *Hoeks* tarafından da çeşitli menfaatlerin dikkate alınarak konvansiyonlardan birisinin tercih edileceği görüşü ifade edilmektedir.⁸⁶⁹ Daha ziyade mahkemenin bulunduğu devletin izlediği taşımacılık politikası da belirli bir konvansiyonun hükümlerinin tercih edilmesinde etkili olabilecektir. Ancak bu durum diğer Konvansiyonların hükümlerinin de yok sayılması anlamına gelmektedir. Bu sebeple ticarî karakterli milletlerarası anlaşmaların amaç edindiği yeknesaklık ile öngörülebilirlikten uzak sonuçların doğması da muhtemeldir.⁸⁷⁰ Ne var ki, uluslararası

⁸⁶⁶ Bkz. Ramberg, *Future*, s. 456 vd.

⁸⁶⁷ Ramberg, *Future*, s. 456 vd.; Rosaeg, *Conflicts*, s. 241; Ramberg, *Harmonization*, s. 252.

⁸⁶⁸ Mus, s. 231; Ghouri, s. 256.

⁸⁶⁹ Bkz. Hoeks, s. 403.

⁸⁷⁰ Hoeks, s. 381.

hukukta normlar hiyerarşisinin yeterince belirgin olmaması ve hiyerarşiyi tesis edecek bir otoritenin bulunmaması bu olumsuz sonucun oluşumundaki en büyük etkidir.⁸⁷¹

2.5. MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE YÖNELİK ULUSLARARASI YEKNESAK KURAL OLUŞTURMA ÇALIŞMALARI VE UYGULAMADA KULLANILAN BİRÖRNEK KURALLAR

2.5.1. Genel Olarak Çalışmalarda Benimsenen Maddî Hukuka İlişkin Sorumluluk Sistemleri

Multimodal taşımanın hukukî boyutunun düzenlenmesi konusu konteyner taşımacılığında ilk defa istifade edilmeye başlandığı dönemde ortaya çıkmıştır. İlk fikirler çerçevesinde mesele yalnızca denizyolu ile eşyanın taşınması hakkındaki konvansiyonlarda ele alınmak istenmiştir.⁸⁷² Ancak İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra, multimodal taşımanın hukukî boyutunun ayrı biçimde değerlendirilmesi gerektiğine karar verilmiştir.⁸⁷³ Bu hususta çeşitli küresel ve bölgesel çalışmalar gerçekleştirilmiştir.

Çalışmalardan ayrıntılı şekilde söz edilmeden önce bunların bazı ortak noktalarının bulunduğuna dikkat çekilmelidir. Öncelikle, genel anlamda, MTO'nun malın hasarı, zıyı ve teslimindeki gecikmesinden doğan sorumluluğuna odaklanılmıştır. Bu bağlamda, multimodal taşıma sözleşmesinden doğan hukukî meselelerin tüm boyutları ile ele alınmadığı ifade edilmelidir. Daha ziyade MTO'nun sorumluluğuna yönelik maddî hukuk hükümlerinin getirilmesi amaçlanmıştır. Taşıma hukukundaki diğer milletlerarası konvansiyonlarda da benzer yaklaşım söz konusudur. Bu doğrultuda multimodal taşımanın hukukî boyutunu ele alan çalışmaların hazırlığı sırasında diğer taşıma konvansiyonlarının sistematiğinden, içeriğinden ve lafzından faydalandığı ifade edilebilir.⁸⁷⁴ Özellikle, diğer konvansiyonların hükümleri ile içerik yönünden benzerliğin

⁸⁷¹ Aynı yönde Mus, s. 231.

⁸⁷² Jerman, s. 589; Jesser-Huß, s. 1188.

⁸⁷³ Jerman, s. 589; Jesser-Huß, s. 1188; Driscoll/Larsen, s. 195.

⁸⁷⁴ Johansson, s. 130; Glass, s. 19.

sağlanması ile MTO ile alt taşıyıcılar arasında kurulan müstakil sözleşmelerin sorumluluk rejimi ile örüntülü bir sorumluluk rejiminin kurulması hedeflenmiştir.⁸⁷⁵ Diğer bir anlatımla, çoğu düzenlemede multimodal taşıma sözleşmesinin düzenlenmesi için tamamen farklı, bağımsız kural arayışının söz konusu olduğu söylenemeyecektir. Bu sayede, yakın ilişkili taşıma konvansiyonları ile bir uyum sağlanarak taşımacılık faaliyeti icra eden çeşitli aktörlerin konvansiyonun düzenlemelerinin kabulünü destekleyecekleri düşünülmüştür.⁸⁷⁶ Aynı zamanda sözleşmeyi zamanında ve gereği gibi yerine getiremeyen MTO'nun üstleneceği borç ile alt taşıyıcı konumunda bulunanların borcu arasında bir denklik sağlanabilmesi istenmiştir.⁸⁷⁷

Diğer uluslararası taşıma hukuku konvansiyonları ile bağlantılı bir rejim kurulurken multimodal taşıma sözleşmesinde ihtilâfın köken aldığı taşıma aşaması dikkate alınmıştır. Yukarıda sıkça zikrettiğimiz *network* sistemi multimodal taşımanın düzenlenmesi hakkındaki çalışmaların odağını oluşturmaktadır. İhtilâfın köken aldığı aşama çoğu zaman eşyada bir hasarın, kaybın veya eşyanın tesliminde gecikmenin olduğu aşama ile denk düşmektedir. Bu taşıma aşamasının belirlenebildiği hâllerde ilgili taşıma türünü düzenleyen uluslararası konvansiyon veya uygulanacak hukuk kurallarının ihtilâfa uygulanması istenmiştir.⁸⁷⁸ Teorik olarak *network* sisteminde, alt taşıyıcılara veya iş gören diğer kişilere rücu edildiğinde MTO tarafından tazmin edilen zararın giderilmesi isteminin, aynı iddia ve savunma hakları kullanılarak rücu edilen kişilere karşı da ileri sürülebileceği ifade edilmektedir.⁸⁷⁹ Dolayısıyla, *network* sistemiyle taşıma hukukunda sistematik bir uyumun yakalanmasının amaçlandığından söz edilebilir.

⁸⁷⁵ Akın, s. 44.

⁸⁷⁶ Akın, s. 49.

⁸⁷⁷ Sözer, Karma Taşımalar, s. 22.

⁸⁷⁸ Johansson, s. 130; Glass, s. 19; Kiantou-Pampouki, s. 30; Kula, s. 103; Hoeks, s. 12; Jesser-Huß, s. 1187; Ramberg, Harmonization, s. 243; Haak, s. 15; Sözer, Karma Taşımalar, s. 22; Musi, s. 445.

⁸⁷⁹ Bokareva, s. 63; Glass, s. 22; Hancock, Convention, s. 488; Akın, s. 50; Hancock, Multimodal Transport, s. 40; Hoeks, s. 28; Siligardi/Piccioni, s. 446; CMI Yearbook 2000, s. 119; Ramberg, Harmonization, s. 243; Sözer, Karma Taşımalar, s. 22.

Bazen ihtilâfın kökenini oluşturan taşıma aşaması bilinmemekte, tespit edilememektedir. Söz konusu tespit yapılamaması özellikle multimodal taşımaların pek çoğunun konteyner ile gerçekleştirilmesinden ileri gelmektedir.⁸⁸⁰ Eşyanın teslim alındığı noktada veya ona yakın bir yerde konteynere yüklenmesi ve varma noktasına kadar da açılmaması, bir zarar doğarsa bunun hangi aşamada oluştuğunun belirlenmesini güçleştirmektedir.⁸⁸¹ Çoğu zaman, bilirkişi veya uzmanlar tarafından konteyner ve eşya üzerinde yapılan fiziksel muayenede zararın hangi aşamada doğduğu saptanabilir. Örneğin kahve yükünün deniz suyuna maruz kalması neticesinde kötüleşmesi zararın hangi taşıma aşamasında oluştuğu hakkında fikir vermektedir. Kimi hâlde ise, taşımanın hangi kısmında zararın oluştuğu belirlenemez. Söz konusu durum ve benzer şekilde zararın bir taşıma aşamasında başlayıp diğerinin de katkısıyla ilerlediği hâlde hangi kuralların uygulanacağı noktasında pek çok tartışma söz konusu olmuştur.⁸⁸²

Dolayısıyla, böyle durumlarda, *network* sistemi çerçevesinde bir kural örüntüsü kurmuş olmak yeterli çözümü getirmemektedir. Multimodal taşımanın düzenlenmesine yönelik küresel ve bölgesel uluslararası anlaşma çalışmaları sırasında tüm bu değerlendirmeler de dikkate alınarak kuralların oluşturulmasında *network* sisteminin yanı sıra *uniform* (yeknesak) sorumluluk sistemine göre bir sorumluluk rejiminin kurulması da önerilmiştir. *Uniform* sorumluluk sisteminde diğer taşıma türleri için geçerli kurallara göndermede bulunulmadan, doğrudan uygulanma kabiliyeti içeren yeknesak düzenlemelerden oluşan

⁸⁸⁰ Haak, s. 18.

⁸⁸¹ Haak, s. 18.

⁸⁸² Bokareva, s. 61; Angus, s. 400; Hoeks, s. 17; Grönfors, s. 486 vd.; Haak, s. 14; Glass, s. 22; Hancock, Convention, s. 488; Hancock, Multimodal Transport, s. 40-41; Eftestol-Wilhelmsson, Rotterdam Rules, s. 275. *Network* sisteminin ilk benimsendiği dönemde uygulamada multimodal taşımanın esasında tek bir taşıma türü faaliyetini yürüten ilgililerce yerine getirildiği gözlemlendiği için zarar yerinin bilinmediği hâlde, ilgili tacirin temel olarak yürüttüğü taşıma faaliyetine göre sorumluluk yüklenmesi gerektiği fikri öne çıkmıştır. Bkz. Johansson, s. 130. Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun hazırlandığı sırada gerçekleşen tartışmalarda *O'Hare* de benzer şekilde bu konuda, uygulanması söz konusu olan Konvansiyonlardan sadece birisinin sorumluluk sisteminin tercihini ve tüm ihtilâfa uygulanması gerektiğini savunmaktadır. *O'Hare*'nin görüşü için bkz. Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 129. Hollanda hukukunda da benzer bir metod tercih edilmiştir. Buna göre, zararın oluştuğu taşıma aşamasının belirlenemediği hâlde en üst sınırdaki tazminat ödenmesini öngören taşıma türünün kurallarına göre taşıyıcının sorumluluğu belirlenmektedir. Bilgi için bkz. Spanjaart, Godafoss, s. 279.

bir kurallar bütünü'nün kabul edilmesi söz konusudur.⁸⁸³ Bu bağlamda, *network* sistemi gibi karmaşık ve belirsiz bir uygulamadan kaçınılmaktadır.⁸⁸⁴ MTO'nun sorumluluğu, bu sisteme göre, eşyanın onun hakimiyet sahasına alındığında başlamalı, gönderilene teslimi veya teslim edilmiş sayılması ile sona ermelidir.⁸⁸⁵ Tüm bu süreci kapsayan ve bu süreçten doğan ihtilâfa uygulanmak üzere de doğrudan bazı maddî hukuk hükümlerinin tayin edilmesi amaçlanmaktadır. Böylelikle, hasar, zıya veya gecikmenin doğduğu taşıma aşamasının belirlenmesi gerekliliği ve belirlenememesi durumunda sorumluluğun nasıl tespit edileceği ayrımı da önemsiz kılınmaktadır.⁸⁸⁶ Ayrıca, tarafların bir uyuşmazlık doğması durumunda başvurabilecekleri hükümler çerçevesinde sorumluluk, sorumluluğun ölçüsü ve sınırları önceden belirli ve öngörülebilirdir.⁸⁸⁷

Uniform sorumluluk sisteminin tek başına uygulanması istemi, birtakım sorunlara neden olmaktadır. En önemlisi taşıyıcının sorumluluğunu içeren ve pek çok devlette yürürlükte olan diğer konvansiyonlar ile çeşitli çelişkilerin ortaya çıkmasıdır.⁸⁸⁸ MTO ile taşıtanın ilişkisi ile MTO ile alt taşıyıcıların ilişkisinin farklı rejimlere tâbi olması, uygulayıcılar açısından bir sorun olarak kabul edilmiştir.⁸⁸⁹ Özellikle, oluşan zararı tazmin eden MTO alt taşıyıcılara rücu ettiğinde, multimodal taşıma sözleşmesi ile alt taşıma sözleşmesi bakımından doğan itiraz ve def'iler ile iki sözleşme arasındaki sorumluluk ölçütü farkı

⁸⁸³ Haak, s. 15.

⁸⁸⁴ Hancock, Convention, s. 489; Hancock, Multimodal Transport, s. 41; Hoeks, s. 26; Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 120.

⁸⁸⁵ Bilgi için bkz. Bokareva, s. 62.

⁸⁸⁶ Musi, s. 445; Bokareva, s. 62; Kula, s. 104; Hoeks, s. 25.

⁸⁸⁷ Bokareva, s. 62; Hancock, Convention, s. 489; Hancock, Multimodal Transport, s. 41; Coşkun, s. 73; Haak, s. 15; Sözer, Karma Taşımalar, s. 24.

⁸⁸⁸ Nikaki, Conflicting Laws, s. 527; La Mattina, Rotterdam, s. 644; Kula, s. 104; Hoeks, s. 26.

⁸⁸⁹ Nikaki, Conflicting Laws, s. 527; La Mattina, Rotterdam, s. 644; Kula, s. 104; Hoeks, s. 26.

ortaya kimi zaman MTO, kimi zaman da alt taşıyıcılar yönünden adaletsiz bir durum çıkarabilmektedir.⁸⁹⁰

Bir diğer tartışma noktası da taşıyıcının sorumluluğunun hangi kriterlere göre belirleneceğidir. Kısaca bahsi geçtiği üzere taşıyıcının sorumluluğu hakkında örneğin hava hukukunda oldukça yüksek tazminatlar öngören, taşıyıcı bakımından sorumluluğu sınırlandırma imkânı çok sınırlı olan, katı bir yaklaşım benimsenmişken; denizyolu taşımalarında taşıyıcıya nispeten daha esnek bir konum sağlanmaktadır. O hâlde, hangi esasa yakın bir sorumluluk sisteminin oluşturulacağı taşıma faaliyeti içerisinde yer alan ve hukukî açıdan ondan etkilenen tüm taraflar için önem taşımaktadır. Örneğin multimodal taşıma için hava taşımalarından daha esnek bir sorumluluk esası benimsenirse, hava taşıması içeren multimodal taşımalarda uygulanacak rejim mevcut emniyet standartlarında kötüleşmeye yol açabilecektir.⁸⁹¹ Diğer bir ifadeyle, söz konusu durum, hava ulaşımında günümüze kadar ulaşılan emniyet, güvenlik ve iş güvenliği konusundaki yüksek standarda zarar verebilecektir. Öte yandan, sorumluluğun saptanmasında faydalanılacak ölçütlerde ideal dengenin kurulamaması hâlinde, MTO'nun daha üst bir sorumluluk ile karşılaşacağı endişesi ile multimodal taşıma sözleşmesi yerine taşıtan ile bir silsile hâlinde bağımsız taşıma sözleşmeleri yapmayı tercih etmesi de söz konusu olabilecektir.⁸⁹²

Uluslararası yeknesak kural yaratma çabalarında iki sistemin ayrı ayrı veya birlikte tercih edildiği çalışmalar mevcuttur. Birlikte tercih edildiği hâllerde üçüncü bir yöntem olan modifiye sorumluluk sistemi önerilmiştir. Modifiye sorumluluk sistemi, *network* sistemi ile *uniform* sorumluluk sistemi arasında yer alan, ikisinin olumsuzluklarını gidermek ve

⁸⁹⁰ Bokareva, s. 62; Hancock, Convention, s. 489; Hancock, Multimodal Transport, s. 41; Hoeks, s. 26; Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 124; Sözer, Karma Taşımalar, s. 24.

⁸⁹¹ Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 125.

⁸⁹² Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 123.

iki sistemi uyumlaştırmak maksadıyla ileri sürülmüş üçüncü bir teoridir.⁸⁹³ Bu teoride hasar, zıya ve gecikmenin kaynaklandığı taşıma aşaması tespit edilebiliyorsa bu aşama ile bağlantılı taşıma türüne özgü sorumluluk rejimi uygulanmaktadır.⁸⁹⁴ Tespit edilememesi hâlinde ise yer verilen diğer maddî hukuk düzenlemeleri uygulanmak suretiyle taşıyıcının sorumluluğu belirlenmektedir. Aşağıda bahsedilecek olan uluslararası anlaşma çalışmalarında da genel olarak bu karma yaklaşımın kabul edildiği fark edilecektir. Bazılarında *network* sistemi, diğerlerinde ise *uniform* sorumluluk sistemi daha ağırlıklıdır. Son olarak belirtilmelidir ki uluslararası çalışmaların yanı sıra tüm bu sorumluluk sistemleri devletlerin multimodal taşıma sözleşmesini düzenleyen maddî hukuk kurallarında da etkisini gösterdiğinden ayrıca önem taşımaktadır.⁸⁹⁵

2.5.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Kuralların Yeknesaklaştırılmasına Yönelik Küresel Düzeydeki Çalışmalar

2.5.2.1. Genel Olarak

Multimodal taşımanın hukukî anlamda düzenlemesi konusundaki çabaların geri planına bakıldığında, ilk önemli çalışma⁸⁹⁶ UNIDROIT tarafından üstlenilmiş ve 1930 ila 1963 yılları arasında geliştirilmiştir. Çalışma, “Eşyanın Uluslararası Kombine Taşınmasına

⁸⁹³ Nikaki, *Conflicting Laws*, s. 529; Coşkun, s. 78; Adıgüzel, *Taşıma*, s. 280; CMI Yearbook 2000, s. 119; Haak, s. 15; Musi, s. 445.

⁸⁹⁴ Bokareva, s. 65; Hancock, *Convention*, s. 489; La Mattina, *Rotterdam*, s. 646; Jesser-Huß, s. 1187; *Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar*, s. 127; Nikaki, *Conflicting Laws*, s. 528; Adıgüzel, *Taşıma*, s. 280; Musi, s. 445.

⁸⁹⁵ Örn bkz. TTK m. 903'te *network* sistemi benimsenmiştir. “Bilinen Zarar Yeri” başlıklı TTK m. 903 düzenlemesine göre “Zıyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın, taşımanın hangi kısmında meydana geldiği belli ise, taşıyıcının sorumluluğu, bu Kitabın Birinci ve İkinci Kısım hükümlerinin yerine, taşımanın bu kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmenin bağlı olacağı hükümlere göre belirlenir. Zıya veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın taşımanın hangi kısmında meydana geldiğine ilişkin ispat yükü, bunu iddia eden tarafa aittir.”

⁸⁹⁶ Multimodal taşımanın düzenlenmesine yönelik ilk adımların 1880'lere uzandığına ve daha ziyade tüm taşımanın tek bir konişmento ile nasıl düzenlenebileceği üzerine odaklanıldığına dair bkz. Bokareva, s. 36-37.

Yönelik Taslak Konvansiyon”⁸⁹⁷ ismi ile 1963 yılında ilgili örgütün Genel Kurulu’na sunulmuştur.⁸⁹⁸ Sonrasında CMI, 1969 tarihli “Kombine Taşıma Hakkında Taslak Sözleşme” (Tokyo Kuralları)⁸⁹⁹ ile Lahey Kuralları’ndan esinlenerek küresel düzenleme çabalarına katkıda bulunmuştur.⁹⁰⁰ İki çalışma UNECE ve Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Örgütü (*Inter-Governmental Maritime Consultative Organization*, “IMCO”) tarafından bir araya getirilip revize edilerek “Eşyanın Uluslararası Kombine Taşınması Hakkında Taslak Konvansiyon” adı altında yeni bir metin oluşturulmuştur.⁹⁰¹ Bu taslak hükümler, uluslararası sözleşme olarak yürürlüğe girmemiş olmalarına rağmen, günümüzde BIMCO ve ICC’nin standart konişmentosunda etkilerini göstermektedir.⁹⁰²

Multimodal taşımaya uygulanacak kuralların dünya çapında yeknesaklaştırılmasına yönelik özel değer atfedilmesi gereken, hatırısayılır çalışma ise aşağıda daha ayrıntılı incelenecek olan UNCTAD tarafından geliştirilen 1980 tarihli Multimodal Taşıma Konvansiyonu’dur. Multimodal taşımanın hukukî boyutunun düzenlenmesini amaçlayan ve üst paragrafta sözü edilen, son yirmi yılın tüm çalışmalarının kapsamlı bir dökümü şeklinde nitelendirilen⁹⁰³ metin oldukça geniş yankı uyandırmış ve öğretilerde de başarılı bulunmuştur.⁹⁰⁴ Kanunlar ihtilâfı kurallarından ziyade çeşitli ihtimaller dâhilinde

⁸⁹⁷ Bkz. UNIDROIT, *Draft Convention on the International Combined Transport of Goods* (UDP 1963, ET.XL.II.DOC.29). Ayrıntılı bilgi için bkz. <<https://www.unidroit.org/studies/transport-law/#1622999582239-6f1f0135-b2c1>>, (18.12.2022).

⁸⁹⁸ Bokareva, s. 37; Kula, s. 102-103; Hoeks, s. 20; Akın, s. 37; Amasya, s. 261.

⁸⁹⁹ Tokyo Kuralları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Jerman, s. 592-594.

⁹⁰⁰ Glass, s. 278; Hancock, Convention, s. 484; Kula, s. 103; Akın, s. 37; Hoeks, s. 20; Driscoll/Larsen, s. 196; Amasya, s. 262. Bu noktada karşılaşılan sorunlar MTO’nun sorumluluğu ve sorumluluğun sınırlandırılması dışında, ayrıca konteynerin tanımı ve boyutu hakkında olmuştur: Bokareva, s. 38.

⁹⁰¹ UNECE/IMCO, *Draft Convention on the International Combined Transport of Goods* hakkında detaylı bilgi için bkz. Driscoll, William J.: “The Convention on International Multimodal Transport: A Status Report”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1978, Vol. 9, N. 4, s. 442-447; Driscoll/Larsen, s. 196-197; Angus, s. 422 vd.; Amasya, s. 262.

⁹⁰² UNCTAD Report on Implementation of Multimodal Transport Rules, s. 9; Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 91.

⁹⁰³ Bkz. Driscoll/Larsen, s. 198.

⁹⁰⁴ Bkz. Johansson, s. 131; Hoeks, s. 22.

değişkenlik gösterebilen bir sorumluluk rejimi ve maddî hukuk kuralları içeren Konvansiyon, kabul edilebilmesi için öngörülmüş minimum yeter sayıda (en az 30) devlet tarafından imzalanmaması nedeniyle yürürlüğe girememiştir.⁹⁰⁵

Öte yandan, multimodal taşıma için model şartlar, koniementolar ve örnek kurallar da geliştirilmiştir.⁹⁰⁶ FIATA, BIMCO, ICC gibi kuruluşlar model kural ve şartların tasarlanmasında ve taşımacılık uygulaması çerçevesinde güncellenmesinde yoğun bir çaba göstermektedir. ICC, ilk olarak, bir model sözleşme biçimindeki 1975 tarihli Kombine Taşıma Senedi için Yeknesak Kurallar'ı ("*Uniform Rules for a Combined Transport Document*") oluşturmuştur.⁹⁰⁷ FIATA ve BIMCO da bu kuralların içeriği ile uyumlu olan "*FIATA Bill of Lading (FBL) 1978*" ile "*BIMCO/INSA COMBIDOC*"u uygulama ile paylaşmıştır.⁹⁰⁸ Daha sonra UNCTAD/ICC Kuralları yayımlanmış ve FIATA ile BIMCO tarafından "*FIATA Bill of Lading 1992*"⁹⁰⁹ ve "*MULTIDOC 95*"⁹¹⁰

⁹⁰⁵ Kula, s. 105.; Derkach, Ella/ Pavliuk, Sergii: "International Law on the Multimodal Carriage of Goods: Recent Trends and Perspectives", *International Journal of Legal Studies*, 2017, Vol. 2, N. 2, s. 275; Abril-Rubio, Antonio: "Regimen Juridico del Transporte Multimodal Internacional", *Ars Iuris Salmanticensis*, 2014, Vol. 2, s. 72-75; Schoenbaum, Thomas J.: *Admiralty and Maritime Law*, 6th Edition, West Academic, St. Paul 2019, s. 483-484, 492-493; Alcantara, Jose M.: "The New Regime and Multimodal Transport", *LMCLQ*, 2002, Part: 3, s. 401; UNCTAD Report on Implementation of Multimodal Transport Rules, s. 9.

⁹⁰⁶ Johansson, s. 130; Adıgüzel, Multimodal, s. 43; Ekşi, Nuray: *Milletlerarası Ticaret Hukuku*, çalışmamızda "Ticaret" olarak anılmıştır, Beta, İstanbul 2010, s. 92.

⁹⁰⁷ 1975 tarihli Kombine Taşıma Senedi için Yeknesak Kurallara erişim için bkz. <<https://www.navigator.nl/document/idf7b9b3164037cd44a77230d6295f52c0?ctx=5e8632622d9b61c51b091dfc05f06640>>, (18.12. 2022).

⁹⁰⁸ Glass, s. 279; Kula-Değirmenci, *Rotterdam Rules*, s. 101.

⁹⁰⁹ Bkz. FIATA Documents and Forms, s. 13-16. Erişim için https://fiata.com/fileadmin/user_upload/documents/Diverses/FIATA_Documents_and_Forms.pdf>, (19.01.2021).

⁹¹⁰ Erişim için bkz. <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/multidoc-95>>, (19.01. 2021).

uygulayıcılar ile paylaşılmıştır.⁹¹¹ Bu belgeler sonradan MULTIDOC 95, MULTIDOC 2016⁹¹² şeklinde güncellenmiştir.⁹¹³

Bağlayıcılık taşımasalar dahi adı geçen belgelerin tümü multimodal taşıma sözleşmesinden doğan ihtilâflara uygulanacak hukukun tespiti açısından önem taşımaktadır. Öyle ki, kimi zaman hukuk seçimi şartlarında yer almak suretiyle uyuşmazlık çözüm mercileri tarafından değerlendirilebilmektedirler. Bununla birlikte, uygulanacak sorumluluk rejiminin incelenmesi açısından Multimodal Taşıma Konvansiyonu ve 1992 tarihli Multimodal Taşımacılık için UNCTAD/ICC Kuralları oluşturdukları sistematik ve MTO'nun sorumluluğunun ele alınış biçimi açısından dikkate değerdir. Açıklanan sebeplerle, bu Konvansiyon ve Kuralların uygulanma koşulları ana hatlarıyla aşağıda değerlendirilecektir.

2.5.2.2. 1980 Tarihli Eşyanın Multimodal Taşınmasına Dair Birleşmiş Milletler Konvansiyonu (Multimodal Taşıma Konvansiyonu)

2.5.2.2.1. Genel Açıklamalar ve Uygulama Kapsamı

Multimodal Taşıma Konvansiyonu, multimodal taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğun uluslararası anlamda yeknesaklaştırılması için bugüne kadar atılan en ciddi adımdır. Ayrıntılı düzenleniş biçimi ile de Konvansiyon öğretilde takdirle karşılanmıştır.⁹¹⁴ Konvansiyon'un hazırlanışında ICC Kombine Taşıma Senedi için Yeknesak Kurallar ve o döneme yakın bir tarihte oluşturulmuş olan Hamburg

⁹¹¹ Glass, s. 279; Nikaki, *Conflicting Laws*, s. 530; Jesser-Huß, s. 1188.

⁹¹² Erişim için bkz. <<https://www.bimco.org/search-result?term=MULTIDOC%202016>>, (19.01.2021).

⁹¹³ Genel bir tespit yapmak gerekirse kullanılan bu kurallar ve standart sözleşmelerde *network* sorumluluk sisteminin hakim olduğu söylenebilecektir. Hasar, zıya ve gecikmenin kaynaklandığı taşıma aşamasının bilinmediği hâller için ise, münhasıran bir maksimum sorumluluk sınırı getirilmiştir. Daha ayrıntılı açıklamalar için bkz. Murray, Carole/Holloway, David/Timson-Hunt, Daren: *Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade*, 11th Edition, Sweet&Maxwell, London 2007, s. 359; Abril-Rubio, s. 74; Johansson, s. 131.

⁹¹⁴ Bkz. Bokareva, s. 39.

Kuralları'ndan etkilenildiği ifade edilmektedir.⁹¹⁵ Konvansiyon'da, genel olarak, MTO'nun sorumluluğunun tüm taşımayı içerecek şekilde, kapsamlı düzenlenmesi hedeflenmiştir. Ayrıca kuralların oluşturulmasında prensip olarak tek bir taşıma belgesi ile tüm taşımanın yürütüldüğü de dikkate alınarak bu yönde hükümler sevk edilmiştir.

Konvansiyon'un yürürlük kazanabilmesi için m. 36 uyarınca minimum 30 devlet tarafından imzalanmış olması gerekmektedir. Bununla birlikte, belirtilen sayıda devletin taraf olmaması nedeniyle Konvansiyon yürürlüğe girememiştir.⁹¹⁶ Ne var ki, hâlâ yabancılik unsuru içeren multimodal taşıma ilişkilerinin hukukî boyutunun tespiti ve kuralların yeknesaklaştırılması için bir örnek metin olarak kabul edilmektedir. Hatta, konu hakkında da pek çok devletin ulusal mevzuatının biçimlendirilmesinde de emsal teşkil etmiştir.⁹¹⁷ Uygulayıcılar tarafından da sözleşme şartlarında yer verilerek kurallardan istifade edildiği belirtilmektedir.⁹¹⁸

⁹¹⁵ Johansson, s. 132; Glass, s. 23, 315; Bokareva, s. 39; Kula, s. 106; Hoeks, s. 22; Arkan, Değişik Tür Taşıtlar, s. 30; Sözer, Karma Taşımlar, s. 32. Özellikle MTO'nun sorumluluğunda Hamburg Kuralları'nın etkileri açıkça görülmektedir: Ramberg, Art. 2, s. 28; Jerman, s. 596.

⁹¹⁶ Gelişmekte olan devletlerin talebi ile UNCTAD tarafından Konvansiyon'un düzenlenmesi istenmiştir. Bununla birlikte, gelişmekte olan ülkeler, gelişmiş ülkeler ve o dönemde sosyalist rejim ile yönetilen ülkelerin Konvansiyon'un hazırlık çalışmaları sırasındaki beklentilerinin örtüşmemesi sebebiyle de Konvansiyon'un yeterli destek görmediği ifade edilmiştir. Aynı zamanda, havacılık sektörünün Konvansiyon'a dahil olmaktan kaçınması ve multimodal taşıma uygulaması ile Konvansiyon'da seçilen sorumluluk rejiminin çelişkili olması Konvansiyon'un yeterince taraftar bulamamasının diğer sebepleridir. Bkz. Driscoll, s. 447; Driscoll/Larsen, s. 194-195, 200; Bokareva, s. 39-40; Glass, s. 20,23; Kula, s. 106; Faghfourı, s. 270. Benzer biçimde multimodal taşımanın düzenlenmesinin karmaşık bir mesele olmasından ziyade, Konvansiyon görüşmelerine katılan katılımcıların dayanışma eksikliğine dikkat çekilmiştir. Bkz. Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 92. Ayrıca *Driscoll'a* göre, söz konusu Konvansiyon'un çalışmalarını yürütmek üzere yetkilendirilen örgüt UNCTAD değil de bir başka örgüt olsaydı, gelişmekte olan devletlerin ekonomik kaygıları bir tarafta tutularak Konvansiyon'un kabulü yönünde daha önemli adımlar atılabilirdi. Bkz. Driscoll, s. 449; Driscoll/Larsen, s. 199-200. İlaveten, yürürlüğe giremeyeşin bir sebebini, uygulamadaki kişilerin yeterince bilgilendirilmemesi olarak tespit eden görüş için bkz. Kula, s. 105. Son olarak, *Carr* tarafından taşıtana yönelik hükümlerin taraflar arasındaki dengeyi bozacak ölçüde onun lehinde olmasının da Konvansiyon'un kabulüne bir engel oluşturduğu belirtilmiştir. Bkz. Carr, s. 299.

⁹¹⁷ Bokareva, s. 40; Faghfourı, s. 271.

⁹¹⁸ Bilgi için bkz. Sözer, Karma Taşımlar, s. 32.

Konvansiyon'un hazırlık çalışmalarında MTO'nun sorumluluğu, sorumluluğun sınırları, sigorta ve taşıma belgeleri üzerinde yoğunlaşmıştır.⁹¹⁹ İlk tartışmalar Konvansiyon'un uygulanması zorunlu bir metin olarak mı tasarlanacağı yoksa taraflara, sözleşmelerine derc edilme (enkorporasyon) yoluyla dahil edebilecekleri bir model kurallar dizini mi sunulacağı üzerine temellendirilmiştir.⁹²⁰ Nihai metnin bağlayıcı bir uluslararası anlaşma şeklinde biçimlendirilmesi gerektiğine karar verilmiş, taşıyıcının sorumluluğu hakkındaki düzenlemelerin m. 3 çerçevesinde emredici karakterli olduğunun altı çizilmiştir.

Konvansiyon'un kapsamı ve uygulanma koşulları m. 1. ve 2'de birlikte ele alınmaktadır. İlk olarak taraflar arasında m. 1'de tanımlanan şekilde bir multimodal taşıma sözleşmesi mevcut olmalıdır. Diğer bir ifade ile MTO tarafından bir ücret veya edim karşılığında eşyanın multimodal taşınması taahhüt edilmelidir. Tek mod içeren bir taşıma sözleşmesinin icrasını mümkün kılmak amacıyla eşyanın bir yerden teslim alınması veya taşıma sonrası bir yere teslim edilmesini içeren ikincil nitelikli taşımalar Konvansiyon'un kapsamı dışında tutulmuştur. Bu düzenlemede özellikle havayolu ile kargo nakli için eşyanın karayolu taşıtı ile hava taşıtına ulaştırılması veya teslimi maksadıyla hava taşıtından alınarak alıcıya ulaştırılmasına işaret edilmektedir.⁹²¹ Açıklanan türden bir faaliyet ile havayolu ile eşyanın taşınmasının multimodal taşıma sayılmasının önüne geçirelerek hava hukukunu düzenleyen konvansiyonlar ile de uyum sağlanmak istenmiştir.⁹²²

Konvansiyon'un ikinci maddesinde bulunan şarta göre ise, MTO'nun multimodal taşıma sözleşmesi uyarınca taşınacak yükü teslim aldığı yerin veya yükün teslim edilmesi için kararlaştırılan yerin Konvansiyon'a taraf bir devlette bulunması gereklidir. İki bağlama

⁹¹⁹ Driscoll, s. 448; Akın, s. 39; Boyd, John A.: "UNCTAD Convention on International Multimodal Transport", *The American Journal of International Law*, 1979, Vol. 73, N. 3, s. 524.

⁹²⁰ Driscoll, s. 448, 458; Boyd, s. 524; Angus, s. 400; FitzGerald, s. 254.

⁹²¹ FitzGerald, s. 253; Arkan, *Değişik Tür Taşıtlar*, s. 34.

⁹²² FitzGerald, s. 253; Arkan, *Değişik Tür Taşıtlar*, s. 34.

noktasının alternatif biçimde tercihi Konvansiyon'un uygulanma kapsamını genişletmektedir.⁹²³ Yükün teslim alındığı veya teslim edileceği yerlerden herhangi birisi Konvansiyon'a taraf devletlerde yer almıyorsa da sözleşmenin taraflarının metni sözleşmelerine dâhil etmesi ile de Konvansiyon uygulama alanı bulabilir.⁹²⁴

Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun düzenlenmesinde, ilk bakışta, diğer taşıma hukuku düzenlemeleri ile çelişkinin önlenmesi açısından titizlikle hareket edildiği dikkati çekmektedir. Bu durum hem Konvansiyon'un uygulanma şartlarında hem de MTO'nun sorumluluğunu düzenleyen hükümlerinde görülmektedir. Hatta m. 4'te eşyanın taşınmasına yönelik diğer uluslararası anlaşmalar ve ulusal hukuklar ile Konvansiyon'un çelişmeyeceği, Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun bu sayılanların uygulanmasını engellemeyeceği de açıkça belirtilmiştir. Konvansiyon'un bahsedilen temel ilkesinin yanında m. 30(4) hükmünde örnekleme yolu ile CMR m. 2 ve CIM m. 2'nin kapsamına giren multimodal taşımaların Konvansiyon'un uygulanma sahasına dahil edilmediğinin altı çizilmiştir. Hâlihazırda yürürlükte olan diğer konvansiyonlarda düzenlenen multimodal taşıma şekilleri de kapsam dışında tutulmuştur.⁹²⁵

Son olarak m. 38'de Multimodal Taşıma Konvansiyonu ile bir başka konvansiyonun arasındaki ihtilâfin önlenmesini amaçlayan bir hüküm yer almıştır. Buna göre, Konvansiyon'a taraf olan bir devlet ile taraf olmayan diğer bir devlet arasında multimodal taşıma gerçekleştiriliyor ve ihtilâf bu devletlerden ilkinin mahkemesinde görülüyorsa veya tahkim yeri bu taraf devlette ise, her iki devletin de tarafı olduğu uygulanabilir bir başka uluslararası anlaşma da bulunuyorsa, söz konusu diğer uluslararası anlaşmanın uygulanması tercih edilebilir. Bu ihtimal daha ziyade, ikili veya bölgesel nitelikteki multimodal taşıma anlaşmaları için dikkate alınmış görünmektedir. Bununla beraber, Lahey Kuralları gibi diğer uluslararası taşımacılık konvansiyonları için de kural geçerli

⁹²³ Mankabady, *Multimodal Transport*, s. 127; Arkan, *Değişik Tür Taşıtlar*, s. 32.

⁹²⁴ FitzGerald, s. 254; *Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar*, s. 112.

⁹²⁵ Sözer, *Karma Taşımalar*, s. 29.

olabilecektir.⁹²⁶ Uyuşmazlık çözüm mercii uygulanması mümkün olan diğer uluslararası anlaşmanın bağlayıcılık yönünü değerlendirerek bir karara varacaktır.

2.5.2.2.2. Konvansiyon'un Düzenleniş Biçimine Genel Bir Bakış

Konvansiyon'un yabancılık unsuru taşıyan multimodal taşıma sözleşmesinden doğan ihtilâflarda uygulanmak üzere benimsenmiş maddî hukuk hükümleri içeren bir metin olduğu ifade edilebilir. Ayrıca, multimodal taşıma belgelerinin şekli ve alınabilecek tedbirler konusunda ise mahallî hukuklara işaret eden gösterici kurallar da bulunmaktadır. Mahkemelerin yetkisi ile tahkim hakkında da ayrıca düzenlemeler yer almaktadır.⁹²⁷ Konvansiyon'un ilk hâlinde, multimodal taşımaya yönelik kararların tanınması ve tenfizi hususunda bir kısım hükümlerin de bulunduğu ifade edilmekteyse de⁹²⁸, nihaî metinde bunlara yer verilmemiştir.

Konvansiyon'un hazırlık çalışmalarında hangi sorumluluk sisteminin tercih edileceği sorusu önemli yer işgal etmiştir.⁹²⁹ Prensip olarak Konvansiyon'un bütününe modifiye *uniform* sorumluluk sisteminin hakim olduğu görülmektedir.⁹³⁰ *Uniform* sorumluluk sistemi yaklaşımı açısından değerlendirildiğinde, MTO'nun sorumluluğunun başlangıç ve bitişi, sorumluluğun kapsamı, sorumluluğun sınırları, sorumluluk konusundaki hakim karine ile taşıyıcı tarafından sorumluluk iddialarına karşı getirebilecek itirazlar Konvansiyon'da açıkça tespit edilmiştir. Bu bakımdan, Konvansiyon'un ilk etapta, esas

⁹²⁶ Driscoll/Larsen, s. 234.

⁹²⁷ Bkz. Multimodal Taşıma Konvansiyonu m. 26-27.

⁹²⁸ Bkz. Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 20.

⁹²⁹ Driscoll, s. 448, 458; Boyd, s. 524; Angus, s. 400; FitzGerald, s. 254.

⁹³⁰ Boyd, s. 524; Glass, s. 24, 327; Hancock, Convention, s. 489; Jerman, s. 596; Carr, s. 321; Arkan, Değişik Tür Taşıtlar, s. 40; Sözer, Karma Taşımlar, s. 34. Hazırlık çalışmaları sırasında, sorumluluk sınırının denizyolu taşıma rejiminde olduğu kadar düşük, hava ve demiryolu taşıma rejiminde olduğu kadar da katı, yüksek tutulmaması gerekliliğine dikkat çekilmiştir. Bkz. Driscoll, s. 452.

itibariyle herhangi bir taşıma türünün sorumluluk hükümlerine göndermede bulunmadan MTO'nun sorumluluğunu doğrudan düzenlemeyi amaçladığı söylenebilir.⁹³¹

Ayrıca Konvansiyon, kısıtlı bir ölçüde *network* sorumluluk sistemine de yer vermektedir.⁹³² Bu çerçevede, sorumluluk bazında da unimodal taşımayı düzenleyen diğer taşıma hukuku düzenlemeleri ile çelişkinin önlenmesi maksadıyla çeşitli hükümler benimsenmiştir. Şöyle ki, m. 19 çerçevesinde eğer zararın münhasıran olduğu taşıma aşaması belirli veya belirlenebiliyor ise, bu taşıma aşamasından doğan hasar, kayıp veya gecikmeye ilgili uluslararası unimodal taşıma anlaşması veya uygulanacak hukukun emredici kuralları uygulanacaktır. Söz konusu uygulama için koşul, ilgili uluslararası anlaşmanın taşıyıcının sorumluluğu için m. 18 hükmünde belirtilenden daha yüksek miktarda bir sorumluluk sınırlaması öngörmesidir.⁹³³ Böylelikle taşıtan veya yükle ilgili kişiler MTO'ya karşı, Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun hükümlerinden istifade ederek, zararın gerçekleştiği taşıma aşaması ile bağlantılı uluslararası anlaşmanın yüksek sorumluluk sınırlandırmasından kötü niyetle kaçınamayacaktır.⁹³⁴

Konvansiyon'da, MTO'nun multimodal taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğunun, yük üzerinde hakimiyetinin başladığı an başlayarak, yükün teslimine veya teslim edilmiş sayılmasına kadar sürdüğü vurgulanmaktadır.⁹³⁵ Bu süreçte taşınan eşyada hasar, zıya veya tesliminde gecikme gerçekleşmesi hâlinde MTO, aksi ispat edilmediği takdirde,

⁹³¹ Hoeks, s. 21.

⁹³² Backden, s. 62; Ramberg, CMR Art. 2, s. 28; Glass, s. 24, 327; Driscoll/Larsen, s. 210; Sözer, Karma Taşımalar, s. 34.

⁹³³ Bu noktada, sorumluluğu tespit eden şartların değil yalnızca sorumluluk tutarının ilgili Konvansiyon'a göre belirleneceğine dikkat çekilmiştir. Bkz. Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 20.

⁹³⁴ Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 108.

⁹³⁵ Bkz. Konvansiyon m. 14(1). MTO'ya teslim edilmiş sayılma eşyanın onun hakimiyet alanına girmesi veya hakimiyet alanına girmiş sayılması (örneğin tevdi için bir antrepoya bırakılması) şeklinde olabilir. Aynı şekilde, MTO'nun sorumluluğu altında bulunan kişilerce (işçileri, alt taşıyıcılar) eşyanın teslim alınması da bu kapsamda değerlendirilmektedir. Elbette, alt taşıyıcıların multimodal taşıma sözleşmesine bağlı olarak taşımayı gerçekleştirme görevini üstlendiği hâlde ancak, söz konusu açıklama geçerli olacaktır. Bkz. Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 100-101; Driscoll/Larsen, s. 230.

sorumlu kabul edilmektedir.⁹³⁶ Genel anlamda, MTO'nun sorumluluğunun sınırı hakkında da ikili bir ayırım söz konusudur. Denizyolu veya iç su yolu taşıması içeren multimodal taşımalar ve içermeyenler bakımından sorumluluk sınırı farklı düzenlenmiştir.⁹³⁷

2.5.2.3. 1992 Tarihli Multimodal Taşıma Belgeleri Hakkında UNCTAD/ICC Kuralları (UNCTAD/ICC Kuralları)

2.5.2.3.1. Kuralların Arka Planı ve Uygulanma Esasları

UNCTAD, ICC ve FIATA'nın da içinde bulunduğu bir çalışma grubu tarafından Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun yürürlük kazanması beklentisiyle aynı doğrultuda model şartlar ve kurallar içeren⁹³⁸ Multimodal Taşıma Belgeleri Hakkında UNCTAD/ICC Kuralları oluşturulmuş ve 1992 yılında kabul edilmiştir. Kuralların metninde Lahey/Visby Kuralları ile ICC'nin Kombine Taşıma Senedi için Yeknesak Kuralları'nın izleri de bulunmaktadır.⁹³⁹ UNCTAD/ICC Kuralları da FIATA ve BIMCO tarafından oluşturulan konişmento örneklerini biçimlendirmiştir.⁹⁴⁰

İlgili kurallar, multimodal taşıma uygulamasında kullanılmak üzere tasarlanan örnek metinlerdir. Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun aksine uygulanması mecburî hükümler içeren bir konvansiyon metni şeklinde tasarlanmamıştır. UNCTAD/ICC Kuralları yalnızca tarafların iradelerine bağlı olarak ancak taşıma sözleşmesinin veya

⁹³⁶ Driscoll, s. 452; Driscoll/Larsen, s. 232. Söz konusu sorumluluk sisteminin Hamburg Kuralları ile paralellik arz ettiğine dair bkz. Ramberg, Art. 2, s. 28; Driscoll/Larsen, s. 212.

⁹³⁷ Ayrıntıları için bkz. m. 16-18.

⁹³⁸ Jerman, s. 597.

⁹³⁹ Bkz. UNCTAD/ICC Kuralları'nın Önsözü; UNCTAD Report on Implementation of Multimodal Transport Rules, s. 12; Glass, s. 340; Hancock, Multimodal Transport, s. 37; Kula-Değirmenci, Rotterdam Rules, s. 103; Driscoll/Larsen, s. 199.

⁹⁴⁰ Amasya, s. 263; Hoeks, s. 24; Jerman, s. 597; Faghfour, s. 271.

konişmentonun parçası hâline getirilebilecek hükümler olarak düzenlenmiştir.⁹⁴¹ Her ne kadar multimodal taşımayı düzenlemek üzere biçimlendirilmiş ise de Konvansiyon'un aksine, Kuralların taraflar arasında iradî biçimde etki gösterebilmesi için taşımanın, multimodal taşıma olmasına dahi gerek bulunmamaktadır.⁹⁴²

2.5.2.3.2. Kuralların Düzenleniş Biçimine Genel Bir Bakış

UNCTAD/ICC Kuralları, Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nda olduğu üzere multimodal taşımayı düzenleyen maddî hukuk hükümleri içermektedir. Düzenlemeler Konvansiyon kadar geniş ele alınmamıştır. Yine Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun aksine yetki ve tahkim hakkında da herhangi bir hükme de yer verilmemiştir.

Genel anlamda Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun benimsediği sorumluluk sistemi hakkındaki açıklamalarımız, UNCTAD/ICC Kuralları için de geçerli olacaktır. Zira, bu Kurallar'da da *uniform* sorumluluk sistemi ön plana çıkmaktadır. Taşımanın tümüne uygulanmak üzere çeşitli maddî hukuk hükümlerine yer verilmiştir. Ayrıca tıpkı Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nda olduğu üzere sınırlı bir *network* sorumluluk sistemi de mevcuttur.⁹⁴³ Konvansiyon'da olduğu üzere, Kurallar'da da MTO'nun multimodal taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu, yük üzerinde hakimiyetinin devam ettiği sürece⁹⁴⁴ devam etmektedir ve yine taşınan eşyada hasar, zıya veya eşyanın tesliminde gecikme hâlinde MTO, aksi ispat edilmediği takdirde, sorumlu kabul edilmektedir.⁹⁴⁵ Son olarak, yine, multimodal taşımanın bir aşamasını denizyolu veya iç

⁹⁴¹ UNCTAD/ICC Kuralları m. 1. Kuralların etkisi hakkında daha ayrıntılı açıklama için bkz. Faghfourı, s. 271; Amasya, s. 264.

⁹⁴² UNCTAD/ICC Kuralları m. 1.

⁹⁴³ Bkz. UNCTAD/ICC Kuralları m. 6(4); Glass, s. 25; Hancock, Convention, s. 486; Berlingieri, Francesco: "Door-To-Door Transport of Goods: Can Uniformity Be Achieved?", çalışmamızda "Uniformity" olarak anılmıştır, Liber Amicorum for R. Roland, Larcier, Brussels 2003, s. 38. Modifiye *uniform* sorumluluk sisteminin benimsendiğine dair görüş için bkz. Amasya, s. 271.

⁹⁴⁴ Bkz. UNCTAD/ICC Kuralları m. 2(7) ve 2(8). Ayrıca bkz. m. 4(1).

⁹⁴⁵ UNCTAD/ICC Kuralları m. 5.

suyolu taşıması oluşturup oluşturmaması dikkate alınarak sorumluluk hükümlerinde ikili bir ayrıma yer verilmiştir.

2.5.3. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Düzenlenmesine Dair Bölgesel Düzeydeki Çalışmalar

Coğrafi yönden yakınlık ve komşuluk ilişkileri içerisinde olup ticarî alışverişin de yoğun yaşandığı bölgelerde, multimodal taşımaya uygulanacak hükümlerin bölgesel düzeyde yeknesaklaştırılmasına da önem verilmiştir. Bu tür çalışmaların uluslararası anlaşmalar çerçevesinde özellikle Latin Amerika’da yoğunlaştığı dikkati çekmektedir.

İlk olarak, Güney Amerika’da And Milletler Topluluğu’nun 1993 yılında verdiği 331 ve 1996 yılında verdiği 393 sayılı kararları multimodal taşımanın hukukî yönünün düzenlenmesi ile ilgilidir.⁹⁴⁶ Belirtilen kararlarda taşıyıcının yabancılık unsuru taşıyan multimodal taşıma ilişkilerinden doğan sorumluluğu düzenlemektedir. And Milletler Topluluğu’na Bolivya, Ekvador, Kolombiya, Peru ve Venezuela üyedir. Söz konusu bölgesel çalışma, sayılan üye devletlerden birisinde başlayan veya sonlanan uluslararası multimodal taşıma ilişkilerine uygulanmaktadır.⁹⁴⁷ Dolayısıyla, multimodal taşıma, sayılanların dışında üçüncü bir devlette başlarsa ve bir üye devlette sonlanırsa veya bir üye devlette başlar ve üçüncü bir devlette sonlanırsa, söz konusu kararların uygulanma kapsamına girecektir. Zararın doğduğu taşıma aşamasının belirli olduğu hâllerde *network* sistemi⁹⁴⁸, bu sistemin dışında kalan ve zarar yerinin belirsiz bulunduğu durumlarda ise, bölgesel çalışmadaki maddî hukuk düzenlemeleri uygulanmaktadır.

Güney Ortak Pazarı (“MERCOSUR”), 1994 tarihli “MERCOSUR Kapsamında Multimodal Taşımaya Dair Anlaşma” ile, yine, bölgesel nitelikte ortak karar ve

⁹⁴⁶ And Milletler Topluluğu’nun resmî gazetesinde yayımlanan İspanyolca metni için bkz. 11 Mart 1993 tarihli 331 sayılı karar: <<http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/Gacetas/gace129.pdf>> ve 17 Temmuz 1996 tarihli 393 sayılı karar: <<http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/Gacetas/gace212.pdf>>, (27.04.2019).

⁹⁴⁷ Bkz. 331 sayılı karar m. 2.

⁹⁴⁸ Bkz. 393 sayılı karar m. 7.

düzenlemeleri kabul etmiştir.⁹⁴⁹ Sözleşmeye Arjantin, Brezilya, Paraguay ve Uruguay taraftır. Anlaşmanın uygulanma kapsamı, And Milletler Topluluğu'nun kararlarında olduğu üzere, üye devletlerden birisinde başlayan veya sonlanan, yabancılik unsuru taşıyan multimodal taşıma ilişkileri ile sınırlanmıştır.⁹⁵⁰ Fakat, söz konusu düzenlemenin uygulanması ancak taraflar multimodal taşıma sözleşmesinde bu Anlaşma'nın uygulanacağını kararlaştırmış ise söz konusu olacaktır. İlâveten bu Anlaşma'ya göre, Anlaşma'nın kuralları ile taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinin hükümleri çatışır, uyumsuzluklar anlaşmanın uygulanması lehinde ve anlaşmanın kuralları ekseninde çözüme kavuşturulacaktır.⁹⁵¹ Yine And Milletler Topluluğu'nun kararlarında belirtildiği üzere, MERCOSUR Kapsamında Multimodal Taşımaya Dair Anlaşma'da da MTO'nun sözleşmeden doğan sorumluluğu açısından modifiye *network* sistemi benimsenmiştir.⁹⁵²

ALADI ise 1996 tarihli Multimodal Mal Taşımacılığının Kolaylaştırılması için Kısmî Kapsamlı Anlaşma ile konuyu düzenleme altına almıştır. Anlaşmanın uygulanabilmesi için And Milletler Topluluğu ve MERCOSUR'un anlaşmalarında olduğu üzere multimodal taşımada yükün teslim alındığı yer veya teslim edileceği yerin üye devletlerden birisinde bulunması gereklidir. Zararın doğduğu yerin belirli olduğu durumlarda yine modifiye *network* sistemi⁹⁵³, belirli olmadığı veya bu sistemin uygulamasının dışında kaldığı ölçüde ise sözleşmenin diğer hükümleri tatbik edilecektir.⁹⁵⁴

⁹⁴⁹ MERCOSUR Kapsamında Multimodal Taşımaya Dair Anlaşma'nın İspanyolca metni için bkz. <<http://www.loa.org.ar/legNormaDetalle.aspx?id=294>>, (27.04.2019).

⁹⁵⁰ MERCOSUR Kapsamında Multimodal Taşımaya Dair Anlaşma m. 2.

⁹⁵¹ MERCOSUR Kapsamında Multimodal Taşımaya Dair Anlaşma m. 4.

⁹⁵² MERCOSUR Kapsamında Multimodal Taşımaya Dair Anlaşma m. 15.

⁹⁵³ Bkz. Multimodal Mal Taşımacılığının Kolaylaştırılması için Kısmî Kapsamlı Anlaşma m. 15.

⁹⁵⁴ Bkz. Multimodal Mal Taşımacılığının Kolaylaştırılması için Kısmî Kapsamlı Anlaşma m. 9.

Asya’da ise, Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (“ASEAN”)’nin çalışmaları önem taşımaktadır. ASEAN Multimodal Taşıma Hakkındaki Çerçeve Anlaşma’nın⁹⁵⁵ hükümleri 1980 tarihli Konvansiyon’a ve UNCTAD/ICC Kuralları’na benzerlik göstermektedir.⁹⁵⁶ Söz konusu anlaşmaya göre, taraf ülkelerde kayıtlı bulunan MTO’ların sorumluluğuna ve yükün teslim alındığı veya teslim edileceği yer devletin üye devletlerden birisinde bulunması durumunda ilgili multimodal taşıma sözleşmesinden doğan ihtilâflara Antlaşma’nın uygulanması zorunludur.⁹⁵⁷ Bu sözleşmede de temel olarak *network* sistemi benimsenmiş⁹⁵⁸ ve *network* sisteminin uygulamasının dışında kalan hâllerde uygulanmak üzere çeşitli maddî hukuk hükümleri sevk edilmiştir.

Ortadoğu’da Birleşmiş Milletler Batı Asya Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (“UN-ESCWA”) tarafından multimodal taşımanın bölgesel anlamda düzenlenmesi için çalışmalar yürütülmüştür. “Arap Mashreq’te Eşyanın Multimodal Taşınmasına Dair Uluslararası Konvansiyon”⁹⁵⁹ olarak isimlendirebilecek Anlaşma’nın m. 3’te uygulanma kapsamı düzenlenmektedir. İlgili maddeye göre taraflar aralarında bu Anlaşma’nın uygulanmasını kararlaştırmışlarsa veya multimodal taşıma sözleşmelerinde kararlaştırılan yükleme yeri ya da teslim yeri Anlaşma’ya taraf bir devlette bulunuyorsa, Anlaşma’nın uygulanması mümkün olacaktır. MTO’nun sorumluluğunu düzenleyen detaylı hükümlere yer veren Anlaşma’da m. 17’de modifiye *network* sisteminin benimsendiği ifade edilmektedir.

⁹⁵⁵ ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport (2005), <<https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/2005-ASEAN-Framework-Agreement-on-Multimodal-Transport.pdf>>, (04.05.2019).

⁹⁵⁶ UNCTAD Report on Implementation of Multimodal Transport Rules, s. 28.

⁹⁵⁷ ASEAN Multimodal Taşıma Hakkındaki Çerçeve Anlaşma m. 2.

⁹⁵⁸ ASEAN Multimodal Taşıma Hakkındaki Çerçeve Anlaşma m. 17.

⁹⁵⁹ Bkz. United Nations Economic and Social Commission for Western Asia (ESCWA), Convention on International Multimodal Transport of Goods In The Arab Mashreq E/ESCWA/25/L.9 E/ESCWA/EDGD/2008/L.3, 29 Nisan 2008, <https://www.unescwa.org/sites/files/ministerial_sessions/docs/25-l-9.pdf>, erişim: 04.05.2019.

Avrupa Birliği'nde Ortak Taşımacılık Politikası bağlamında çevreye daha duyarlı bir taşımacılık anlayışının izlenmesinin hedeflenmesi ve bu anlamda özellikle Avrupa Birliği içerisinde karayolu taşımacılığına yönelik tercih yığılmasının önlenmesi için birtakım çalışmalar gerçekleştirilmektedir.⁹⁶⁰ Bu doğrultuda ticarî aktörleri multimodal taşımaya yönlendirme maksadını ve multimodal taşımanın bölgesel olarak düzenlenmesini içeren birtakım çalışmalar mevcuttur. Bununla birlikte henüz MTO'nun sorumluluğu veya multimodal taşıma sözleşmesi hakkında ortak bir metne ulaşılmamıştır.

⁹⁶⁰ Ayrıntıları için bkz. Eftestol-Wilhelmsson, Rotterdam Rules, s. 277.

3. BÖLÜM

TÜRK KANUNLAR İHTİLÂFI HUKUKU VE TAHKİMDE MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUKUN TESPİTİ

3.1. GENEL OLARAK

Multimodal taşıma sözleşmesine dair hukukî meseleler İkinci Bölüm'de yer verilen uluslararası taşıma konvansiyonlarının kapsamı altına giren hâllerde bu konvansiyonlara göre çözüme kavuşturulabilir. Bununla birlikte, kısmen de olsa konvansiyonların kapsamı dışında kalan hâllerde mahkemeler, uyuşmazlığı çözmeye yetkili hukuku kanunlar ihtilâfi kurallarına göre tespit edecektir. Yine İkinci Bölüm'de yer verdiğimiz şemada⁹⁶¹ da görüleceği üzere tahkimde ise hukukî meselelerin hâlli farklı şekilde cereyan etmektedir.

Çalışmanın bu bölümünde yabancılik unsuru taşıyan multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk, ilk olarak, Türk kanunlar ihtilâfi kurallarına göre ayrıntılı biçimde incelenecektir. Avrupa Birliği hukukundaki bağlama kuralı formülasyonlarından da faydalanılarak MÖHUK'ta yer alan bağlama kuralları değerlendirilecektir. Akdî ilişkilere uygulanacak hukuku düzenleyen Roma Konvansiyonu ve Roma Konvansiyonu'nun yerini almak üzere⁹⁶² yürürlüğe koyulan Roma I Tüzüğü'nün hükümleri inceleme konusu yapılacaktır. Roma Konvansiyonu ve Roma I Tüzüğü Avrupa Birliği'ne üye devletlerde görülen davalarda, tarafların medenî ve ticarî nitelik taşıyan sözleşmelerinde kararlaştırdıkları hukuk seçimine göre veya hukuk seçimi bulunmayan hâllerde en sıkı ilişkiyi tesis etmek üzere düzenlenen kurallarına göre uygulanacak hukukun tayinini ele

⁹⁶¹ Bkz. s. 125, Şekil 4.

⁹⁶² 17 Aralık 2009 tarihi itibarıyla Roma I Tüzüğü'nün Roma Konvansiyonu'nun yerini alacağı belirtilmiştir. Roma I Tüzüğü belirtilen bu tarih itibarıyla akdedilen sözleşmelere uygulanacaktır. Bununla beraber Danimarka ve Fransa'nın deniz aşırı topraklarında açılan davalarda bu tarihten itibaren de Roma Konvansiyonu uygulanmaya devam edilmektedir. Bilgi için bkz. Lookofsky, Joseph/ Hertz, Ketilbjorn: EU-PIL: European Union Private International Law in Contract and Tort, DJOF Publishing, Copenhagen 2009, s. 75-76; Stone, Peter: Stone on Private International Law in the European Union, 4th Edition, Edward Elgar Publishing, Cheltenham/Northampton 2018, s. 410.

almaktadır. Türkiye'nin hukukî müktesabatının Avrupa Birliği'ne uyum süreci çerçevesinde değiştirilmesi ihtimali dikkate alınarak ve yürürlükte bulunan mevcut MÖHUK'un Roma Konvansiyonu'ndan yoğun biçimde etkilendiği değerlendirilerek Avrupa Birliği düzenlemelerinin konu ile alâkalı kısımlarının incelenmesi faydalı bulunmuştur.

Tahkim sürecinde multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk problemi doğduğunda hangi hukukun uygulanacağı meselesine de ayrıca değinilecektir. Tahkimde, ilk etapta, tarafların geçerli olarak seçtiği hukuk veya hukuk kuralları ilişkiye uygulanmaktadır. Tarafların geçerli bir hukuk seçiminde bulunmamaları hâlinde ise, hakem veya hakem heyeti tarafından uygulanacak hukuk tespit edilerek uyuşmazlığın bu hukuka göre hâlli gerekecektir.

3.2. MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN ESASINA UYGULANACAK HUKUKUN LEX FORİ'NİN KANUNLAR İHTİLÂFI KURALLARINA GÖRE BELİRLENMESİ

3.2.1. Kanunlar İhtilâfı Kurallarına Duyulan İhtiyaç

Uluslararası taşımacılık ilişkilerinin hukukî boyutu çok uluslu konvansiyonlarla, yoğun biçimde düzenlenmiştir. Konvansiyonlar belirli multimodal taşıma ilişkilerinde sözleşmenin tümüne, bazen ise sözleşmenin bir kısmına uygulanabilmektedir. Meselenin konvansiyonlara göre çözümlenebilmesi için, ilk olarak, konvansiyonlarda belirtilen koşulların oluşması, sonrasında da münferit uyuşmazlığın konvansiyonun düzenlediği bir konuya ilişkin olması gerekir. Bu şartlardan herhangi birisi yoksa kanunlar ihtilâfı kuralları çerçevesinde tespit edilen yetkili hukukun maddî hukuk kurallarına göre uyuşmazlıklar giderilecektir.

İlk şartı bir örnek ile inceleyecek olursak, karayolu ve denizyolu taşıması içeren, yükün karayolu taşıtımdan indirilip denizyolu taşıtına yüklenerek taşındığı bir multimodal taşıma ilişkisinde, MTO'nun denizyolu taşıması kısmında doğan zarardan kaynaklı sorumluluğuna dair ihtilâfta Lahey Kuralları'nın uygulanabilirliğini tartışabilmemiz için

Lahey Kuralları'na taraf bir devlette konişmentonun dñzenlenmiř olması gerekir.⁹⁶³ Sñz gelimi, konişmentonun bir taraf devlette dñzenlenmedięi tespit edilirse Kurallar uygulanamayacaęından⁹⁶⁴ uyuşmazlığın giderilmesi için kanunlar ihtilâfi kurallarına başvurularak yetkili hukuk belirlenecektir. Diğer bir ifadeyle, multimodal taşıma sñzleřmesine kısmen de olsa ilgili konvansiyon uygulanamıyorsa, uyuşmazlık yetkili hukukun maddî hñkñmlerine gñre ozñlecektir.

Bir multimodal taşıma ilişkisinde konvansiyonların kısmen uygulandığı hâllerde de kanunlar ihtilâfi kurallarına ihtiyaç duyulabilecektir. Örneğin karayolu ve havayolu taşıması içeren bir multimodal taşımada incelediğimiz üzere Montreal Konvansiyonu hava taşıması kısmından doğan ihtilâfa doğrudan uygulanabilmektedir. Sñzleřmenin hava taşımasının haricinde kalan kısmı için CMR'nin şartlarının sağlanmadığı bir örnekte bu kısımdan doğan bir ihtilâf için uygulanacak hukukun belirlenmesi gerekecektir.

Yukarıda sñzñnñ ettiğimiz ikinci şartta konvansiyonların uygulanabilmesi için uyuşmazlık konusu meselenin ilgili konvansiyonda dñzenlenmiř olması gerektiğini belirtmiştik. Çalışmamızın önceki kısmında da sñzñ edildiği üzere, bu metinlerde taşıyıcının sorumluluğu ayrıntıları ile ele alınmaktadır. Bununla birlikte, gerek taşıyıcının sorumluluğu konusunda boşluk bulunan noktalarda gerekse de uygulanması konu olan uluslararası anlaşmanın geneli itibariyle kapsam dışı bırakılan hususlarda da pek çok uyuşmazlığın doğması muhtemeldir.⁹⁶⁵ Örneğin sñzleřmenin kuruluşu, geçerliliği gibi genel hñkñmlere dair meseleler ile taşıma ücretinin belirlenmesi, doğan zarara karşı

⁹⁶³ Multimodal taşıma ilişkisine bağlı dñzenlenen konişmentonun bir multimodal taşıma konişmentosu olması hâlinde sadece denizyolu taşımasını değil tüm taşıma sñrecini kapsayacağı açıktır. Bu türden bir konişmentonun Lahey Kuralları'nın uygulanmasının önünden bir engel olup olmayacağı öğretide ve mahkeme kararlarında açığa kavuşturulmuş bir mesele değildir. Nitekim tarafımızca İkinci Bölüm'de bu meseleye işaret edilmiştir. Bununla birlikte, burada kanunlar ihtilâfi kurallarına duyulan ihtiyaca işaret ederken tekrardan konişmento şartı ile ilgili tartışmaların ayrıntısına girmeden genel anlamda Lahey Kuralları'ndaki şart ele alınmış ve kanunlar ihtilâfi kurallarına hangi hâllerde başvurulacağına işaret edilmiştir. Konişmento ile ilgili şartların tartışması hakkında bkz. Başlık 2.3.5.2.

⁹⁶⁴ Aynı yönde bkz. Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar, s. 115; Selvig, Through Carriage, s. 371; Yetiş-şamlı, Sınırlı Sorumluluk, s. 106; Atamer, s. 189; Kula-Değirmenci, oklu Taşımacılık, s. 87. Farklı yönde bkz. Karan, Konişmentolu Taşımalar, s. 237.

⁹⁶⁵ şit, Karayolu, s. 16.

taşıyıcının alt taşıyıcı ve diğer ilgililere rücu hakkı, taşıma sözleşmesinin parçasını oluşturan taşıma dışı edimlerin ifası gibi hususlarda uluslararası taşıma hukuku konvansiyonlarında hüküm eksiklikleri bulunmaktadır.⁹⁶⁶ Benzer şekilde multimodal taşıma sözleşmesi açısından önem taşıyan, taşıma modları arasındaki depolama yükümlülüğünden doğan ihtilâflar da çoğu uluslararası konvansiyonun uygulanma alanına girmemektedir.⁹⁶⁷ Bu ve benzeri konularda uyumsuzluk çözüm mercinin önüne gelen ihtilâf, yabancılik unsuru da içeriyorsa ilgili devlet hukukunun kanunlar ihtilâfi kurallarına göre çözüme kavuşturulacaktır.⁹⁶⁸

3.2.2. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Vasıflandırılması ve İlgili Bağlama Kuralının Tespiti

Sosyal hayatta ortaya çıkan ve hukuk dünyasında karşılık bulan ilişkilerin bir kategorizasyona tâbi tutulması her hukuk düzeni için bir ihtiyaçtır. Bu şekilde belirli tip ilişkilerden kaynaklanan hukukî meseleler benzer şekilde değerlendirilecek ve düzenlenecektir. Böyle bir kategorik değerlendirme meselenin doğduğu kaynağın hukukî niteliğinin belirlenmesi anlamına da gelmekte olup tümüyle bir devlet ile bağlantılı ilişkilerde olduğu üzere birden çok devletle bağlantılı ilişkilerde de önem arz eder.

Milletlerarası özel hukukun konusunu oluşturan bir ihtilâfta yabancılik unsuru tespit edildikten sonra vasıflandırma ikinci basamakta ele alınmaktadır.⁹⁶⁹ Vasıflandırma, yabancılik unsuru içeren bir meselenin bir hukukî yapı içerisinde değerlendirilmesi,

⁹⁶⁶ CMR Commentary, s. 4. Ayrıca bkz. CMR açısından Aydın, s. 5. CMR’de bulunan düzenleme eksikliklerine karşı uygulanacak hukuka başvurulacağına dair bir karar örneği için bkz. *Rechtbank te Rotterdam*, 30.04.2016, C/10/479897, ETL, 2017, s. 101-115.

⁹⁶⁷ Baughen, *Shipping Law*, s. 170.

⁹⁶⁸ Plender/Wilderspin, s. 222; Dicey/Morris/Collins, s. 1940. Bazı konvansiyonlarda, kapsam dışı kalan hâllere uygulanmak üzere kanunlar ihtilâfi hükümlerine yer verilmiştir. Bunun bir örneği CMNI m. 29’da bulunmaktadır. Devlet hukuklarının bir parçası olan bağlama kurallarından önce, uluslararası konvansiyonlarda yer alan bu kuralların dikkate alınacağı unutulmamalıdır.

⁹⁶⁹ Hoeks, s. 10, 124; Partalçı, Rümeyisa: “Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki MÖHUK Madde 29’un Değerlendirilmesi”, MHB, 2017, C. 37, S. 2, s. 764.

anlamlandırılmasıdır.⁹⁷⁰ Milletlerarası özel hukuk bakımından ilişkinin hukukî niteliğinin tayini, yani vasıflandırılması, iç hukukta kullanılan metodlardan farklı şekilde gerçekleşir.⁹⁷¹ Klâsik vasıflandırma teorileri ilişkinin, *lex fori*⁹⁷² veya *lex causae*'ye⁹⁷³ göre vasıflandırılması şeklinde ikiye ayrılmaktadır.⁹⁷⁴ Bunun haricinde pratik yönden

⁹⁷⁰ Nomer, s. 414; Aybay/Dardağan, s. 147.

⁹⁷¹ Lorenzo İdiarte, Gonzalo Arturo: Derecho Aplicable al Transporte Multimodal entre Uruguay y Los Demas Paises Integrantes del Mercosur, Universidad de Montevideo, Montevideo 2005, s. 104.

⁹⁷² *Lex fori*'ye göre vasıflandırmada hakimin hukukunun kavram ve nitelendirmelerinden hareket edilerek yabancılik unsuru taşıyan ilişkinin ait olduğu kategori belirlenir. Bu yaklaşım, kanunlar ihtilâfi kurallarında kullanılan kavramların ait oldukları hukuk düzeninin iç hukuk kurallarındaki anlamları ile denk olması gerektiği fikrinden doğmuştur. *Bartin* tarafından ilk defa takdim edilen teori pek çok taraftar toplamıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Rabel, Ernst et. al.: Conflict of Laws: A Comparative Study, 2nd Edition, University of Michigan Law School, Ann Arbor 1958, s. 53. Ayrıca bkz. *Bartin*, Etienne.: De L'Impossibilite D'Arriver A La Suppression Definitive des Conflits de Lois, *Clunet* 1897, s. 225, 446, 720 ve *Bartin*, Etienne.: La Doctrine des Qualifications et ses Rapports avec le Caractere National des Regles du Conflit des Lois, *Recueil des Cours*, 1930, Vol. 31 (Rabel, s. 53, dp. 9'dan naklen aktarımla).

Lex fori'ye göre vasıflandırma yetkili yabancı hukuku vasıflandırma aşamasında büyük ölçüde uygulama dışı bıraktığı için de çeşitli eleştirilere maruz kalmıştır. Bkz. Lorenzo İdiarte, s. 105. *Pacchioni*'ye göre, önce *lex fori*'ye göre vasıflandırma yapıp buna göre uygulanacak hukuku belirlemek yerine, uygulanacak hukuk belirlenirken aynı zamanda kavram da bu hukuka göre nitelendirilebilir. Yine *lex fori*'ye göre vasıflandırma yapılmasını anlamlı kılan fakat *Pacchioni* tarafından eleştirilen duruma göre, uygulayıcıların, kanunlar ihtilâfi kurallarının göndermede bulunduğu hukukun kavramlarına aşına olmamaları iddia edildiği kadar önem taşımamaktadır ve üstesinden gelinebilir bir durumdur. Bkz. *Pacchioni*, Giovanni: Diritto Civile Italiano-Parte Prima Volume Secondo Diritto Internazionale Privato, Secondo Edizione, CEDAM, Padova 1935, s. 176-177.

⁹⁷³ *Lex causae*'ye göre vasıflandırma ise, bağlama kuralında yer alan kavram ve terimlerin anlamının, onun uygulanacak hukuk olarak göndermede bulunduğu yabancı hukuk düzenine göre belirlenmesi gereğinden doğmuştur. Bilgi için bkz. Rabel, s. 54; Tiryakioğlu, Taşınır Mallar, s. 84; Doğan, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 221-222; Çelikel/Erdem, s. 81. *Despagnet* tarafından milletlerarası özel hukuk öğretisine kazandırılan bu metod, *Pacchioni*, *Wolff* ve *Ballodore Pallieri* tarafından desteklenmiştir. Bilgi için bkz. *Despagnet*, Franz Clement Rene: Des Conflits de Lois Relatifs a la Qualification des Rapports Juridiques, *Clunet* 1898 (Rabel, s. 54'ten aynen aktarımla); Çelikel/Erdem, s. 81; Tekin, Esra: Milletlerarası Özel Hukukta Kişilik Haklarının İnternet Yoluyla İhlâlinde Sorumluluk, çalışmamızda "Kişilik Hakları" olarak anılmıştır, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2021, s. 164. Ayrıca bkz. *Wolff*, Martin: Private International Law, 3rd Edition, Scientia Verlag Aalen, Oxford 1977, s. 154-156.

Teori oldukça mantıklı bir gerekçe sunmakla beraber uygulayıcıları bir döngü içerisinde bırakmaktadır. Nitekim, ilişki önce vasıflandırılmalıdır ki hangi bağlama kuralının uygulanacağı tespit edilsin ve bu bağlama kuralına göre uygulanacak hukuk tayin edilsin. Anılan doğrultuda uygulanacak hukukun henüz tespit edilmediği hâlde ilişkinin, bu hukukun maddî hükümlerine göre nasıl anlamlandırılacağı eleştiri konusudur. Bkz. Aybay/Dardağan, s. 150. *Pacchioni* her ne kadar uygulayıcılar için kimi zaman içinden çıkılmaz bir döngü yaratsa da her halükârda *lex causae*'ye göre vasıflandırmanın uygulanması gerektiğini iddia etmektedir. Bkz. *Pacchioni*, s. 178.

⁹⁷⁴ Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 56-77; Aybay/Dardağan, s. 148; Çelikel/Erdem, s. 75.

yoksun olması nedeniyle pek tercih edilmemekle birlikte, üçüncü bir yöntem olarak karşılaştırmalı hukuka göre vasıflandırma metodu önerilmiştir.⁹⁷⁵ Bazı yazarlarca karşılaştırmalı hukuktan istifade etmek suretiyle belirli bir iç hukuktan bağımsız hukukî kavramların oluşturulmasına yarayan vasıflandırma yöntemi “bağımsız yöntem” olarak belirtilmiştir.⁹⁷⁶

Son olarak, daha güncel vasıflandırma yöntemleri olarak “genişletilmiş *lex fori*” ve “kademeli yorum”dan söz edilmektedir.⁹⁷⁷ Yöntemlerin ilkinde kavramlar ve hukukî müesseseler *lex fori*'ye göre vasıflandırılırken belirli düzeyde *lex causae*'deki veya ilişkinin ilişkili bulunduğu diğer hukuk düzenlerindeki kavramların da dikkate alınması söz konusudur.⁹⁷⁸ Bahsi geçen ikinci yönteme göre ise, iç hukukta yer verilen kavramlardan veya iç hukuktan bağımsız kavramlardan faydalanılarak uygulanacak hukuk tespit edildikten sonra ilişki, ikinci basamakta *lex causae*'ye göre vasıflandırılır.⁹⁷⁹

⁹⁷⁵ Rabel tarafından öğretilen bu vasıflandırma yöntemine göre, ilişki, kanunlar ihtilâfi kurallarının bir iç hukuk sistemi veya yabancı hukuk sistemi ile irtibatları dikkate alınmaksızın anlamlandırılmalıdır. Bu şekilde, *lex fori*'ye dahi yabancı olan kavramlar yabancı kaynakların yardımı ile nitelendirilebilecektir. Söz konusu durum, karşılaştırmalı hukuk araştırmaları ile mümkün bulunmuştur. Bkz. Rabel, s. 54-55. Rabel, özellikle, *lex fori*'ye göre vasıflandırma fikrinin savunucusu olan *Bartin*'in dahi bazı hâllerde buna istisna tanıdığı belirterek, ilişkilerin şiddetle ancak mahkemenin iç hukukunun yardımıyla vasıflandırılabilmesi düşüncesini savunan yazarları eleştirmektedir. Nitekim *Bartin* dahi bir eşyanın menkul veya gayrimenkul olup olmadığı ayrımının *lex fori*'ye göre değil ancak *lex situs*'a göre yapılabileceğini belirtmektedir. Bilgi için bkz. Rabel, s. 57-58. Ayrıca yazar, eğer tüm kavramlar mahkemenin iç hukukuna göre vasıflandırılırsa hiçbir zaman kanunlar ihtilâfi kurallarında yeknesaklaşma amacına erişilemeyeceğini vurgulamaktadır. Bkz. Rabel, s. 61. Konu hakkında ayrıca ayrıntılı bilgi için bkz. Aybay/Dardağan, s. 152; Tiryakioğlu, Taşınır Mallar, s. 84-85; Çelikel/Erdem, s. 83; Özel/Erkan/Pürselim/Karaca, s. 90-91.

⁹⁷⁶ Bkz. Tekinalp, Gülören: Milletlerarası Özel Hukuk: Bağlama ve Usul Hukuku Kuralları, çalışmamızda “Bağlama Kuralları” olarak anılmıştır, B. 13, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2020, s. 38. *Nomer* tarafından teori “bağımsızlık teorisi” olarak adlandırılmaktadır. Bkz. *Nomer*, s. 102.

⁹⁷⁷ Bkz. Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 38. Ayrıca, *Nomer* tarafından da vasıflandırmadaki temel teorilerin birbiri içerisine geçirilmiş, farklı şekillerini içeren modern teorilerin örneklerinden söz edilmiştir. bkz. *Nomer*, s. 103.

⁹⁷⁸ Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 38.

⁹⁷⁹ Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 38.

Sayılan tüm yöntemlerin içerisinde *lex fori*'ye göre vasıflandırma, diğerlerine nazaran uygulama kolaylığı sağladığı için genellikle en sık tercih edilen yöntemdir.⁹⁸⁰

Vasıflandırmada uygulanacak metodun tercihi özellikle belirli bir hukukî ilişkinin hukuk düzenlerinde çok farklı şekillerde ve kategoriler altında nitelendirilmesinde önem taşır.⁹⁸¹ Vasıf ihtilâfları olarak adlandırılan bu durum, çoğunlukla, bir ilişkinin yabancı hukuklarda farklı yorumlara ve sınıflandırmalara tâbi tutulmasından kaynaklanır.⁹⁸² Diğer bir ifadeyle bir hukukî ilişki veya işlem, o ilişkiye uygulanması mümkün olabilecek en az iki hukuk düzeninde farklı nitelikleri haiz ise vasıflandırma bir sorun olarak karşımıza çıkar ve bu sorunun çözümünde hangi yöntemin izleneceği önem kazanır.⁹⁸³

Multimodal taşıma ilişkisi açısından ilk olarak ifade edilmelidir ki bu ilişkiden kaynaklanan problemlerde MTO'nun haksız fiil veya sözleşmeden doğan sorumluluğu söz konusu olabilir.⁹⁸⁴ Çalışmanın sınırlarını sözleşmeden doğan sorumluluk belirlediği için ilişkinin haksız fiil yönü kapsam dışında bırakılmıştır. Bu bakımdan, sözleşmeden doğan sorumluluk çerçevesinde konuyu değerlendirdiğimizde, multimodal taşıma sözleşmesinin Türk hukuku ve yabancı hukuk düzenlerinde karmaşık vasıf ihtilâflarına neden olabilecek esaslı bir yönünün bulunmadığına dikkat çekmek gerekir.⁹⁸⁵

⁹⁸⁰ Tiryakioğlu, Taşınır Mallar, s. 84; Çelikel/Erdem, s. 79; Nomer, s. 417; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 58; Özel/Erkan/Pürselim/Karaca, s. 87; Elçin, İş Sözleşmeleri, s. 13.

⁹⁸¹ Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 57; Nomer, s. 414; Doğan, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 220; Çelikel/Erdem, s. 75.

⁹⁸² Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 57; Nomer, s. 414; Doğan, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 220; Çelikel/Erdem, s. 75.

⁹⁸³ Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 57-58; Nomer, s. 414; Doğan, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 220; Çelikel/Erdem, s. 75.

⁹⁸⁴ Burdurlu-Ahlat, Özlem: "Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'un 29. Maddesi Kapsamında Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukukun Değerlendirilmesi", çalışmamızda "Multimodal Taşıma" olarak anılmıştır, Atipik Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk, (ed. Özel, Sibel/Pürselim Arning, Hatice Selin), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2020, s. 591. Eşyanın havayoluyla taşınması konusunda benzer yönde bkz. Gümüslü-Tunçağıl, s. 270. Genel olarak taşıma ilişkileri hakkında benzer görüş için bkz. Johansson, s. 77.

⁹⁸⁵ Aynı yönde bkz. Burdurlu-Ahlat, Multimodal Taşıma, s. 591.

Vasıflandırma meselesi uyuşmazlık çözüm mercinin uygulayacağı bağlama kuralının tespitini doğrudan etkilemektedir.⁹⁸⁶ Multimodal taşıma sözleşmesinden doğan ihtilâflar farklı hukuk düzenlerinde benzer şekilde vasıflandırıldığından bu sözleşmeden doğan meseleler sözleşmeye uygulanacak hukuk hakkındaki bağlama kuralları içerisinde incelenmektedir.⁹⁸⁷ Dolayısıyla konu hakkındaki esas tartışmalar da vasıflandırma meselesinden ziyade uygulanacak bağlama kuralının tespiti hakkındadır.

Bağlama kurallarını genel olarak değerlendirdiğimizde, maddî hukuk kurallarına nazaran kategorik kapsamlarının daha geniş olduğu ifade edilebilir.⁹⁸⁸ Diğer bir anlatımla, büyük ölçüde benzer özellik taşıyan hukukî ilişkilere dair ihtilâfların çözümünde aynı bağlama kuralı uygulanabilmektedir. Özellikle geniş bir kategorik kapsamı bulunan haksız fiil ve sözleşmelerin her bir tipi için özel bağlama kuralları sevk edilmemiştir.⁹⁸⁹ Bu paralelde, ilk olarak, yine Türk hukuku ve Avrupa Birliği hukuku düzenlemelerinde multimodal taşıma sözleşmesine doğrudan uygulanmak üzere de bir bağlama kuralı formulizasyonunun bulunmadığı ifade edilmelidir.

Multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun tespitinin hangi bağlama kuralına göre yapılacağı konusu sözleşmeye uygulanacak hukuku belirleyen genel kuralın dışında taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun belirlenmesi için ayrı bir kanunlar ihtilâfi kuralı tespit eden hukuk düzenleri açısından önemlidir. Birinci Bölüm’de ayrıntıları ile söz edildiği üzere, multimodal taşıma sözleşmesinde basit bir eşya taşıma işinden ziyade eşyanın taşınmasının organizasyonu, taşıma sürecinde belirli aşamalarda depolanması gibi edimler de üstlenildiğinden sözleşmenin hukukî nitelendirilmesi hakkında farklı görüşler söz konusudur.⁹⁹⁰ Genel olarak, tüm bu edimlerin ait olduğu farklı akıt tiplerine

⁹⁸⁶ Tiryakioğlu, Taşınır Mallar, s. 84; Lookofsky/Hertz, s. 69.

⁹⁸⁷ Aynı yönde bkz. Burdurlu-Ahlat, Multimodal Taşıma, s. 591.

⁹⁸⁸ Rabel, s. 58; Kropholler, Jan: Internationales Privatrecht: einschließlich der Grundbegriffe des Internationalen Zivilverfahrensrechts, Mohr Siebeck, Tübingen 2001, s. 10 (Lorenzo İdiarte, s. 10’den aynen aktarımla).

⁹⁸⁹ Rabel, s. 58.

⁹⁹⁰ Ayrıntıları için bkz. Başlık 1.3.4. vd.

dair unsurları içerdiği için multimodal taşıma sözleşmesi bir karma sözleşme olarak kabul edilmektedir.⁹⁹¹

Karma sözleşmelerde içerdiği sözleşme tiplerine dair edim borçlarının hepsi aslî ya da birisi/birkaçı aslî nitelikte olup, diğerleri tâlidir.⁹⁹² Multimodal taşıma sözleşmesinde, alelaide bir eşya taşıma ilişkisine kıyasla, taşımanın organizasyonu da ön plana çıkan bir faaliyettir. Söz konusu organizasyon, malın teslim alınması ve çeşitli taşıma belgelerinin düzenlenmesi, ambalajlanması, saklanması, nakli, farklı taşıma ilişkileri ve alt taşıyıcılar arasında koordinasyonun sağlanması, tüm aşamalardaki yükleme ve boşaltma işlemlerinin tesisi, gümrük işlemlerinin gerçekleştirilmesi, taşıma kaplarından eşyanın boşaltılması, teslimi ve tüm bu aşamalardan sorumlu olmayı içermektedir.⁹⁹³ Taşımanın organizasyonunu içeren bahsi geçen tüm bu faaliyetlere konu olan edimler, esasında, taşıma amacının yerine getirilebilmesini sağlayan tâli edimlerdir.⁹⁹⁴ Edim borçlarının multimodal taşıma sözleşmesindeki ağırlığı ve sözleşmenin amacı değerlendirildiğinde, tıpkı diğer taşıma sözleşmelerinde olduğu gibi, eşyanın bir noktadan diğerine götürülmesinin sözleşmenin asıl amacını ve ağırlıklı edimini oluşturduğu tespit edilmektedir.⁹⁹⁵ Bu doğrultuda bizim de katıldığımız görüşe göre taşıma edimi, sayılan diğer edimlere kıyasla daha ön planda ve ağırlıklıdır.⁹⁹⁶ Nitekim karşılaştırmalı hukuk ve

⁹⁹¹ Deniz, Konteyner, s. 61; Hoeks, s. 61; Adıgüzel, Taşıma, s. 277; Haak/Hoeks, *Conflicting Conventions*, s. 422; Coşkun, s. 49.

⁹⁹² Kuntalp, s. 133; Hoeks, s. 61.

⁹⁹³ *Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar*, s. 116.

⁹⁹⁴ Aynı yönde bkz. Coşkun, s. 43. Benzer yönde bkz. Adıgüzel, *Multimodal*, s. 86.

⁹⁹⁵ Benzer şekilde bkz. Coşkun, s. 43; Adıgüzel, *Multimodal*, s. 86; Karan/Kara/Varan, s. 25.

⁹⁹⁶ Bkz. *Coşkun*'a göre multimodal taşıma sözleşmesinde taşıma edimi dışında yer alan diğer edimler yan edim niteliği taşımaktadır. Bkz. Coşkun, s. 43. Benzer yönde bkz. Adıgüzel, *Multimodal*, s. 86. Karayolu taşıma sözleşmeleri bakımından benzer yönde bkz. Karan/Kara/Varan, s. 25. *Herber* de multimodal taşıma sözleşmesinin, özünde bir taşıma sözleşmesi olduğunu fakat özel bir karakterinin de bulunduğunu ifade etmektedir. Bkz. Herber, R., "Zur Berücksichtigung des Teilstreckenrecht bei multimodalem Transportvertrag", *Festschrift für Henning Piper*, (ed. Erdmann, W./Gloy, W./Herber, R.), Beck, München 1996, s. 886 (Hoeks, s. 80'den naklen aktarımla).

Türk hukukunda da genel kanaât multimodal taşıma sözleşmesinin bir eşya taşıma sözleşmesi ilişkisi olduğu yönündedir.⁹⁹⁷

Türk hukukunda TTK'nın “*değişik tür araçlar ile taşıma*” hakkındaki düzenlemesinde multimodal taşıma sözleşmesi, kanun koyucu tarafından bir eşya taşıma sözleşmesi biçiminde değerlendirilmekte ve bu taşıma ilişkisine uygulanacak hükümler taşıma sözleşmesine dair düzenlemeler ile ilişkilendirilmektedir. Bu bağlamda hem yukarıda multimodal taşıma sözleşmesinin niteliğine yer verilen açıklamalar kapsamında hem de TTK'nın yaklaşımı dikkate alındığında, esas olarak eşya taşımayı konu edinmesi nedeniyle yabancılik unsuru ihtiva eden multimodal taşıma sözleşmesinin eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmelere yönelik hükümler içeren MÖHUK m. 29 kapsamında değerlendirilmesi gerektiği sonucuna varılmaktadır.⁹⁹⁸

Söz konusu kanaâte karşın multimodal taşıma sözleşmesinin, alelaide bir taşıma sözleşmesine kıyasla, esas konusunun taşıma işinin organizasyonu olduğu iddiası içerisinde, bir çeşit vekâlet veya vekâlet benzeri ilişki olarak değerlendirilmesi ve görüşümüzün eleştirilmesi de mümkündür. Böyle bir değerlendirme neticesinde sözleşmeye uygulanacak hukuk hakkındaki genel kuralın uygulanması gerektiği ifade edilebilir. Ne var ki, her ne kadar organizasyon boyutu önem taşısa da esas ve ağırlıklı

⁹⁹⁷ Bkz. Burdurlu-Ahlat, Multimodal Taşıma, s. 592; Ekşi, Nuray: “Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk (5718 Sayılı MÖHUK md. 29)”, çalışmamızda “Eşya Taşıma” olarak anılmıştır, Avrupa’da Devletler Özel Hukuku ve Yeni Türk Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun’un Akitler ve Ticaret Hukukuna İlişkin Hükümleri (Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dr. Nüsret-Semahat Arsel Uluslararası Ticaret Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi Konferans Yayınları Dizisi-2), Legal Yayıncılık, İstanbul 2010, s. 143; Ekşi, Ticaret, s. 117; Partalcı, s. 764; Coşkun, s. 130; Kula, s. 43, 110.

⁹⁹⁸ Aynı yönde bkz. Ekşi, Eşya Taşıma, s. 143; Ekşi, Ticaret, s. 117; Ekşi, Demiryolu, s. 22; Partalcı, s. 764; Coşkun, s. 130; Kula, s. 43, 110; Burdurlu-Ahlat, Multimodal Taşıma, s. 592.

2675 sayılı mülga MÖHUK (RG., 22.05.1982, S. 17701) döneminde, eşya taşıma sözleşmeleri için özel nitelikte bağlama kuralı hükmü bulunmamaktaydı. Bu dönemde, söz konusu sözleşme için sözleşmelere uygulanacak genel hükmün tatbikinin gerektiği sonucuna varmak mümkündür. Ne var ki, 2675 sayılı MÖHUK’taki bu eksiklik nedeniyle Kanun, söz konusu durumun taşıma hukukunun mevcut uluslararası düzenlemeleri ile uygun düşmediği ve sözleşmeye uygulanacak hukukun rastlantısal bir bağlantı ile tespit edildiği yönünde eleştirilere maruz kalmıştır. Bkz. Sevinç, Aslıhan: “5718 Sayılı MÖHUK Uyarınca Taşıma İşlerine Uygulanacak Hukuk”, Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan, C. 2, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2010, s. 1588-1589; Şanlı, Cemal: “Uluslararası Kara ve Demir Yolu Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk”, çalışmamızda “Uygulanacak Hukuk” olarak anılmıştır, MHB, 1989, C. 9, S. 2, s. 53.

olarak ilişkide MTO tarafından taşıma edimi ve sonucunun taahhüt edilmesi ve bu taahhüdün sonuçlarına yönelik doğrudan sorumluluk üstlenilmesi nedeniyle tarafımızca sözleşmenin bir eşya taşıma sözleşmesi olarak MÖHUK m. 29 kapsamında değerlendirilmesi gerektiği sonucuna varılmaktadır.⁹⁹⁹ Esasında bu tarz bir tartışma multimodal taşıma sözleşmesinden ziyade taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi için daha uygundur. Nitekim taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde çoğu hâlde taşıma işinin gerçekleştirilmesi sorumluluğu üstlenilmemekte, eşyanın taşınmasının organizasyonu yükümü üstlenilmektedir.¹⁰⁰⁰ Bu bakımdan taşıma sürecinin organizasyonunun sağlanması bu sözleşmede daha ön plandadır.¹⁰⁰¹

⁹⁹⁹ Aynı yönde bkz. Ekşi, Eşya Taşıma, s. 143; Ekşi, Ticaret, s. 117; Ekşi, Demiryolu, s. 22; Partalcı, s. 764; Coşkun, s. 130; Kula, s. 43, 110; Burdurlu-Ahlat, Multimodal Taşıma, s. 592. Karşılaştırmalı hukukta vardığımız sonuç ile benzer değerlendirmeler için bkz. Hill, Jonathan/Shuilleabhain, Maire Ni: Clarkson&Hill's Conflict of Laws, 5th Edition, Oxford University Press, Oxford 2016, s. 248; Dicey/Morris/Collins, s. 1931-1932; Fentiman, Richard: "Article 5: Contracts of Carriage", European Commentaries on Private International Law ECPIL, (ed. Magnus, Ulrich/ Mankowski, Peter), Vol. II (Rome I Regulation), Sellier European Publishers, Cologne 2017, s. 449; Calvo Caravaca, Alfonso Luis/ Carrascosa Gonzalez, Javier: Derecho Internacional Privado, Volumen II, Decimotava Edicion, Editorial Comares, Granada 2018, s. 1058. Genel olarak multimodal taşıma ilişkisini taşıma işleri komisyonculuğu biçiminde nitelendiren yazarlar da mevcuttur. Örn. bkz. Drews, s. 309. Bununla birlikte *Drews*, Roma I Tüzüğü bağlamından multimodal taşımayı eşyanın taşınması hakkındaki bağlama kurallarına göre değerlendirmektedir. Bkz. Drews, s. 309.

¹⁰⁰⁰ Burdurlu-Ahlat, Taşıma İşleri Komisyonculuğu, s. 1825-1826; Calvo Caravaca/Carrascosa Gonzalez, s. 1059.

¹⁰⁰¹ Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi eşyanın taşınmasının yönetimi ve organizasyonun üstlenildiği bir sözleşme olduğundan olağan şartlarda sözleşmelere uygulanacak hukuk hakkındaki genel kural çerçevesinde değerlendirilmektedir. Bkz. Burdurlu-Ahlat, Taşıma İşleri Komisyonculuğu, s. 1825-1826; Pauknerova, s. 486; Calvo Caravaca/Carrascosa Gonzalez, s. 1059. Bazı taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmelerinde ise, özellikle de günümüz piyasasında daha kuvvetli yer edinebilmek için komisyoncular tarafından taşıma yükümü de üstlenilebilmektedir. Bu açıdan komisyoncunun klâsik bir komisyoncudan ziyade taşıyıcı rolünün bulunduğu ifade edilebilir. Uygulanacak hukuk açısından da söz konusu durum çeşitli tartışmaları beraberinde getirmiştir. Avrupa Birliği Adalet Divanı (ABAD)'ın *Haeger & Schmidt GmbH v. Mutuelles du Mans Assurances IARD and Others* kararında ilişkinin vasıflandırılmasında taşıma işinin organizasyonunu konu alan sözleşmeler ile taşımanın da üstlenildiği komisyonculuk sözleşmeleri arasında bir ayırım yapılmıştır. Maddî hukuklarda yer alan bazı kriterler dikkate alınarak sözleşmenin niteliği ve uygulanacak hukuk belirlenmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. *Haeger & Schmidt GmbH v. Mutuelles du Mans Assurances IARD and Others*, Case C-305/13, 23.10.2014 için bkz. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62013CJ0305>>, (25.05. 2021). Taşıma işinin üstlenildiği bir taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk çerçevesinde değerlendirilmektedir. Bkz. Dicey/Morris/Collins, s. 1931-1932; Czepelak, Marcin: "The Law Applicable to the Contract of Carriage under the Rome I Regulation", Czech Yearbook of International Law, 2010, Vol. I, s. 61; Burdurlu-Ahlat, Taşıma İşleri Komisyonculuğu, s. 1827 vd. Ayrıca bkz. Mankowski, Peter, "N. Speditionsvertrag", Internationales Vertragsrecht, (ed. Reithmann,

Multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak bağlama kuralının tespiti konusu Avrupa Birliği düzenlemeleri açısından da ayrıca ele alınmalıdır. Roma Konvansiyonu m. 4(4)'te eşya taşıma sözleşmelerine özgü bir kural bulunmaktadır. Maddede sözleşmenin esas amacının eşya taşınması olması gerektiği belirtilmektedir. Roma I Tüzüğü m. 5'te de eşya taşınmalarına dair özel bir bağlama kuralı bulunmaktadır. Tüzüğün Önsözü'nün 22. paragrafında da yine bu maddenin uygulanabilmesi için sözleşmenin esas amacının eşya taşınması olması gerektiği vurgulanmaktadır. Öğretide Roma I Tüzüğü kapsamında bir akdî ilişkinin eşya taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmesinde sözleşmenin amacı ve karakteristik edim¹⁰⁰² borçlusunun tüm edimleri dikkate alınarak bir sonuca varılması gerektiği, bunların esas ve ağırlıklı olarak bir taşıma sözleşmesinin varlığına işaret etmesi hâlinde maddenin kapsamı dahilinde değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmektedir.¹⁰⁰³ Dolayısıyla, multimodal taşıma sözleşmesi de belirtilen düzenlemeler çerçevesinde bir eşya taşıma sözleşmesi olarak değerlendirilebilecektir.¹⁰⁰⁴

Multimodal taşıma sözleşmesinde bağlama kuralının tespitinde karşıt görüşlerin doğmasına neden olabilecek birkaç durum söz konusudur. Öncelikle hatır için eşyanın multimodal taşınmasının MÖHUK m. 29 kapsamında olup olmadığı değerlendirilmelidir. Hatır taşınmalarında taraflar arasındaki ilişkinin bir eşya taşıma sözleşmesi olarak

Christoph/Martiny, Dieter), 6 Auflage, Verlag Dr. Otto Schmidt KG, Köln 2004, s. 1038 (Plender/Wilderspin, s. 209'dan naklen aktarımla).

¹⁰⁰² Karakteristik edim, sözleşmenin amacının yerine getirilmesini sağlayan ve sözleşmedeki riski yüklenen tarafı tespit eden, sözleşmenin sosyal ve ekonomik fonksiyonunu belirleyen edimdir. Karakteristik edim hakkında açıklamalar için bkz. Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 289; Report on the Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations (Giuliano, Mario/Lagarde, Paul), çalışmamızda "Giuliano/Lagarde Raporu" olarak anılmıştır, Official Journal C 282, 31/10/1980 P. 0001 – 0050, s. 20. Erişim için bkz. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31980Y1031%2801%29>>, (06.04.2023); Sargın, Fügen: "Karakteristik Edim Teorisine Eleştirel Bir Yaklaşım", AÜHFD, 2001, C. 50, S. 2, s. 45 vd.; Özel, Sibel: "Sözleşmesel İlişkide MÖHUK m. 24/II'de Öngörülen Objektif Bağlama Kuralının Mukayeseli Hukuk Açısından Değerlendirilmesi", çalışmamızda "Objektif Bağlama" olarak anılmıştır, MHB, 2002, C. 22, S. 2, s. 582.

¹⁰⁰³ Bkz. Fentiman, s. 449; Calvo Caravaca/Carrascosa Gonzalez, s. 1058; Dicey/Morris/Collins, s. 1931-1932; Drews, s. 309.

¹⁰⁰⁴ Bkz. Drews, s. 309; Nita, M. Carolina: "Regulation (EC) No. 593/2008 (Rome I) Special Rules to Determine Applicable Law to International Carriage Contracts", Conferinta Internationala de Drept, Studii Europene si Relatii Internationale, 2015, s. 262.

nitelendirilerek MÖHUK m. 29'un mu uygulanacağı yoksa bu taşımanın, sözleşmelere uygulanacak genel kural olan MÖHUK m. 24 içerisinde mi değerlendirileceği hakkında bir tartışma doğabilir.

Taşıma hukukunu düzenleyen uluslararası konvansiyonların pek çoğunda, İkinci Bölüm'de incelediğimiz üzere, eşya taşıma sözleşmesinin bir maddî karşılık çerçevesinde gerçekleştirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Buna karşın Varşova ve Montreal Konvansiyonu'nda m. 1(1) kapsamında hatır taşımalarının da Konvansiyonların kapsamında bulunduğu belirtilmiştir. Türk hukukunda maddî hukuk düzenlemelerine baktığımızda ise, TTK m. 850'ye göre de eşya taşıma sözleşmesi bir ivaz karşılığında gerçekleştirilmek zorundadır. Hatır için yapılan eşya taşımalarında, öğretide, bu hükümlerin yerine TBK uyarınca vekâlet sözleşmesine dair hükümlerin uygulanması gerektiği belirtilmiştir.¹⁰⁰⁵

MÖHUK m. 29'da eşya taşıma sözleşmesinin kapsamı ve sınırları tanımlanmamıştır. Örneğin, MÖHUK m. 26 kapsamında değerlendirilen tüketici akitlerinin hangileri olduğuna işaret edilmişken aynı durum eşya taşıma sözleşmeleri için geçerli değildir. Bu sebeple hatır taşınması gibi hangi hükümlerin uygulanacağını belirgin olmadığı hâllerde hukuk uygulayıcıları tarafından bağlama kuralının kapsamının yorumlanarak doldurulması söz konusu olabilir. Bu yorum yapılırken iç hukuktaki yaklaşımdan faydalanılabilecektir. Fakat, Türkiye'nin de tarafı olduğu Varşova ve Montreal Konvansiyonu'nda hatır taşımalarının da eşya taşınması olarak değerlendirildiği de dikkate alınmalıdır. Söz konusu doğrultuda bağlama kurallarının kapsamının iç hukuktaki kavram ve nitelikle sınırlı kalınmadan gerekli hâllerde daha geniş yorumlanması gerektiği fikri¹⁰⁰⁶ dikkate alınarak, hava taşıma hukukunu düzenleyen konvansiyonlarda olduğu üzere, hatır taşımalarında da eşya taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuka dair MÖHUK m. 29'un uygulanması gerekir.

¹⁰⁰⁵ Bkz. Franko, s. 14; Adıgüzel, Taşıma, s. 30, dp. 59; Eriş, s. 14; Ülgen, Taşımacılık, s. 9.

¹⁰⁰⁶ Bkz. Rabel, s. 58.

Son olarak, uygulamada her ne kadar sık değilse de multimodal taşıma sözleşmesinin bir tüketici ilişkisi niteliği taşıması da olasıdır.¹⁰⁰⁷ Esasında multimodal taşıma sözleşmesi çoğu zaman tacirler arası gerçekleştirilen ticarî bir akittir. Fakat, bazı durumlarda eşya taşıyan söz konusu taşımayı ticarî gayeden uzak bir sebeple gerçekleştiriyor olabilir.¹⁰⁰⁸ Mevcut koşullar içerisinde eşya taşımasının bir tüketici işlemi niteliği taşıdığı sonucuna varılabilir.¹⁰⁰⁹ Bununla birlikte, bir multimodal taşıma sözleşmesi tüketici işlemi olarak nitelendirilse dahi tüketici sözleşmelerine uygulanacak hukuku düzenleyen MÖHUK m. 26(4)'e göre bu maddedeki özel düzenlemeler multimodal taşıma sözleşmesine uygulanamayacaktır. Maddenin lafzında, “*Bu madde, paket turlar hariç, taşıma sözleşmeleri ve tüketiciye hizmetin onun mutad meskeninin bulunduğu ülkeden başka bir ülkede sağlanması zorunlu olan sözleşmelere uygulanmaz*” ifadesi yer almaktadır. Bir diğer anlatımla, multimodal taşıma sözleşmesi tüketici akdî olarak vasıflandırılrsa dahi, MÖHUK m. 26(4) hükmü uyarınca, bu maddedeki özel düzenlemenin kapsamına giremeyecektir.¹⁰¹⁰ Benzer düzenlemenin Roma Sözleşmesi m. 5(4-a) ve Roma I Tüzüğü m. 6(4-b)'de de bulunduğu dikkat çekilmelidir.¹⁰¹¹

¹⁰⁰⁷ Rosaeg, Applicability, s. 319-320; Dicey/Morris/Collins, s. 1930; Pauknerova, s. 484.

¹⁰⁰⁸ Benzer yönde bkz. Gümüşlü-Tunçağıl, s. 256; Adıgüzel, Taşıma, s. 24.

¹⁰⁰⁹ Llorente Gomez de Segura, Carlos: “La Ley Aplicable Al Contrato de Transporte Internacional Segun El Reglamento Roma I”, Cuadernos de Derecho Transnacional, 2009, Vol. 1, N. 2, s. 175; Burdurlu-Ahlat, Multimodal Taşıma, s. 593. 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun (RG., 28.11.2013, S. 28835) m. 3(1-1) bendinde “tüketici işlemi” şu şekilde tanımlanmıştır: “*Mal veya hizmet piyasalarında kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden veya onun adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulan, eser, taşıma, simsarlık, sigorta, vekâlet, bankacılık ve benzeri sözleşmeler de dâhil olmak üzere her türlü sözleşme ve hukukî işlemi ifade eder*”. Bu tanımda yer verildiği üzere diğer koşulları da sağlamak suretiyle taşıma sözleşmeleri de tüketici işlemi olarak değerlendirilebilir. Tüketici sözleşmeleri MÖHUK'ta açıkça tanımlanmamış olmamakla beraber, m. 26(1)'de “*meslekî veya ticarî olmayan amaçla mal veya hizmet ya da kredi sağlanmasına yönelik tüketici sözleşmeleri*” olarak nitelendirilmiştir. Yine bu maddedeki nitelendirmeden hareketle de bazı taşıma sözleşmelerinin tüketici sözleşmesi sayılabileceği düşüncesine varılabilir. Fakat yukarıda açıklanacağı üzere, uygulanacak hukukun tayini noktasında MÖHUK m. 26(4) hükmü de göz ardı edilmemelidir.

¹⁰¹⁰ Aynı yönde bkz. Partalcı, s. 763, dp. 5; Gümüşlü-Tunçağıl, s. 256-257; Burdurlu-Ahlat, Multimodal Taşıma, s. 593.

¹⁰¹¹ Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Nielsen, Peter A.: “The Rome I Regulation and Contracts of Carriage”, (ed. Ferrari, Franco/Leible, Stefan), Rome I Regulation: The Law Applicable to Contractual

Ayrıca yeri gelmişken dikkat çekilmesi gereken bir husus *Pauknerova* tarafından ifade edilmiştir. Yazarın katıldığıımız görüşüne göre tacirler arası gerçekleştirilen eşyanın taşınmasına dair sözleşmelerde de milletlerarası özel hukuk açısından bazı hâllerde tüketici sözleşmelerinde olan benzer korumaya ihtiyaç duyulmaktadır.¹⁰¹² Zira multimodal taşıma uygulamasında, çalışma kapsamında incelenen mahkeme içtihatlarındaki taraflar değerlendirilince, çoğu zaman MTO konumunda küresel mercekte faaliyet gösteren bir tacir bulunmakta bunun karşısında ise taşıtan olarak küçük-orta ölçekli bir işletme sahibi tacir yer almaktadır. Belirtilen türden bir durumda küçük-orta işletme sahibi taraf taşıma sözleşmesinin hazırlığında daha zayıf, güçsüz konumda kalabilmektedir.¹⁰¹³ Taşıma sözleşmesine dair konvansiyonlarda ve iç hukuk düzenlemelerinde de taşıyıcının taşıtana karşı daha güçlü konumda bulunabileceği değerlendirilerek bazı emredici karakterli düzenlemeler ile taşıtanın konumu güçlendirilmeye veya korunmaya çalışılmıştır. Bu doğrultuda milletlerarası özel hukuk mekanizmaları çerçevesinde de benzer bir korumanın sağlanması fikri değerlendirilebilir.

3.2.3. Multimodal Taşıma Sözleşmesinin Esasına Uygulanacak Hukukun Tespiti

3.2.3.1. Genel Olarak

Türk mahkemelerinde görülen davalarda multimodal taşıma sözleşmesinden doğan meseleler, taşıma hukuku konvansiyonlarının içerisinde değerlendirilemediği ölçüde MÖHUK m. 29'da yer alan eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk hakkındaki kural çerçevesinde çözüme kavuşturulacaktır. Yabancılık unsuru içeren bir uyuşmazlığın MÖHUK m. 29 kapsamında değerlendirilmesinin bir diğer şartı da elbette uyuşmazlık konusunun maddenin düzenlediği bir hususa ilişkin olmasıdır. Multimodal taşıma sözleşmesinin şartlarının yorumu, uygulanması, sözleşmenin ifası, sözleşmenin

Obligations in Europe, Sellier European Law Publishers, Munich 2009, s. 103; Llorente Gomez de Segura, s. 175.

¹⁰¹² Bkz. *Pauknerova*, s. 484.

¹⁰¹³ *Pauknerova*, s. 484.

geçerliliği ile taraflara düşen hak ve borçlar bu hüküm çerçevesinde değerlendirilecektir.¹⁰¹⁴ Aynı şekilde, sözleşmenin yerine getirilememesinin sebepleri ile sonuçları da MÖHUK m. 29 içerisinde incelenecektir. Ne var ki, tarafların ehliyeti, sözleşmenin şekli ve sözleşmenin ifasında alınması gerekli tedbirler ile ifanın biçimine uygulanacak hukukun belirlenmesi bu maddenin sınırları içerisinde değerlendirilmemektedir. Bu hususta aşağıda ayrı bir başlıkta ele alınacağı üzere¹⁰¹⁵, MÖHUK'un ilgili maddelerine başvurulması gerekecektir.

Çalışmada öncelikle multimodal taşıma sözleşmesinde hukuk seçimi ve hukuk seçiminin bulunmaması hâlinde uygulanacak hukukun ne şekilde belirleneceği MÖHUK kapsamında değerlendirilecektir. MÖHUK açısından mesele ele alınırken Roma Konvansiyonu ile Roma I Tüzüğü'ne yönelik konu hakkındaki benzer tartışmalar da değerlendirilecektir. Multimodal taşıma sözleşmesinde hukuk seçimi meselesi bakımından milletlerarası özel hukukta sözleşmeye uygulanacak hukuk seçiminin sınırlarının yumuşatılması konusundaki yeni eğilimler dikkate değerdir. Taşıma sözleşmelerinde ve taşımacılıkta kullanılan belgelerdeki hukuk seçimi kayıtlarında mevcut uluslararası taşıma konvansiyonlarına ve uluslararası örgütlerce hazırlanmış birörnek metinlere sıkça yer verilmektedir. Bunların geçerli bir hukuk seçimini oluşturup oluşturmadığı değerlendirilecektir.

Hukuk seçiminin bulunmaması durumunda MÖHUK, Roma Konvansiyonu ve Roma I Tüzüğü'nde özel olarak eşya taşıma ilişkileri için düzenlenmiş bulunan bağlama kuralının ayrıntıları ile ele alınması planlanmaktadır. Hem hukuk seçimi konusunda hem de geçerli bir hukuk seçiminin bulunmadığı hâlde uygulanacak hukukun belirlenmesi konusunda MÖHUK ve Avrupa Birliği düzenlemeleri çok benzer hükümler içermektedir. İlgili hükümlerin bağlantılı şekilde kıyaslanabilmesi ve MÖHUK açısından yorumlanmaları için aynı temel başlık içerisinde incelenmesi uygun bulunmuştur. Eşya taşıma sözleşmelerine uygulanmak üzere yer verilen bağlama kurallarındaki bağlama noktaları

¹⁰¹⁴ Taşıma sözleşmesinin akit statüsü hakkında bkz. Şit, Karayolu, s. 140 vd.

¹⁰¹⁵ Bkz. Başlık 3.2.4.

ve uygulanmalarından doğan problemler ile en sıkı ilişkiyi tesis etme işlevi bulunan istisna kuralının uygulanışı ele alınacaktır.

3.2.3.2. MÖHUK ve AB Düzenlemeleri Bakımından Uygulanacak Hukuk

3.2.3.2.1. Hukuk Seçimi

3.2.3.2.1.1. Genel Olarak

Hukuk seçimi, milletlerarası özel hukukta irade muhtariyetine atfedilen değer belirteçidir. Taraflar aralarındaki sözleşmesel ilişkiye uygulanmak üzere diledikleri hukuku seçebilir, diledikleri zaman bu seçimlerini değiştirebilirler.¹⁰¹⁶ Bu şekilde hukuk seçimi ile hukukî ihtilâflar bir düzeyde önlenmekte, ihtilâf doğduğunda da çözüme kavuşturulmasında belirlilik sağlanmaktadır.¹⁰¹⁷

Yabancılık unsuru taşıyan ticarî sözleşmeler yönünden hukuk seçimi, tarafların kendi ilişkilerini en iyi şekilde kendilerinin tayin edebilecekleri fikrine dayanarak, prensip olarak sınırlandırılmamaktadır.¹⁰¹⁸ Bununla birlikte, hukuk seçiminde bulunurken genel olarak taraflar sözleşmeleri ile seçtikleri hukuk arasında bağlantı sağlayan bir kısım irtibatlardan hareket etmektedir. Örneğin seçilen hukukla belirli düzeyde aşinalık, ilgili

¹⁰¹⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Tekinalp, Gülören: Akdî İlişkide Uygulanacak Hukuk- MÖHUK m. 24 ve Zımnî Hukuk Seçimi, çalışmamızda “Zımnî Hukuk Seçimi” olarak anılmıştır, MHB, 1985, C. 5, S. 1, s. 28; Struycken, s. 354; Nomer, s. 330; Cheshire, North&Fawcett Private International Law, çalışmamızda “Cheshire/North/Fawcett” olarak anılmıştır, (ed. Torremans, Paul), 15th Edition, Oxford University Press, Oxford 2017, s. 707; Symeonides, Symeon C.: Codifying Choice of Law Around the World: An International Comparative Analysis, çalışmamızda “Choice of Law” olarak adlandırılmıştır, Oxford University Press, New York, 2017, s. 122-123; Stone, s. 425 vd.

¹⁰¹⁷ Lookofsky/Hertz, s. 79; Min, Yeo Tiong: “The Rise of Party Autonomy in Commercial Conflict of Laws”, Commercial Issues in Private International Law, (ed. Douglas, Michael/Bath, Vivienne/Keyes, Mary/Dickinson, Andrew), Hart Publishing, Oxford/London/New York/New Delhi/Sydney 2019, s. 258; Şanlı, Cemal: Uluslararası Ticari Akitlerin Hazırlanması ve Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları, çalışmamızda “Ticari Akitlerin Hazırlanması” olarak anılmıştır, B. 7, Beta, İstanbul 2019, s. 49-50; Güngör, Yakınlık Yaklaşımı, s. 190; Güngör, Gülin: Türk Milletlerarası Özel Hukuku, çalışmamızda “Milletlerarası Özel Hukuk” olarak anılmıştır, Yetkin Yayınları, Ankara 2021.

¹⁰¹⁸ Tekinalp, Zımnî Hukuk Seçimi, s. 29; Demirkol, s. 165; Czepelak, s. 51; Stone, s. 429. Hukuk seçiminin ne şekilde sınırlandırılacağı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Symeonides, Choice of Law, s. 125.

hukukun gelişmişlik düzeyi ve benzer uyuşmazlıkları çözümede sıkça tercih edilmesi, seçilen hukukun öngörülebilirliği, kesinliği ve tarafsızlığı önemli görülmektedir.¹⁰¹⁹

Akdî ilişkinin taraflarının hukuk seçimi hakkı, prensip olarak, zaman yönünden de kısıtlanmamaktadır. Aralarındaki akdin kurulması sırasında hukuk seçiminde bulunabilecekleri gibi sonradan ve hatta uyuşmazlığın görüldüğü aşamada dahi taraflar hukuk seçiminde bulunabilecektir.¹⁰²⁰ Sözleşme kurulduktan sonra yapılan hukuk seçiminin akitle ilgili bulunan üçüncü kişilerin haklarına zarar vermesi istenmemiştir. Bu bağlamda hukuk seçimi geriye etkili ise de incelediğimiz hukuk düzenleri bağlamında üçüncü kişilerin hakları saklı tutulmuştur.¹⁰²¹

Hukuk seçimi hakkındaki genel kuralın yer aldığı MÖHUK m. 24'ün ilk üç fıkrası, Roma Konvansiyonu ile Roma I Tüzüğü m. 3'te yabancılık unsuru taşıyan akdî ilişkilerde tarafların hukuk seçiminde bulunabilecekleri açıkça belirtilmiştir. Tarafların seçtiği hukukun uygulanması, uyuşmazlığın çözüme kavuşturulması için doğrudan ilgili hukukun maddî hükümlerinden yararlanılması anlamına gelmektedir. MÖHUK açısından söz konusu durum m. 2(4)'te ifade edilmiştir. Hükümde “*Uygulanacak hukuku seçme imkânı verilen hâllerde, taraflarca aksi açıkça kararlaştırılmadıkça seçilen hukukun maddî hukuk hükümleri uygulanır*” ifadesi yer almıştır. Bu bağlamda seçilen hukukun emredici ve tamamlayıcı nitelikli hükümlerinin hepsi dikkate alınır.¹⁰²² Aynı zamanda

¹⁰¹⁹ Voigt, Stefan: “Are International Merchants Stupid-Their Choice of Law Sheds Doubt on the Legal Origin Theory”, *Journal of Empirical Legal Studies*, 2008, Vol. 5, N. 1, s. 10; Stone, s. 429; Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 280.

¹⁰²⁰ Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 282; Çelikel/Erdem, s. 386.

¹⁰²¹ Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Demir-Gökyayla, s. 353-356; Demirkol, s. 238-240; Bayata-Canyaş, F. Aslı: “The Protection of Third Parties in Turkish Private International Law”, çalışmamızda “Third Parties” olarak anılmıştır, *Ochrona osob trzecich w prawie prywatnym miğdzynarodowym (Third Party Protection in Private International Law)*, (ed. Koziol, Agata/ Twardoch, Paulina), Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa 2018, s. 25-27.

¹⁰²² Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 340; Çelikel/Erdem, s. 384; Güngör, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 179; Demirkol, s. 70; Demir-Gökyayla, Cemile: *Milletlerarası Özel Hukukta Tek Satıcılık Sözleşmeleri (Münhasır Bayilik Sözleşmeleri)*, B. 2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2013, s. 291.

seçilen devlet hukukunun bir parçasını oluşturan uluslararası sözleşmeler de şartları sağlanmak suretiyle, taraflar arasındaki ilişkiye uygulanacaktır.¹⁰²³

Eşya taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun da taraflarca seçilmesi mümkündür. Roma I Tüzüğü'nde eşya taşıma sözleşmelerine ilişkin m. 5'te tarafların uygulanacak hukuku, hukuk seçimi hakkındaki genel kural olan m. 3'e göre belirleyebilecekleri ifade edilmiştir. Diğer bir anlatımla, hukuk seçimine dair genel kural hakkındaki tüm açıklamalar eşya taşıma sözleşmeleri için de geçerli olacaktır. Benzer biçimde MÖHUK m. 29'un ilk fıkrasında da eşya taşıma sözleşmelerinde hukuk seçiminde bulunulabileceği belirtilmektedir. Fakat Roma I Tüzüğü'nde olduğu üzere MÖHUK'ta genel kuralın uygulanacağına dair açık bir yönlendirme bulunmamaktadır. Bizim de katıldığımız fikre göre, söz konusu durum esasa etkili bir eksiklik olarak görülmemeli¹⁰²⁴, her halükârda hukuk seçimine ilişkin genel kuralın kriterleri eşya taşıma sözleşmesinde hukuk seçimi hakkında da uygulanmalıdır.¹⁰²⁵

3.2.3.2.1.2. Açık-Örtülü Hukuk Seçimi

Hukuk seçimi, gerçekleştiriliş şekli açısından, açıkça belirtilmek suretiyle veya seçimin örtülü şekilde yapılması ile söz konusu olabilir.¹⁰²⁶ Açık hukuk seçiminden anlaşılması gereken tarafların iradelerini ortaya koyarak belirli bir hukuku, uygulanacak hukuk olarak

¹⁰²³ Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 341; Şanlı, Ticari Akitlerin Hazırlanması, s. 59.

¹⁰²⁴ Ekşi, Eşya Taşıma, s. 143; Ekşi, Ticaret, s. 106; Güngör, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 200-201.

¹⁰²⁵ Aynı yönde bkz. Partalcı, s. 775; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 371; Özel/Erkan/Pürselim/Karaca, s. 473; Güngör, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 200-201; Gümüşlü-Tunçağıl, s. 257; Burdurlu-Ahlat, Multimodal Taşıma, s. 596; Burdurlu- Ahlat, Taşıma İşleri Komisyonculuğu, s. 1819, dp. 117. Multimodal taşıma sözleşmesinde hukuk seçimine ilişkin bir karar örneği için bkz. *Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. v. Regal-Beloit Corp.*, United States Court of Appeals, 9th Circuit (561 U.S. 89, 21.06.2010). Erişim için bkz. <<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/561/89/>>, (21.02.2023).

¹⁰²⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Nomer, s. 326 vd.; Bayata-Canyaş, Aslı: AB ve Türk Hukuku Uyarınca Sözleşmeye Uygulanacak Hukuka İlişkin Genel Kural, çalışmamızda "Genel Kural" olarak anılmıştır, Adalet Yayınevi, Ankara 2012, s. 51 vd.; Doğan, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 402 vd.; Doğan, Vahit: İş Akdinden Doğan Kanunlar İhtilafı Alanında Bağlama Kuralının ve Sınırlarının Tespiti, çalışmamızda "İş Akdi" olarak anılmıştır, Yetkin Yayınları, Ankara 1996, s. 18 vd.; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 327 vd.; Lookofsky/Hertz, s. 80; Fentiman, s. 447.

taahhüt etmiş olmalarıdır.¹⁰²⁷ Seçimin yazılı olması şart değildir.¹⁰²⁸ Sözleşmede hukuk seçimi açısından, açık hukuk seçimi içeren bir başka sözleşme, belge veya metne atıfta bulunulması da tarafların belirli bir hukukun uygulanması üzerine anlaşıklarını göstermektedir.¹⁰²⁹ Taşıma sözleşmelerinde hukuk seçimi konusu açısından özellikle konişmentoda yer alan hukuk seçimi kayıtlarının mahiyeti önem arz etmektedir. Bu konu çeşitli olasılıklar çerçevesinde aşağıda ele alınmaktadır.¹⁰³⁰

Bazen taşıma akdinin metninde veya taşıma belgelerinde yer alan hukuk seçimi kayıtlarında belirli bir devlet hukukunun seçildiği açıkça zikredilmeden “*sözleşmeye taşımayı gerçekleştiren geminin bayrak devleti hukuku uygulanır*” gibi ifadelerle yer verilmektedir.¹⁰³¹ Benzer şekilde taşıyıcının işyeri¹⁰³², varma yeri, eşyanın yüklendiği yer hukukunun uygulanması gerektiğini belirten kayıtların da hukuk seçiminde yer alması mümkündür.¹⁰³³ Seçilen hukuku doğrudan ortaya koymayan kayıtlar taraf iradelerinin açıklığı¹⁰³⁴ ve geçerli bir seçimin bulunup bulunmadığı konusunda daha titiz bir incelemeyi gerektirebilmektedir. Bununla birlikte genel anlamda sözleşmeden veya taraf

¹⁰²⁷ Hill/Shuilleabhain, s. 218; Doğan, İş Akdi, s. 18; Arslan, İlyas: “5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Uyarınca Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerinde Zımnî Hukuk Seçimi”, MHB, 2013, C. 33, S. 2, s. 6; Güngör, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 179.

¹⁰²⁸ Arslan, s. 5; Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 139; Demirkol, s. 179.

¹⁰²⁹ Stone, s. 425; Arslan, s. 8; Demirkol, s. 180; Demir-Gökyayla, s. 321; Ekşi, Nuray: “Kanunlar İhtilâfi Alanında ‘Incorporation’”, çalışmamızda “Incorporation” olarak anılmıştır, MHB, 1999-2000, C. 19, S. 1-2, s. 263.

¹⁰³⁰ Bkz. Başlık 3.2.3.2.1.7.

¹⁰³¹ *Compagnie Tunisienne de Navigation v. Compagnie d’Armement Maritime*, (1971) AC 572 için bkz. Hill/Shuilleabhain, s. 218; Stone, s. 433.

¹⁰³² Bilgi için bkz. Briggs, Adrian: *Private International Law in English Courts*, Oxford University Press, Oxford 2014, s. 538; Özçelik, Gülüm: *Konışmentodan Doğan Kanunlar İhtilâfi*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2007, s. 171. Özçelik tarafından doktrinde taşıyıcının belirlenmesi konusunda böyle şartların zorluk yarattığı eleştirileri paylaşılmıştır. Fakat bunun ayrıca taşıyıcının kimliğinin belirlenmesi hakkında bir kaydın (*identity of carrier clause*) konişmentoya dercedilmesi ile aşılabileceği de ifade edilmiştir. Bkz. Özçelik, s. 172.

¹⁰³³ Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 140.

¹⁰³⁴ Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 140.

iradelerinden bu yerin tespit edilebildiği hâllerde geçerli bir hukuk seçiminin bulunduğu kabul edilmektedir.¹⁰³⁵

Yetki anlaşmasına bağlı olan, söz gelimi “*sözleşmeden doğan uyumsuzluklara yetkili kılınan mahkemenin hukuku uygulanacaktır*” gibi hukuk seçimi şartları da Türk hukuku açısından genel olarak geçerli bulunmaktadır.¹⁰³⁶ Fakat, birden fazla mahkeme yetkili kılınmakta ise veya herhangi bir mahkeme yetkili kılınmadan yalnızca davanın açıldığı yer mahkemesinin hukukunun uygulanacağı belirtilmekteyse hukuk seçimi kaydı belirsizlik doğurabilir.¹⁰³⁷ Herhangi bir dava açılmazsa da akît tarafların sözleşmeye uygulanacak hukukun belirli olmasına ihtiyaçları vardır.¹⁰³⁸ Nitekim, öğretilerde askıda hukuk seçimi (*floating choice of law*)¹⁰³⁹ olarak adlandırılan hukuk seçimi şartlarında da sözleşmenin kurulduğu sırada uygulanacak hukuk belirli olmayıp, bir şartın yerine gelmesine bağlı olarak sonradan tespit edilecektir.¹⁰⁴⁰ Ancak bu hâlde uygulanacak hukuku tespit eden şartın yeterince açık ve belirleyici olması gerekir.¹⁰⁴¹ Geciktirici veya bekletici şart gerçekleştiğinde, mesela yukarıdaki örnekten yola çıktığımızda dava belirli bir mahkemede açıldığında şart gerçekleşmiş olduğundan hukuk seçimi yapılmış kabul edilecektir.¹⁰⁴²

¹⁰³⁵ Güngör, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 179; Briggs, s. 538.

¹⁰³⁶ Bkz. Nomer, s. 326; Özdemir-Kocasakal, Üçüncü Devlet, s. 31; Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 149; Tarman, Hukuk Seçimi, s. 153.

¹⁰³⁷ Bkz. Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 149; Özgenç, Zeynep: “Türk Hukuku’nda Navlun Sözleşmesine İlişkin Kanunlar İhtilâfi Meseleleri”, çalışmamızda “Meseleler” olarak anılmıştır, BATİDER, 2018, C. 34, S. 3, s. 267.

¹⁰³⁸ Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 282; Bayata-Canyaş, Genel Kural, s. 37.

¹⁰³⁹ Terminolojik tercih için aynı yönde bkz. Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 281; Demirkol, s. 189.

¹⁰⁴⁰ Demirkol, s. 189.

¹⁰⁴¹ Cheshire/North/Fawcett, s. 716; Demir-Gökyayla, s. 298.

¹⁰⁴² Demirkol, s. 189; Demir-Gökyayla, s. 298. Hukuk seçiminin sözleşme ile tek tarafa bırakıldığı bir durumda *Demirkol* tarafından seçim hakkının dürüstlük kuralına uygun şekilde kullanılması hâlinde geçerli olduğu ifade edilmiştir. Bkz. Demirkol, s. 187-188. Benzer yönde bkz. Cheshire/North/Fawcett, s. 716.

Sözleşmede açık hukuk seçiminde bulunulmaması durumunda mahkeme tarafından mevcut hâl ve şartlar değerlendirilerek tereddüde yer verilmeyecek biçimde¹⁰⁴³ tarafların esasında bir hukuku seçme yönünde iradeleri bulunduğu saptanırsa bu hukuk düzeni lehine örtülü hukuk seçiminde bulunulduğu belirtilebilecektir.¹⁰⁴⁴ Örtülü hukuk seçiminde de esasında tarafların bir hukuku seçme yönünde iradeleri bulunmakta ve bu irade sözleşmeye dışarıdan bakıldığında anlaşılabilir.¹⁰⁴⁵ Ancak söz konusu durum taraflarca yazılı, sözlü veya işaret içeren bir beyanla açıkça ilan edilmemiştir.¹⁰⁴⁶

Örtülü hukuk seçiminin tespiti için uyumsuzluk çözüm merci tarafından yalnızca belirli bir kriter değil, birden fazla kriterin bir arada nazara alınması ve bunların hepsinin yorumlanması sonucu belirli bir hukuk düzenine işaret edilmesi gerekir. Tarafların sözleşmede kullandıkları dil¹⁰⁴⁷, yalnızca belirli bir hukuk düzenine dair örf ve âdet

¹⁰⁴³ Örtülü hukuk seçiminin tayininde sözleşmeye dair bağlantıların belirli bir hukuk düzenine işaret etmesi hususunda tarafların iradelerinin tespitinde Roma Konvansiyonu'nda "makul kesinlik", Roma I Tüzüğü'nde ilgili hukuka "açıkça" işaret edilmesi kriteri aranmıştır. MÖHUK'ta ise örtülü hukuk seçiminin "sözleşme hükümlerinden veya hâlin şartlarından tereddüde yer verilmeyecek şekilde anlaşılması" kriteri benimsenmiştir. Öğretide, MÖHUK'ta örtülü iradenin tespiti kriteri, Roma Konvansiyonu'ndan daha üst düzeyde bir kesinlik aranması bakımından Roma I Tüzüğü'nde yer verilen kriterine yakın bulunmuştur. Bkz. Bayata-Canyaş, Hukuk Seçimi, s. 117; Güngör, Yakınlık Yaklaşımı, s. 192. Arslan tarafından ise, MÖHUK'ta yer verilen "tereddüde yer verilmeyecek şekilde anlaşılması" ifadesinde Roma I Tüzüğü'nde belirtilen açıkça işaret edilmesi kriterinden de daha üstün bir kesinlik ve katılık anlayışının bulunduğu belirtilmiştir. Bkz. Arslan, s. 25.

¹⁰⁴⁴ Lookofsky/Hertz, s. 81 vd.

¹⁰⁴⁵ Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 284; Özel/Erkan/Pürselim/Karaca, s. 413; Doğan, İş Akdi, s. 20; Güngör, Yakınlık Yaklaşımı, s. 191; Bayata-Canyaş, F. Aslı: "Roma I Tüzüğü ile Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Uyarınca Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerinde Örtülü Hukuk Seçimi", çalışmamızda "Hukuk Seçimi" olarak anılmıştır, Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi, 2011, C. 1, S. 1, s. 112; Bayata-Canyaş, Genel Kural, s. 29; Tekinalp, Zımnî Hukuk Seçimi, s. 29; Arslan, s. 9; Çilingiroğlu, s. 109; Tarman, Hukuk Seçimi, s. 149; Demirkol, s. 192-193.

¹⁰⁴⁶ Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 284; Doğan, İş Akdi, s. 20; Güngör, Yakınlık Yaklaşımı, s. 191; Bayata-Canyaş, Hukuk Seçimi, s. 112; Bayata-Canyaş, Genel Kural, s. 29; Tekinalp, Zımnî Hukuk Seçimi, s. 29; Arslan, s. 9; Çilingiroğlu, s. 109; Tarman, Hukuk Seçimi, s. 149; Demirkol, s. 192-193.

¹⁰⁴⁷ Konişmento ve taşıma sözleşmelerinde, özellikle denizyolu taşınması söz konusu olduğunda, İngiliz hukukuna dair terimlerin sıkça kullanıldığı ve bunun genel bir uygulanageliş olduğu göze çarpmaktadır. Bu bakımdan kullanılan dil ve terminolojinin İngiliz hukukundan köken almasının doğrudan İngiliz hukuku lehine örtülü hukuk seçiminde bulunulduğu kanaâtini uyandırmaması gerektiği hakkındaki görüş için bkz. Özçelik, s. 186-187; Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 145. Bununla birlikte İngiliz mahkemelerinde, İngiliz hukukuna dair standart formların kullanılması İngiliz hukuku lehine örtülü hukuk seçimi olarak kabul edilmektedir. Bilgi için bkz. Briggs, s. 540.

kurallarına yer verilmesi,¹⁰⁴⁸ belirli bir hukuk düzeninde kullanılmakta olan ifadelerin tercihi¹⁰⁴⁹, sözleşmenin konusunu oluşturan para birimi, sözleşmenin kuruluş ve ifa yerleri, taraflarca yetkili mahkeme tayini gibi irtibatlar dikkate alınacaklar arasındadır.¹⁰⁵⁰

Yetki ve tahkim kaydı bulunan, fakat hukuk seçimine dair herhangi açık bir ibareye yer verilmeyen bir sözleşmede ilgili devlet mahkemelerinin veya tahkim yeri hukukunun da örtülü olarak seçilip seçilmediği hakkında öğretide farklı düşünceler hakimdir. Standart form ve konişmento örneklerinin kullanıldığı eşya taşıma ilişkileri açısından sıklıkla karşılaşılan bir durumu yansıttığı için bu tartışma ayrıca önem taşımaktadır.¹⁰⁵¹ *Dacey&Morris&Collins* tarafından *Egon Oldendorff v. Libera Corp.* kararı¹⁰⁵² dikkate alınarak böyle bir durumun örtülü hukuk seçimine işaret ettiği ifade edilmiştir.¹⁰⁵³ *Egon Oldendorff v. Libera Corp.* kararında taraflar arasında davalı taraf için inşa edilecek olan iki *Panamax* tipi geminin 10 yıllık çarterını konu alan bir sözleşme yapıldığı iddia edilmektedir. Sözleşmede ve sözleşmeye bağlı mutabakat belgesinde İngiliz hukukuna ait terimlerin kullanıldığı ve tahkim yeri olarak Londra'nın tespit edildiği ifade edilmiştir. Söz konusu irtibatlardan hareketle uygulanacak hukuk olarak Roma Konvansiyonu m. 3

¹⁰⁴⁸ Tekinalp, *Zımnî Hukuk Seçimi*, s. 29; Tekinalp, *Bağlama Kuralları*, s. 284.

¹⁰⁴⁹ Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Cheshire/North/Fawcett*, s. 719; *Nomer*, s. 327; *Demir-Gökyayla*, s. 335-338.

¹⁰⁵⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. Tekinalp, *Bağlama Kuralları*, s. 284; Güngör, *Yakınlık Yaklaşımı*, s. 93; Güngör, *Milletlerarası Özel Hukuk*, s. 180; *Nomer*, s. 326 vd.; *Bayata-Canyaş*, *Genel Kural*, s. 51 vd.; *Doğan*, *Milletlerarası Özel Hukuk*, s. 402 vd.; *Doğan*, *İş Akdi*, s. 21; *Özgenç*, *Navlun Sözleşmesi*, s. 143; *Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe*, s. 327 vd.; *Lookofsky/Hertz*, s. 80 vd.; *Bayata-Canyaş*, *Hukuk Seçimi*, s. 112; *Demirkol*, s. 218; *McClellan, David/Ruiz Abou-Nigm, Veronica: Morris on the Conflict of Laws*, 9th Edition, Thomson Reuters, London, 2016, s. 440-441. Tarafların yargılamadaki hareket ve ifadelerinin örtülü hukuk seçimi bakımından anlamlandırılması hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Demir-Gökyayla*, s. 329-334.

¹⁰⁵¹ *Nomer*, s. 360.

¹⁰⁵² Bkz. *Egon Oldendorff v. Libera Corporation*, Queen's Bench Division (Commercial Court), Jan. 11, 1995, *Lloyd's Law Reports*, 1995, Vol. 2, Part 1, s. 64-76. Aynı zamanda bkz. *Egon Oldendorff v. Libera Corporation*, Queen's Bench Division (Commercial Court), Oct. 9, Nov. 16, 1995, *Lloyd's Law Reports*, 1996, Vol. 1, Part 4, s. 380-390.

¹⁰⁵³ *Dacey/Morris/Collins*, s. 1932-1933; *Cheshire/North/Fawcett*, s. 720.

uyarınca İngiliz hukukunun zımnen seçildiği sonucuna varılmış ve sözleşmenin geçerliliği bu hukuka göre değerlendirilmiştir.¹⁰⁵⁴

Lando tarafından yetkili mahkeme tayininin her zaman örtülü hukuk seçimine işaret etmeyebileceğine dikkat çekilmektedir.¹⁰⁵⁵ Bu bağlamda, örneğin, tarafların uyuşmazlık doğduktan sonra yetkili mahkemeyi belirlemeleri hâlinde hukuk seçimi hakkında herhangi bir öngörülerinin bulunmadığı düşünülmektedir.¹⁰⁵⁶ Benzer sonuca sözleşmede davacıya, uyuşmazlık doğduktan sonra tek tarafı olarak yetkili mahkemeyi belirlemesi hususunda çeşitli seçenekler sunulduğu hâlde de varılmaktadır.¹⁰⁵⁷ Dolayısıyla, yazara göre, yetkili mahkeme veya tahkim yeri tayininin örtülü hukuk seçiminin değerlendirilmesindeki belirleyiciliği her olayın koşullarına göre anlam kazanacaktır.¹⁰⁵⁸

Türk hukukundaki hakim fikre göre tek başına yetkili mahkeme tayini veya tahkim kaydında tahkim yerinin belirtilmesi, bu yer hukuku lehine örtülü hukuk seçiminde bulunulduğu anlamına gelmemektedir.¹⁰⁵⁹ Zira taraflar sadece ilgili mahkemenin veya tahkim yerinin tarafsızlığına inanarak veya başka bir sebeple,

¹⁰⁵⁴ İngiliz mahkemelerinde görülen davalarda İngiliz mahkemeleri lehine yetki tayini bulunmaktaysa veya İngiltere'nin tahkim yeri olarak belirlendiği sözleşmelere dair uyuşmazlıklarda hukuk seçimi yer almamaktaysa İngiliz hukukunun örtülü şekilde uygulanacak hukuk olarak seçildiği kanaati yaygındır. Bilgi için bkz. Hill/Shuilleabhain, s. 220; Stone, s. 437; Asariotis, Regina: "Contracts for the Carriage of Goods by Sea and Conflict of Laws: Some Questions Regarding the Contracts (Applicable Law) Act 1990", *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1995, Vol. 26, N. 2, s. 297; Şit, Karayolu, s. 101; Demirkol, s. 220; Özdel, Melis: *Bills of Lading Incorporating Charterparties*, Hart Publishing, Oxford/Portland, 2015, s. 8. Konu hakkında bir örnek için bkz. *Hellenic Steel Co. v. Svolomar Shipping Co. Ltd*, *Lloyd's Law Reports*, 1991, Part 1, s. 370 vd. (Asariotis, s. 297, dp. 27'den naklen aktarımla).

¹⁰⁵⁵ Bkz. Lando, Ole: "Some Issues Relating to the Law Applicable to Contractual Obligations", *King's College Law Journal*, 1996-1997, Vol. 7, s. 66.

¹⁰⁵⁶ Lando, s. 66. Benzer yönde Briggs, s. 541.

¹⁰⁵⁷ Lando, s. 66.

¹⁰⁵⁸ Lando, s. 66. Benzer yönde bkz. Demirkol, s. 221.

¹⁰⁵⁹ Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 284; Şanlı/Esen/Ataman-Fıganmeşe, s. 328; Bayata-Canyaş, *Hukuk Seçimi*, s. 113; Bayata-Canyaş, *Genel Kural*, s. 31; Özgenç, *Navlun Sözleşmesi*, s. 144; Arslan, s. 33; Tarman, *Hukuk Seçimi*, s. 149-150; Demirkol, s. 221; Demir-Gökyayla, s. 326.

uygulanacak hukuka dair herhangi bir tasavvurda bulunmadan da sözleşmelerinde yetki veya tahkim kaydına yer vermiş olabilirler.¹⁰⁶⁰ Örtülü hukuk seçimi konusunda yetki veya tahkim kaydının değerlendirilmesi önemli bir belirteç ise de kesin bir sonuca varabilmek için akde ilişkin diğer irtibatlar ile bu kayıt desteklenmelidir.¹⁰⁶¹

Taşıma sözleşmelerinde ve taşımacılıkta kullanılan belgelerin pek çoğunda çeşitli uluslararası kuruluşlar tarafından oluşturulan metinlerden faydalanılmaktadır. Bazen belirli bir uluslararası anlaşma veya bu anlaşmanın bir devletin iç hukukunun parçası hâline getirilmiş metninin ifadelerine yer verilmektedir. Tarafların bu şekilde sözleşmelerine dahil ettikleri hükümlerin milletlerarası özel hukuk açısından taşıdığı anlam ve bu husus hakkındaki çeşitli tartışmalar aşağıda¹⁰⁶² ayrıca ele alınacak ise de örtülü hukuk seçimi bakımından burada da bir yönüyle değerlendirilmesi gerekir. Özellikle sözleşmede bir başka devlet hukukunun parçası hâline getirilmiş uluslararası anlaşma metinlerine yer verilmiş olması bu devlet hukuku lehine bir örtülü hukuk seçimi olarak kabul edilebilir mi, tartışmalıdır. Örneğin Lahey Kuralları Kanada, İngiltere ve A.B.D. gibi ülkelerde ulusal mevzuata yansıtılmıştır.¹⁰⁶³ Bu bağlamda taraflar sözleşmelerinde örneğin, İngiltere’de yürürlükte bulunan *Carriage of Goods by Sea Act 1992 (COGSA)*¹⁰⁶⁴’ya veya onun hükümlerine yer verilebilir. Örnek verilen durum tek başına İngiliz hukuku lehine bir örtülü hukuk seçiminde bulunulduğu yönünde yorumlanmamalıdır.¹⁰⁶⁵ Aksi hâlde, tarafların belirli bir metni sözleşmelerine dahil

¹⁰⁶⁰ Arslan, s. 33.

¹⁰⁶¹ Tiryakioğlu, Taşımır Mallar, s. 28; Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 284; Bayata-Canyaş, Hukuk Seçimi, s. 113; Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 144; Demir-Gökyayla, s. 326.

¹⁰⁶² Bkz. Başlık 3.2.3.2.1.6.

¹⁰⁶³ Tekil, s. 269; Akan, s. 14.

¹⁰⁶⁴ COGSA için bkz. <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50>>, (28.02.2023).

¹⁰⁶⁵ Aynı yönde bkz. Bayata-Canyaş, Hukuk Seçimi, s. 113; Demirkol, s. 213. Yargıtay HGK., 03.07.1981, E. 1979/1775, K. 1981/563 sayılı kararına konu olayda tarafların “Alman Taşıyıcı Genel Şartnamesi (ADSP)” hükümlerine sözleşmelerinde atıf yaptıkları halde *Tekinalp* tarafından bunun Alman hukuku lehine örtülü hukuk seçimi olarak kabul edileceği fikri ifade edilmiştir. Bu bağlamda bizimle aksi görüşe sahip yazar için bkz. Tekinalp, Gülören: “Türk Mahkeme Kararları: Taşıma Sözleşmesine Uygulanan Hukuk”, çalışmamızda “Kararlar” olarak anılmıştır, MHB, 1982, C. 2, S. 2, s. 40. Benzer yönde bkz. Özgenç, Meseleler, s. 274. Bir hukuk sistemine uygun şekilde düzenlenen kuralları içeren genel işlem şartlarını içeren sözleşmeler açısından eğer sözleşmede açık bir hukuk seçimi yer almıyorsa ilgili hukuk

etmeleri ile hukuk seçiminde bulunmaları arasındaki fark bir kenarda bırakılmış olacak ve taraf iradeleri orantısız bir yoruma tâbi tutulacaktır.

Örtülü hukuk seçimi hakkında konumuzu ilgilendiren bir diğer durum sözleşmede hukuk seçimi kaydı yer almasına rağmen multimodal taşıma belgesinde herhangi bir kayda yer verilmemesi veya tersi durumda taşıma belgesinde hukuk seçiminde bulunmuş olup sözleşmede hukuk seçimine yönelik herhangi bir ifadenin yer almamasıdır.¹⁰⁶⁶ Açık veya örtülü hukuk seçimi açısından taşıma belgesi veya taşıma sözleşmesinde yer alan hukuk seçimi kayıtlarının diğer metin üzerindeki etkisi hakkında doğrudan bir kanaâte varmak mümkün değildir. Özellikle diğer metne atıfta bulunulup bulunulmadığı gibi unsurlar değerlendirilerek çeşitli mahkeme kararları eşliğinde konuya aşağıda¹⁰⁶⁷ ayrı bir başlık altında etraflıca değinilecektir. Bununla beraber, öğretide, birbiri ile ilişkili sözleşmeler veya biri diğerini takip eden bağlantılı sözleşmelerdeki açık hukuk seçimi kayıtlarının, hukuk seçimi hakkında herhangi bir belirleme içermeyen diğer sözleşmeler ve belgeler açısından örtülü hukuk seçimi olarak değerlendirilebileceği fikrinin ileri sürüldüğü belirtilmelidir.¹⁰⁶⁸

3.2.3.2.1.3. Kısmî Hukuk Seçimi

Borç ilişkisinin tarafları irade muhtariyeti çerçevesinde sözleşmelerinde kısmî hukuk seçimi tayininde bulunabilirler.¹⁰⁶⁹ Bu durum sözleşmenin yalnızca bir kısmına

lehine örtülü hukuk seçiminde bulunulduğu görüşüne dair bkz. Arslan, s. 20; Demir-Gökyayla, s. 340; Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 162-163.

¹⁰⁶⁶ Hill/Shuilleabhain, s. 222.

¹⁰⁶⁷ Bkz. Başlık 3.2.3.2.1.7.

¹⁰⁶⁸ Arslan, s. 12-13. İngiliz hukuku hakkında aynı yöndeki saptamalar için bkz. Hill/Shuilleabhain, s. 222.

¹⁰⁶⁹ Söz konusu durum için yabancı hukuk metinlerinde *depeçage* ifadesi kullanılmaktadır. *Depeçage*'ın tanımı için bkz. Symeonides, Choice of Law, s. 221; Wilke, Felix M.: A Conceptual Analysis of European Private International Law, Intersentia, Cambridge/Antwerp/Chicago 2019, s. 132. Ayrıca kavram hakkında bkz. Aybay/Dardağan, s. 252; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 329; Boele-Woelki, s. 402; Doğan, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 406; Çelikel/Erdem, s. 51; Bayata-Canyaş, Genel Kural, s. 68; Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 146.

uygulanacak hukukun seçilmesi veya sözleşmenin farklı kısımlarına farklı hukukların uygulanmasının öngörülmesi şeklinde gerçekleşebilir.¹⁰⁷⁰ MÖHUK açısından kısmî hukuk seçimi sözleşmeye uygulanacak hukuk hakkındaki genel kuralda yer almıştır. M. 24(2)'de “*Taraflar, seçilen hukukun sözleşmenin tamamına veya bir kısmına uygulanacağını kararlaştırabilirler*” şeklinde belirtilmiştir. Belirtilen düzenlemenin MÖHUK m. 29’da açıkça yer almaması yine de hukuk seçimi hakkındaki genel kuraldaki esaslardan faydalanılamaması anlamına gelmemelidir. Bu bağlamda kısmî hukuk seçimi eşya taşıma sözleşmeleri açısından da mümkündür.

Yine MÖHUK’ta kısmî hukuk tayini gerçekleştiren taraflara yönelik prensip olarak herhangi bir sınırlandırma bulunmamaktadır. Öğretide, genel anlamda, sözleşmenin farklı kısımları arasındaki uyumun bozulmaması gerektiği ifade edilmektedir.¹⁰⁷¹ Diğer bir ifadeyle sözleşmenin uygulanmasında problem olarak ortaya çıkacak, sözleşmeyi anlamsız kılacak bir kısmî hukuk seçimi gerçekleştirilmemelidir.¹⁰⁷²

Roma Konvansiyonu ve Roma I Tüzüğü m. 3(3)’te yer alan özel kuralda ise, hukuk seçimi imkânını tarafların kötüye kullanabilecekleri endişesi ile birtakım sınırlamalara yer verilmiştir. Buna göre, seçimin yapıldığı anda sözleşmeye ilişkin tüm irtibatların belirli bir hukuk düzenini işaret etmesi hâlinde hukuk seçiminde bulunularak bu hukuk düzeninin emredici mahiyet taşıyan kurallarından kaçınılamayacaktır.¹⁰⁷³ Belirtilen

¹⁰⁷⁰ Doğan, *Milletlerarası Özel Hukuk*, s. 406; Şanlı/Esen/Ataman-Fıganmeşe, s. 329; Çelikel/Erdem, s. 51.

¹⁰⁷¹ Hill/Shuilleabhain, s. 225; Şanlı, *Ticari Akitlerin Hazırlanması*, s. 58; Cheshire/North/Fawcett, s. 707; Symeonides, *Choice of Law*, s. 222; McClean/Ruiz-Abou-Nigm, s. 442; Şanlı/Esen/Ataman-Fıganmeşe, s. 330.

¹⁰⁷² Hill/Shuilleabhain, s. 225; Şanlı, *Ticari Akitlerin Hazırlanması*, s. 58; Cheshire/North/Fawcett, s. 707; Symeonides, *Choice of Law*, s. 222; McClean/Ruiz-Abou-Nigm, s. 442; Şanlı/Esen/Ataman-Fıganmeşe, s. 330.

¹⁰⁷³ Roma I Tüzüğü aynı zamanda m. 3(4)’te de AB hukukunu da içine alacak şekilde aynı nitelikte bir düzenlemeye yer vermiştir. Bu düzenlemeye göre sözleşmeye ilişkin irtibatlar bir veya birden fazla üye devlet hukukuna işaret etmekteyse, tarafların üye devlet hukukları dışında bir başka hukuku seçmeleri, AB hukukunun sözleşmesel meseleye ilişkin emredici düzenlemelerinin uygulanmasına engel olmayacaktır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Lookofsky/Hertz, s. 84; Güngör, *Yakınlık Yaklaşımı*, s. 95; Bayata-Canyaş, *Genel Kural*, s. 16-18.

düzenleme iç hukuklarda pek çok emredici kurala konu olan taşıma sözleşmeleri açısından önem taşımaktadır.

Kısmî hukuk seçiminin örtülü olarak gerçekleştirilip gerçekleştirilemeyeceği hususuna ne MÖHUK'ta ne de incelediğimiz AB hukuku düzenlemelerinde yer verilmiştir. Bir görüşe göre kısmî hukuk seçimi farklı kısımlara farklı hukukların uygulanmasının istendiğine dair açık bir belirleme ile yapılabileceği gibi mahkeme tarafından örtülü hukuk seçimi şeklinde de tayin edilebilir.¹⁰⁷⁴ Bizim de katıldığımız diğer görüşe göre ise, her ne kadar ilgili düzenlemelerde açıkça yasaklanmamış ise de mahkeme tarafından örtülü kısmî hukuk tayini pratikte pek mümkün görünmemektedir ve hatalı değerlendirmeler ile sonuçlanabileceği değerlendirilmektedir.¹⁰⁷⁵

Multimodal taşıma sözleşmesi gibi karma sözleşme özelliği taşıyan akitler açısından kısmî hukuk seçimi imkânı değerlendirildiğinde taraflarca akdin farklı kısımlarına farklı hukukların uygulanması isteği bir açıdan mantıklı bir yaklaşım olabilir. Bu bağlamda örneğin, sözleşmenin içerdiği farklı akit tiplerinden doğan ifa yükümlülüklerine göre uygulanacak hukuk bölümlendirilebilecektir.¹⁰⁷⁶ Örneğin karayolu ve denizyolu taşıması içeren bir multimodal taşıma ilişkisinde eşya, farklı taşıma aşamalarında farklı alt taşıma sözleşmeleri kurulmak suretiyle taşınıyorsa multimodal taşıma sözleşmesinde kısmî hukuk seçimi tayininde bulunularak bu alt taşıma sözleşmeleri ile uygulanacak hukuk yönünden bağlantı kurulabilir.¹⁰⁷⁷ Söz gelimi karayolu taşıması kısmından doğan bir alt taşıma ilişkisinde MTO ile alt taşıyıcı arasında belirli bir devlet hukukunun uygulanması kararlaştırıldıysa, MTO ile taşıtan arasındaki multimodal taşıma sözleşmesinin karayolu taşıması kısmından doğan yükümlülüklerine de aynı devlet hukukunun uygulanması gerektiği belirtilebilir. Ayrıca, multimodal taşıma sözleşmesinde yalnızca taşıma

¹⁰⁷⁴ Bkz. Cheshire/North/Fawcett, s. 707; Demir-Gökyayla, s. 304.

¹⁰⁷⁵ Aynı yönde bkz. Nomer, s. 330; Demirkol, s. 229.

¹⁰⁷⁶ Symeonides, Choice of Law, s. 122; Burdurlu-Ahlat, Taşıma İşleri Komisyonculuğu, s. 1819, dp. 116; Stone, s. 433; Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 147. Ayrıca kısmî hukuk seçimi hakkında detaylı bilgi için bkz. Ekşi, Incorporation, s. 269.

¹⁰⁷⁷ Burdurlu-Ahlat, Taşıma İşleri Komisyonculuğu, s. 1819, dp. 116.

yükümlülüğü değil, taşımanın organizasyonu ve eşyanın depolanmasını içeren diğer yükümlülükler de dikkate alınarak bir kısmî hukuk seçimi tayininde de bulunulabilir.

Multimodal taşıma sözleşmesi açısından belirli edimlerin ifası, akdin alâkalı olduğu bir hukukla sıkı sıkıya ilişkiliyse¹⁰⁷⁸ de kısmî hukuk seçiminde bulunulması imkânı değerlendirilebilir. Örneğin, kapıdan kapıya taşımayı üstlenen MTO'nun gümrük işlemlerini de yürütmeyi üstlendiği nazara alındığında belirli bir devlette gümrük işlemlerini yerine getirirken doğan ve multimodal taşıma sözleşmesini ilgilendiren hak ve yükümlülüklerle ilgili devlet hukukunun uygulanacağı tespit edilebilir.

3.2.3.2.1.4. Seçilen Hukukun Sözleşme ile Bağlantısı

Sözleşmeden doğan borç ilişkilerinde taraflar herhangi bir devletin hukukunu uygulanacak hukuk olarak seçebilir.¹⁰⁷⁹ Kıta Avrupası hukuk sisteminde olduğu üzere¹⁰⁸⁰, Türk hukukunda da hâkim görüşe göre, seçilen devlet hukuku ile sözleşmenin herhangi bir şekilde irtibatının olmaması seçimi geçersiz kılmamaktadır.¹⁰⁸¹ Diğer bir anlatımla Eşyanın Çin'den Türkiye'ye taşınmasını konu edinen bir multimodal taşıma ilişkisinde Yeni Zelanda hukuku uygulanacak hukuk olarak kararlaştırılabilir.

¹⁰⁷⁸ Uluslararası inşaat sözleşmeleri açısından benzer yönde bkz. Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 330.

¹⁰⁷⁹ Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 333; Özel/Erkan/Pürselim/Karaca, s. 405; Çelikel/Erdem, s. 385; Doğan, İş Akdi, s. 33; Demir-Gökyayla, s. 310; Bayata-Canyaş, Genel Kural, s. 49-50.

¹⁰⁸⁰ Boele-Woelki, s. 402; Stone, s. 429; Beaumont, Paul R./McEleavy, Peter E.: Private International Law (A. E. Anton), 3rd Edition, Thomson Reuters, Edinburgh 2011, s. 455.

¹⁰⁸¹ Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 333; Özel/Erkan/Pürselim/Karaca, s. 405; Çelikel/Erdem, s. 385; Doğan, İş Akdi, s. 33; Demir-Gökyayla, s. 310; Bayata-Canyaş, Genel Kural, s. 49-50. A.B.D. hukuku haricinde genel olarak kanunlâr ihtilâfi kuralları çerçevesinde seçilen hukuk ile ilişkinin bağlantılı olması koşulu aranmamaktadır. Bilgi için bkz. Boele-Woelki, s. 377, dp 242; Symeonides, Choice of Law, s. 118. A.B.D. hukuku hakkında ayrıca bkz. Güngör, Yakınlık Yaklaşımı, s. 34. Avrupa Birliği'ne üye devletlerin bazılarında (örneğin İspanya, Portekiz) verilen kararlarda, Roma I Tüzüğü öncesinde uygulanan kurallar çerçevesinde seçilen hukuk ile sözleşmenin bazı bağlantılar içermesi gerektiği belirtilmiştir. Bilgi için bkz. Symeonides, Choice of Law, s. 118.

3.2.3.2.1.5. Seçilen Hukukta Gerçekleşen Değişiklikler

İfa yükümlülükleri uzun bir dönemi kapsayan sözleşmeler açısından hukuk seçimi uygulanacak hukukun değişmesi riskini de beraberinde getirmektedir.¹⁰⁸² Bu doğrultuda mahkeme, kural olarak, seçilen hukukta dava tarihinde yürürlükte bulunan kuralları uygulamakla yükümlüdür.¹⁰⁸³ Tarafların aşağıda ele alacağımız üzere herhangi bir hukuk düzenine tâbi olmayan hukuk kurallarının aralarındaki ilişkiye uygulanmasını istemeleri hâlinde ise bu kurallarda gerçekleşebilecek değişiklikler karşısında mahkemenin eski tarihli kuralı mı yoksa yeni tarihli kuralı mı uygulayacağı konusunda belirgin bir cevap vermek güçtür.¹⁰⁸⁴ Özellikle taraflarca seçilen hukuk kuralının sözleşmenin akdedildiği an itibariyle mevcut hâli ile uygulanacağına dair açık bir belirlemede bulunulmadıysa, mahkeme tarafından kuralların hangi hâlinin uygulanacağı tespit edilmelidir. Bir görüşe göre bu konuda taraf iradelerinin yorumlanması gerektiği düşünülmekte, eğer yorumlanamıyorsa da hukukta yaşanan gelişmelerin yeni metne yansıtılmasının tarafların menfaatine ve çözüm ihtiyaçlarına uygun olacağı ifade edilmektedir.¹⁰⁸⁵ Diğer bir görüşe göre ise, yabancı hukukun düzenlemelerine bir sözleşmede yer verilmesi durumunda, bu hükümlerin ilgili sözleşmede tıpkı diğer sözleşme hükümleri gibi dondurulduğu, gerçekleşen değişikliklerden etkilenmeyeceği fikri öne sürülmektedir.¹⁰⁸⁶ Bize göre, herhangi bir hukuk düzenine tâbi olmayan kurallar veya yabancı hukukun hükümlerinin, hukuk seçimi hâli dışında, sözleşmeye birebir olarak derc edilmesi hâlinde bu metinlerde gerçekleşen değişimler sözleşmeye uygulanacak hükümleri etkilemeyecektir. Zira bu

¹⁰⁸² Hill/Shuilleabhain, s. 223; Symeonides, Choice of Law, s. 123; Stone, s. 431; Bayata-Canyaş, Genel Kural, s. 57.

¹⁰⁸³ Hill/Shuilleabhain, s. 223; Stone, s. 431; Briggs, s. 539; Demir-Gökyayla, s. 317. Taraflar uygulanacak hukuku sözleşmenin kurulduğu ana sabitleme maksadı taşıyan bazı hükümlere yer verebilmektedirler. Bu hükümler karşısında uygulanacak hukukta gerçekleşen değişimlerin uyumsuzluk çözümü sırasında mahkeme tarafından nazara alınıp alınmayacağı önem taşımaktadır. Bizim de katıldığımız görüşe göre uygulanacak hukukun emredici kurallarında gerçekleşen değişimler mahkeme tarafından dikkate alınmak zorundadır. Bununla beraber, tamamlayıcı kurallardaki değişiklikler taraflar aksini belirtiyorsa, nazara alınmayabilir. Aynı yönde bkz. Bayata-Canyaş, Genel Kural, s. 57-58.

¹⁰⁸⁴ Konu hakkında ayrıntılı inceleme için bkz. Demirkol, s. 156-159.

¹⁰⁸⁵ Demirkol, s. 158.

¹⁰⁸⁶ McClean/Ruiz-Abou-Nigm, s. 444; Demir-Gökyayla, s. 292-293.

hükümler artık sözleşmenin diğer hükümlerinden farksız şekilde sözleşmenin akdi anında sabitlenmiştir. Bununla birlikte, örneğin, “*ifanın gereğince yerine getirilmemesi hâlinde gecikmeden doğan zararın belirlenmesine İsviçre Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır*” gibi sözleşme maddeleri hâlinde düzenlenmeden belirli bir kanunun hükümlerinin uygulanacağına yer veren şartlar farklı değerlendirilmelidir. Bu tür şartlar için taraflar açıkça sözleşme anındaki mevcut hukukî düzenlemenin uygulanacağını tespit etmemişlerse veya *Demirkol* tarafından da ifade edildiği üzere¹⁰⁸⁷, bir şekilde tarafların iradesinden de bu durum anlaşılamiyorsa, ilgili hukukî düzenlemelerde sonradan gerçekleşen değişiklikler dava sırasında mahkeme tarafından dikkate alınmalıdır.¹⁰⁸⁸

3.2.3.2.1.6. Uluslararası Anlaşmaların veya Uluslararası Örgütlerce Oluşturulan Birörnek Kuralların Hukuk Seçimi Şartında Yer Alması: *Paramount* Klozu'nun Değerlendirilmesi

3.2.3.2.1.6.1. Genel Açıklamalar ve *Paramount* Klozu

İkinci Dünya Savaşı sonrasında uluslararası örgütlerin sayısı artmış ve devletlerin önemli bir kısmı da bu örgüt yapılarına katılmayı tercih etmiştir. Yirminci yüzyılın ortalarından aynı yüzyılın sonuna değin devletlerarası meseleler uluslararası anlaşmalarla çözülmeye veya en azından kolaylaştırılmaya ve koordine edilmeye çalışılmıştır. Bu süreçte devletler tarafından özel hukuklarının uyumlaştırılmasını ve yeknesaklaştırılmasını konu edinen pek çok uluslararası anlaşma da akdedilmiştir. Söz konusu çalışmaların örnekleri uluslararası taşıma hukukunda çokça görülmektedir.

Uluslararası anlaşmalar çerçevesinde yeknesaklaştırma faaliyetleri halâ devam ediyor ise de bu çalışmaların hayata geçirilmesi yıllar almaktadır. Aynı paralelde yirminci yüzyılın sonları ve yirmi birinci yüzyılın başlarından itibaren uluslararası örgütlerce tavsiye kararlar, model kanun ve kurallar, örnek (tip) sözleşmeler ve şartlar da

¹⁰⁸⁷ Bkz. *Demirkol*, s. 158.

¹⁰⁸⁸ Benzer yönde bkz. *Demirkol*, s. 158.

oluşturulmuştur.¹⁰⁸⁹ Dolayısıyla, uluslararası ticaret hakkındaki düzenlemeler yalnızca uluslararası anlaşmalar, devletlerin kanunlar ihtilâfi kuralları ve maddî hukuk düzenlemeleri ile sınırlı kalmamaktadır. Yabancılık unsuru taşıyan özel hukuk ilişkileri, anasyonel kurallar şeklinde de adlandırabileceğimiz, herhangi bir hukuk düzenine ait olmayan pek çok hukuk normuna da konu olmaktadır.

Günümüzde bu düzenlemelere tanınacak etki devletlerin yaklaşımı ile yakından bağlantılıdır. Devletler uluslararası anlaşmalara taraf olma, model kural ve kanunları yasama faaliyetlerine dahil etme ve devlet dışı örgütlerin kurallarına kanunlar ihtilâfi kuralları çerçevesinde “hukuk” etkisi tanıma konusunda bağımsız bir seçim ve karar gücüne sahiptir.¹⁰⁹⁰ Konumuzun merkezini oluşturan nokta ise sonuncu ihtimâlde sözü edilen, uluslararası metinleri ihtiva eden hukuk seçimi şartlarına tanınacak etkidir.

Taşıma sözleşmelerinde yer verilen ve taşımacılık alanına dair teknik yönü bulunan bazı şartların hukuk seçimi açısından değerlendirilmesi gerekmiştir. Taşıma sözleşmelerinde bazen taraflar söz konusu ilişkiyi detaylı biçimde düzenlemesi sebebiyle, anasyonel kuralların veya taşımacılığa dair uluslararası konvansiyonların sözleşmeyi idare eden hukuk olarak kabul edilmesini istemektedir. Taraflar, özellikle uluslararası taşıma konvansiyonlarının, kendiliğinden uygulanma koşulları sağlansın veya sağlanmasın, aralarındaki taşıma ilişkisine uygulanmasını isteyebilmektedir. Deniz ticareti hukukunda navlun sözleşmeleri veya koniementolarda kullanılan teknik bir kloz olan “*paramount klozu*” çerçevesinde bu şekilde Lahey Kuralları veya Lahey/Visby Kuralları’nın sözleşmeye uygulanması istemine sıkça rastlanılmaktadır.¹⁰⁹¹ Bu durum ile deniz ticareti

¹⁰⁸⁹ Bu yöndeki çalışmaların sayısı bugün kabul edilen çok taraflı uluslararası anlaşma sayısından fazladır. *Boele-Woelki*’ye göre söz konusu durum, özel hukuk alanında artık çoğu meselenin uluslararası anlaşmalarla düzenlenmiş olması ve bunlar güncelliğini yitirse dahi yeni çalışmalar konusunda devletlerin eskisi kadar istekli olmamaları; devletlerin imzalama, onaylama ve iç hukuka dâhil etme süreçlerinin uzun sürmesi; tavsiye karar, model kanun ve prensiplerin yayımlanmasının kolaylık taşıması ve uzman bir grup tarafından oluşturuldukları için etkin olmasından kaynaklanmaktadır. Bkz. *Boele-Woelki*, s. 320-321, 341.

¹⁰⁹⁰ *Boele-Woelki*, s. 356.

¹⁰⁹¹ Kara, *Deniz Ticareti*, s. 401-402; Özgenç, *Meseleler*, s. 271; Ülgener, Fehmi: “Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri”, çalışmamızda “Uygulanacak Hukuk” olarak anılmıştır, *BATİDER*, 1995, C. 18, S. 1-2, s. 104; Struycken, s. 384; Mankowski, Peter: “Article 3: Freedom of Choice”, çalışmamızda “Choice of Law” olarak anılmıştır, *European Commentaries on Private*

hukukunun dışında taşıma hukukunun diğer alanlarında da karşılaşılmaktadır.¹⁰⁹² Multimodal taşımaya dair taşıma belgelerinin ilk örneklerinde de *paramount* klozu içerisinde ayrıntılı şekilde taşımanın bölümlerinin uluslararası anlaşmalar çerçevesinde düzenlenmiş çeşitli yeknesak kurallara tâbi tutulduğuna dikkat çekilmektedir.¹⁰⁹³

Taraflar bazen de bir uluslararası konvansiyonun belirli bir devletin iç hukuku hâline getirilmiş ulusal metnine de *paramount* klotunda yer vermektedir.¹⁰⁹⁴ Yukarıda sözünü ettiğimiz, Birleşik Krallık'ta Lahey Kuralları'nın yasa hâline getirilmiş veçhesi olan COGSA'nın *paramount* klotunda yer alması bunun bir örneğidir.¹⁰⁹⁵ Taşımacılıkta teknik anlamda bu şarta yer verilmesi ile taraflar, aralarındaki sözleşmenin kuruluşu, geçerliliği ve sözleşmenin tüm diğer hükümlerini bu klotda yer alan uluslararası anlaşmaya veya hukuk kurallarına tâbi kılma istemlerini belirtmektedir.¹⁰⁹⁶ Ticarî aktörler tarafından *paramount* klotuna sözleşmenin diğer hükümlerinden daha üstün bir konum verileceği, diğer hükümlerin ona tâbi tutulacağı öngörülmektedir.¹⁰⁹⁷ Söz konusu durum klotun metninde yer verilen terimlerin tercih mantığını ortaya koymaktadır. Zira

International Law ECPII, (ed. Magnus, Ulrich/Mankowski, Peter), Vol. II (Rome I Regulation), Sellier European Publishers, Cologne 2017, s. 180; Johansson, s. 41; Ateş, s. 26.

¹⁰⁹² Struycken, s. 384; Spanjaart, Godafoss, s. 278; Ülgener, Uygulanacak Hukuk, s. 103.

¹⁰⁹³ Bilgi için bkz. Angus, s. 417-418.

¹⁰⁹⁴ Johansson, s. 41; Mankowski, Choice of Law, s. 181; Özçelik, s. 174-175.

¹⁰⁹⁵ *Paramount* klozu tabiri daha ziyade *common law*'dan doğmaktadır. Bkz. Kara, Deniz Ticareti, s. 401-402; Alhan, s. 196. Lahey Kuralları'nı iç hukukunun bir parçası haline getirmiş Amerika, İngiltere ve Kanada hukuklarında ise bu kuralların uygulanması sözleşmede veya konişmentoda *paramount* klotunda bu kuralların seçildiğine yer verilmesi şartına bağlanmıştır. Bilgi için bkz. Özçelik, s. 175-176. Fakat bir görüşe göre, İngiltere'de Lahey Kuralları'nın ulusal hukukun parçası hâline getirilmiş şekli olan COGSA'nın uygulanabilmesi için tarafların kurallara *paramount* klotunda atfı yapmaları gerektiğine dair hükmün daha ziyade yönlendirici bir hüküm olduğu kabul edilmektedir. Bu bağlamda kuralların uygulanması açısından bir olmazsa olmaz şart değildir. Bkz. Yiannopoulos, Athanassios: "Bills of Lading and the Conflict of Laws: Validity of Negligence Clauses in England", University of Detroit Law Journal, 1959, Vol. 27, N. 2, s. 201.

¹⁰⁹⁶ Hoeks, s. 433-434; Ülgener, Uygulanacak Hukuk, s. 104; Garnowski, Konrad: "Paramount Clause in the International Transport of Goods by Road and Rail", Problemy Transportu i Lojistyki, 2018, Vol. 43, N. 3, s. 139.

¹⁰⁹⁷ Hoeks, s. 433-434; Ülgener, Uygulanacak Hukuk, s. 104; Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 159.

Türkçe'ye birebir çevirisinde bu kayıt, “zirve kaydı”, öğretide yer verilen daha anlamlı çevirilerde ise “öncelik kaydı”¹⁰⁹⁸ veya “üstünlük kaydı”¹⁰⁹⁹ olarak ifade edilmiştir.

Paramount klozunun bu doğrultuda milletlerarası özel hukuk bakımından hukuk seçimine dair prensipler çerçevesinde anlamlandırılması gerekmiştir. İlk olarak ifade edilmelidir ki, günümüzde Türk hukuku ve incelediğimiz diğer hukuklarda hukuk seçiminin bir devlet hukukunun seçiminden ibaret olduğu anlayışı egemendir.¹¹⁰⁰ Diğer bir ifadeyle, klâsik yaklaşıma göre anasyonel kuralların seçimi, hukuk seçimi anlamına gelmemektedir.¹¹⁰¹ Aşağıda öncelikle bu klâsik yaklaşım ve onun karşısında yer alan modern yaklaşım incelenecek, sonra *paramount* klozu hakkındaki değerlendirmelerimize yer verilecektir.

3.2.3.2.1.6.2. Klâsik Görüş-Modern (Liberal) Görüş Ayrımı

İçtihatlarda uzun süredir hakim olan klâsik görüş, *paramount* klozu ile taraf iradelerince ortaya koyulan tercihi yok saymamakla beraber, ona tam anlamıyla hukuk seçimi olarak değer atfetmemektedir.¹¹⁰² Diğer bir ifade ile bu hükümler, daha ziyade tarafların derc

¹⁰⁹⁸ Bkz. Özçelik, s. 174.

¹⁰⁹⁹ Bkz. Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 158; Özgenç, Meseleler, s. 271 vd.

¹¹⁰⁰ Lookofsky/Hertz, s. 78; Boele-Woelki, s. 289; “Max Planck Institute for Foreign Private and Private International Law Comments on the European Commission’s Green Paper on the Conversion of the Rome Convention of 1980 on the Law Applicable to Contractual Obligations into a Community Instrument and Its Modernization”, çalışmamızda “Max Planck Comments on Green Paper” olarak anılmıştır, *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht*, 2004, Vol. 68, N. 1, s. 30; Berlingieri, *Rotterdam Rules*, s. 589. Türk hukuku açısından bkz. Tekinalp, *Bağlama Kuralları*, s. 282; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 331-332; Çelikel/Erdem, s. 402; Akıncı, *CMR*, s. 33; Coşkun, s. 123; Demirkol, s. 155; Adıgüzel, *Multimodal*, s. 41; Doğan, *İş Akdi*, s. 37; Özçelik, s. 180; Karan/Kara/Varan, s. 18; Özgenç, *Navlun Sözleşmesi*, s. 156; Tarman, *Hukuk Seçimi*, s. 152; Ekşi, *Tahkim Anlaşmaları*, s. 26-27; Güngör, *Milletlerarası Özel Hukuk*, s. 181.

¹¹⁰¹ Basedow, Jürgen: “The Hague Principles on Choice of Law: their addresses and impact”, *Uniform Law Review*, 2017, Vol. 22, s. 305; Symeonides, *Choice of Law*, s. 142-143; Pauknerova, s. 484; Berlingieri, *Rotterdam Rules*, s. 589; Spanjaart, *Godafoss*, s. 278; Özgenç, *Navlun Sözleşmesi*, s. 161.

¹¹⁰² Bilgi için bkz. Boele-Woelki, s. 390; Michaels, Ralf: “The Re-Statement of Non-State Law: The State, Choice of Law, and the Challenge from Global Legal Pluralism”, *Wayne Law Review*, 2005, Vol. 51, s. 1214; Spanjaart, *Godafoss*, s. 278; Lookofsky/Hertz, s. 78; Özgenç, *Navlun Sözleşmesi*, s. 150; Özgenç, *Meseleler*, s. 270.

etme (enkorporasyon) yoluyla sözleşmeye dahil ettiği (*incorporation by reference*) hükümler şeklinde değerlendirilmektedir.¹¹⁰³ Enkorporasyon yoluyla sözleşmeye dâhil edilmiş hükümlerden anlaşılması gereken, tarafların sözleşmelerinde ayrıntılı hukuk kuralları içeren metne göndermede bulunarak bu kuralları sözleşme hükümleri hâline getirmeleridir.¹¹⁰⁴ Nitekim anasyonel kuralların seçiminin Türk hukuku açısından anlamlandırılmasında bu görüşün hakim olduğu söylenebilir.¹¹⁰⁵ Roma Sözleşmesi ve Roma I Tüzüğü'nde de anasyonel kuralların veya genel anlamda *lex mercatoria*'nın¹¹⁰⁶ uygulanacak hukuk olarak seçimine, diğer bir ifadeyle bir devlet hukukunu ikame edecek biçimde ona hukuk etkisi tanınmasına izin verilmemektedir.¹¹⁰⁷

¹¹⁰³ Basedow, s. 309; Spanjaart, Multimodal Transport Law, s. 155; Pauknerova, s. 484; Lookofsky/Hertz, s. 78; Şanlı, Ticari Akitlerin Hazırlanması, s. 63-64; Mankowski, Choice of Law, s. 181-182; Berlingieri, Rotterdam Rules, s. 589; Akıncı, CMR, s. 33; Hill/Shuilleabhain, s. 223; Symeonides, Choice of Law, s. 143; Stone, s. 430; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 332; Özçelik, s. 180; Özgenç, Meseleler, s. 270.

¹¹⁰⁴ Mills, Alex: Party Autonomy in Private International Law, Cambridge University Press, Cambridge 2018, s. 492; Çelikel/Erdem, s. 402; Ekşi, Nuray: Milletlerarası Deniz Ticareti Alanında "Incorporation" Yoluyla Yapılan Tahkim Anlaşmaları, çalışmamızda "Tahkim Anlaşmaları" olarak anılmıştır, B. 2, Beta, İstanbul 2010, s. 21; Özgenç, Meseleler, s. 270; Şanlı, Ticari Akitlerin Hazırlanması, s. 63-64.

¹¹⁰⁵ Bkz. Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 282; Özel/Erkan/Pürselim/Karaca, s. 408; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 332; Çelikel/Erdem, s. 402; Akıncı, CMR, s. 33; Nomer, s. 324; Coşkun, s. 123; Demirkol, s. 155; Adıgüzel, Multimodal, s. 41; Doğan, İş Akdi, s. 37; Özçelik, s. 180; Karan/Kara/Varan, s. 18; Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 156; Tarman, Hukuk Seçimi, s. 152; Ekşi, Tahkim Anlaşmaları, s. 26-27; Güngör, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 181.

¹¹⁰⁶ *Lex Mercatoria* kavramı ve ayrıntılı bilgi için bkz. Ayoğlu, Tolga: Uluslararası Ticari Sözleşmelere Uygulanan Genel Prensipler, Maddi Hükümler ve Ticari Adet-Teamüller Olarak Lex Mercatoria, B. 2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2011; Erdem, Ercüment: "Lex Mercatoria ve Uluslararası Ticarete Örf ve Adetin Önemi", çalışmamızda "Lex Mercatoria" olarak anılmıştır, Uluslararası Ticari Tahkim ve Yeni Lex Mercatoria, (ed. Yıldırım, Ahmet Cemil/Eskiyörük, Serhat), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2014, s. 37-73; Aygül, Musa: "Milletlerarası Ticari Sözleşmelerde *Lex Mercatoria*'nın Uygulanması", Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2004, C. 12, S. 3-4, s. 51 vd.; Connerty, Anthony: "Lex Mercatoria: Is It Relevant to International Commercial Arbitration?", Uluslararası Ticari Tahkim ve Yeni Lex Mercatoria, (ed. Yıldırım, Ahmet Cemil/Eskiyörük, Serhat), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2014, s. 105-106.

¹¹⁰⁷ Lookofsky/Hertz, s. 78; Spanjaart, Multimodal Transport Law, s. 155. A.B.D. hukukunda da durum bu şekildedir. Restatement (Second) of Conflict of Laws §187'de seçilecek hukukun devlet hukuku olması gereği açıkça belirtilmektedir. Fakat söz konusu kural hakkındaki yorumları da dikkate alarak *Symeonides* tarafından Restatement II'de herhangi bir hukuk düzenine tâbi olmayan (anasyonel) kuralların sözleşmeye derc edilme yoluyla dâhil edilebileceği ifade edilmiştir. Bkz. Symeonides, Symeon C.: "Contracts Subject to Non-State Norms", çalışmamızda "Norms" olarak anılmıştır, The American Journal of Comparative Law, 2006, Vol. 54, N. Supplement Issue, s. 216. Anasyonel hukuk kurallarının hukuk seçimi şartlarında yer almasının Restatement II'nin raportörleri tarafından istenmediğini, bunun da §187'de "devlet hukukunun seçimi" şeklinde sık sık vurgulandığı ifade edilmiştir. Bununla birlikte, *Symeonides* tarafından, Restatement II'nin kaleme alındığı dönemde devlet dışı hukuk kurallarının bugünkü gelişmişlik

Sözleşmeye derc edilmiş hükümlerin değerlendirilmesine sözleşmenin diğer hükümlerinin değerlendirilmesinden farklı yaklaşılmamaktadır. Diğer bir ifadeyle, tıpkı sözleşmedeki diğer hükümler gibi sözleşmenin kurulduğu tarihte düzenlenmiş hâlleriyle bu hükümlerin sözleşmenin bir parçasını oluşturduğu kabul edilmektedir.¹¹⁰⁸ Bir başka ifadeyle, uygulanacak devlet hukukunun kurallarına göre enkorporasyon değerlendirilmektedir.¹¹⁰⁹ *Lex causae*'nin emredici hükümleri ile sözleşmeye uygulanması istenen kurallar arasında çelişki bulunmaması amaçlanmaktadır. Çelişen hükümler bakımından *lex causae*'nin emredici kurallarının dikkate alınması gerektiği kabul edilmektedir.¹¹¹⁰

düzeşini taşımadığı, bu sebeple aynı gayenin bugün izlenmeyebileceği de belirtilmektedir. Yine, Restatement II'nin mahkemeleri mutlak surette bağlayıcı olmadığı da dikkate alınarak, anasyonel hukuk kurallarının seçiminin hukuk seçimi olarak tanınabileceği de yazar tarafından savunulmaktadır. Bkz. Symeonides, Norms, s. 217.

¹¹⁰⁸ Hill/Shuilleabhain, s. 223.

¹¹⁰⁹ Tespit için bkz. Boele-Woelki, s. 390; Pauknerova, s. 484; Ekşi, Ticaret, s. 103-104; Ekşi, Eşya Taşıma, s. 140-142; Alexander, Laurence B.: "Containerization, the Per Package Limitation, and the Concept of Fair Opportunity", The Maritime Lawyer, 1986, Vol. 11, N. 1, s. 137. Özgenç tarafından bir navlun sözleşmesinde herhangi bir hukuk düzenine bağlı olmayan kurallara atıfta bulunulduğu hâlde eğer atıfta bulunulan kuralların içerisinde bir devlet hukuku seçilmişse bunun ne şekilde değerlendirilmesi gerektiği hakkında önemli bir tartışmaya yer verilmiştir. Yazar böyle bir durumda somut durumun koşulları dikkate alınarak seçimin örtülü hukuk seçimi olarak değerlendirilmesi gerektiği fikrini öne sürmüştür. Bkz. Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 157-158.

¹¹¹⁰ Lookofsky/Hertz, s. 78; Spanjaart, Multimodal Transport Law, s. 155; Hoeks, s. 431. CMR'nin uygulanma alanı dışında kalan bir durumda CMR'nin uygulanacak hukuk kaydında yer alması hâlinde *Karan/Kara/Varan* tarafından bunun bir sözleşme hükmü şeklinde değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Ne var ki, yazarlar tarafından emredici hükümlere aykırılık değerlendirilmesi yalnızca genel anlamda TBK'ya göre gerçekleştirilmiştir. Bkz. *Karan/Kara/Varan*, s. 18. Söz konusu değerlendirme iç taşımalar açısından doğrudur. Fakat yazarlar tarafından yabancılık unsuru taşıyan ilişkilerde de CMR hükümlerinin kamu düzenine aykırı olmaması gerektiğinden söz edilmiştir. Elbette uygulanacak hukuk Türk hukuku olduğunda söz konusu yaklaşım da doğrudur fakat, yabancı hukukun uygulanacak hukuk olduğu hâllerde emredici hükümlere aykırılık yabancı hukukun hükümlerine göre değerlendirilecektir. İlaveten, yazarlar Türkiye'de açılmış bir davada CMR hükümlerinin sözleşme kaydında yetkili hukuk olarak yer aldığı hâlde kamu düzenine aykırı bulunmalarını gerektiğinden söz etmişlerdir (Bkz. *Karan/Kara/Varan*, s. 18-19). Türkiye'nin de CMR'ye taraf olduğu dikkate alındığında CMR hükümlerinin kamu düzenine aykırı olamayacağı aşikârdır. Bu durumda kamu düzenine aykırılıktan ziyade emredici kurallara aykırılığın tartışılması daha anlamlı bulunabilir.

Pratikte emredici kurallara aykırılığın tespiti için seçilen kuralların her birinin uygulanacak hukuk hükümleri ile teker teker mukayese edilmesinin mi gerekeceği sorusuna cevap aranmıştır. Bkz. Boele-Woelki, s. 391. *Boele-Woelki* tarafından özellikle uluslararası sözleşmelere uygulanmak üzere geliştirilmiş anasyonel kurallar bakımından, her bir kuralın tek tek kıyaslanmasına gerek duyulmaması gerektiği, aksi durumda bu enstrümanların tercihinin de azalacağı ifade edilmektedir. Bkz. Boele-Woelki, s. 391.

Klâsik görüşün karşısındaki modern görüş, günümüz ulusal hukuk düzenlerinin milletlerarası ticaret ilişkilerini küresel düzeyde, bütünüyle ve tek başlarına düzenleme yeterliliğine sahip bulunmadığını öne sürerek hukuk seçimi imkânının belirli bir devlet hukukunun seçimi şeklinde kısıtlanmasını eleştirmektedir.¹¹¹¹ Kanunlar ihtilâfi anlamında hukuk seçiminin bir devlet düzeni içerisinde geliştirilmiş kurallar ile sınırlandırılmayacağı ileri sürülmektedir.¹¹¹² Zira günümüzde uluslararası örgütlerin özel hukukun birleştirilmesine ve yeknesaklaştırılmasına yönelik aktivitelerinin oldukça ön planda olduğu belirtilmektedir.¹¹¹³ Hatta, söz konusu kurallar, daha ziyade konunun uzmanları tarafından oluşturulduğundan, yabancılik unsuru taşıyan spesifik uyuşmazlıkların çözümünde daha etkin bulunmaktadır.¹¹¹⁴ Bu doğrultuda, ulusal hukuk politikalarında da küreselleşmenin etkileri ile değişimler gerçekleştirilmesi gerektiği öne sürülmektedir.¹¹¹⁵ Diğer bir ifadeyle, bu görüşün savunucularına göre anasyonel kuralların veya uluslararası anlaşmaların taraflarca seçimi, bir başka devlet hukukunun denetiminden bağımsız olarak geçerli bir hukuk seçimi şeklinde kabul edilmelidir.

Kanunlar ihtilâfi öğretisinde, şüphesiz ki, modern görüş pek çok eleştiriye maruz kalmaktadır. Nitekim, *Mankowski*, taraflarca anasyonel kuralların herhangi bir denetime tâbi olmadan, sınırsız biçimde seçilebileceği endişesini paylaşmıştır.¹¹¹⁶ Yazar tarafından,

¹¹¹¹ Bilgi için bkz. Boele-Woelki, s. 289; Michaels, s. 1214; De Ly, Filip: “Choice of Non-State Law and International Contracts”, *Diritto del Commercio Internazionale*, 2012, Vol. 26, s. 830. *Michaels*, bir başka devletin hukukuna etki tanımının, etki tanıyan devletin gücünü ve saygınlığını artırdığını, ne var ki supranasyonel kurallara etki tanımının otorite ve itibarını zayıflattığını, bu sebeple kabul edilmediğini iddia etmiştir. Bkz. Michaels, s. 1214.

¹¹¹² Boele-Woelki, s. 414.

¹¹¹³ Boele-Woelki, s. 320; De Ly, s. 830. Benzer yönde bkz. Michaels, s. 1258. Görüşün eleştirisi için bkz. Mankowski, Peter: “Article 3 of the Hague Principles: the final breakthrough for the choice of non-State law?”, çalışmamızda “Hague Principles” olarak anılmıştır, *Uniform Law Review*, 2017, Vol. 22, s. 393.

¹¹¹⁴ Boele-Woelki, s. 439.

¹¹¹⁵ De Ly, s. 830; Michaels, s. 1258. Konu hakkındaki eleştirileri için bkz. Mankowski, *Hague Principles*, s. 393.

¹¹¹⁶ Mankowski, *Hague Principles*, s. 372. *Symeonides* tarafından da herhangi bir hukuk düzenine bağlı olmayan kuralların, her ne kadar nitelikli ve uzmanlaşmış uluslararası örgütlerin ürünü olabileceği ifade edilse de bunun sınırlandırılmadığı, bazen örneğin bankaların katılımcısı olduğu kredi kartı birlikleri

tarafklar arasındaki bir ticarî bir sözleşmede Uluslararası Ticarî Sözleşmeler Hakkında UNIDROIT Prensipleri (“*UNIDROIT Principles on International Commercial Contracts*”)¹¹¹⁷ gibi geniş kapsamlı ve belirli kuralların hakim olduğu anlamlı bir seçim yapılabileceği gibi örneğin belirli bir spor hukuku düzenlemesi veya şeriat hukukunun da ticarî sözleşmelerde hukuk seçimine konu yapılabileceğine işaret edilmiştir.¹¹¹⁸ Dolayısıyla, anasyonel kuralların belirli bir devlet hukukunun belirlilik ve öngörülebilirliğinden yoksun olduğu ifade edilmiştir.¹¹¹⁹ Yine aynı doğrultuda bir diğer eleştiri, herhangi bir hukuk düzenine ait olmayan kuralların, hukukî ilişkiyi bütün boyutları ile düzenlemekten yoksun olacağıdır.¹¹²⁰

Belirtilen eleştirilere karşın modern görüşün savunucularından *de Ly*’e göre, eğer seçilen anasyonel kurallar bütünü düzenleme boşluklarının ne şekilde giderileceğini belirtiyorsa veya boşluk hâlinde uygulanmak üzere kanunlar ihtilâfi kurallarına yer verildiyse boşluk bu şekilde doldurulabilecektir.¹¹²¹ Öte yandan taraflarca tayin edilecek yöntemle de

tarafından kredi kartı müşterilerinin herhangi bir irade beyanı olmadan düzenlenen kuralların da uygulanmasının istenebileceğine işaret edilmektedir. Bkz. Symeonides, *Choice of Law*, s. 142.

¹¹¹⁷ Kurallara erişim için bkz. <<https://www.unidroit.org/instruments/commercial-contracts/unidroit-principles-2016>>, (11.02. 2020).

¹¹¹⁸ Mankowski, *Hague Principles*, s. 372. *Mankowski*’nin yaklaşımını mübalağalı bulan *Saumier*, *lex mercatoria* veya şeriat hukuku gibi kuralların tarafsızlık, genel kabul görme ve hukuk kuralı bütünlüğüne sahip olma kriterlerinden yoksun olduğu dikkate alındığında her halükârda aşağıda değinilecek olan ve *Mankowski*’nin makalesinde incelediği 2015 tarihli Uluslararası Ticarî Sözleşmelerde Hukuk Seçimi Hakkındaki Lahey Prensipleri gereğince uygulanacak hukuk olma kıstaslarını sağlayamayacağı için değerlendirmeye alınmaması gerektiğini belirtmektedir. Diğer bir ifadeyle Saumier, anılan Lahey Prensipleri’ndeki kıstaslar ile ancak anasyonel kuralların seçilebileceği değerlendirilmesinde bulunmaktadır. Bkz. Saumier, Genevieve: “Article 3 of the Hague Principles: a response to Peter Mankowski”, *Uniform Law Review*, 2017, Vol. 22, s. 398. 2015 tarihli Uluslararası Ticarî Sözleşmelerde Hukuk Seçimi Hakkındaki Lahey Prensipleri (“*The Hague Principles on Choice of Law in International Commercial Contracts*”) için bkz. <<https://www.hoch.net/en/instruments/conventions/full-text/?cid=135>>, (12.02. 2020).

¹¹¹⁹ Mankowski, *Hague Principles*, s. 372. *Tekinalp* tarafından da hukuk güvenliğinin tesisi için herhangi bir hukuk düzenine tâbi olmayan kuralların hukuk olarak seçimine müsaade edilmemesi gerektiği belirtilmiştir. Bkz. *Tekinalp*, *Bağlama Kuralları*, s. 282.

¹¹²⁰ Bilgi için bkz. *De Ly*, s. 832.

¹¹²¹ *Boele-Woelki*, s. 404; benzer yönde *Max Planck Comments on Green Paper*, s. 31-32.

eksikliğin giderilebileceği ifade edilmektedir.¹¹²² Nitekim, *Lando* tarafından da dikkat çekildiği üzere, karşılaşılabilecek her ihtilâf için ulusal hukuk düzenlerinde de hüküm bulunmayabilmektedir.¹¹²³ Bu çerçevede ihtilâflara uygulanacak düzenlemelerdeki hüküm boşluklarının giderilmesi için hakimlere çeşitli boşluk doldurma mekanizmaları sunulmaktadır.¹¹²⁴ Aynı doğrultuda, seçilen anasyonel kurallardaki veya tarafların sözleşmelerinde yer alan boşluk doldurma mekanizmaları ile anasyonel kuralların eksiklikleri de giderilebilir.

Son olarak, anasyonel kuralların hukuk seçimi olarak kabul edilmesinde *lex causae*'nin emredici hukuk kurallarının bertaraf edilmesi ihtimali de eleştiri konusu olmuştur.¹¹²⁵ Yine klâsik görüşe göre, objektif akit statüsünün emredici kuralları dikkate alınmaksızın hukuk seçimi çerçevesinde bir başka devlet hukukunun seçimine izin verildiğinde, ilgili hukukî ilişkide korunması gereken menfaatlerin seçilen hukukta da yeterli ölçüde korunduğu varsayılmaktadır.¹¹²⁶ Aynı zamanda, özellikle, iş, tüketici ve bazı sigorta akitleri örneklerinde olduğu üzere, seçilen hukukta menfaatlerin yeterince korunamayacağı kaygısı mevcut ise de hukuk seçimi bir kısım kısıtlamalara maruz kalmaktadır.¹¹²⁷ Bununla birlikte, herhangi bir devlete ait olmayan hukuk kurallarında, aynı menfaatlerin korunup korunmadığı bilinmemektedir.¹¹²⁸ *Mankowski* tarafından herhangi bir hukuk düzeninde, ticarî sözleşmeler bakımından çok da fazla emredici hukuk

¹¹²² De Ly, s. 832. Benzer yönde Max Planck Comments on Green Paper, s. 31-32.

¹¹²³ Lando, s. 62.

¹¹²⁴ Lando, s. 62.

¹¹²⁵ Bilgi için bkz. Mankowski, Hague Principles, s. 386.

¹¹²⁶ Bilgi için bkz. De Ly, s. 831-832; Michaels, s. 1250. Aynı zamanda seçilen hükümlerin de bir kısım emredici hukuk kurallarına yer verdiği saptanırsa, *Boele-Woelki*'ye göre, bu hâlde, artık ulusal devlet hukuklarında çözüm aramaya gerek kalmayacaktır. Bkz. Boele-Woelki, s. 404.

¹¹²⁷ De Ly, s. 832.

¹¹²⁸ Mankowski, Hague Principles, s. 386. Devletlerin hukuk normu yaratırken kamusal menfaatleri de dikkate aldığı, aynı menfaatlerin aynı ölçüde özel hukuk tüzel kişileri tarafından dikkate alınmayabileceğine dair bkz. Cuniberti, Gilles: "The Merchant Who Would Not Be King", Private International Law and Global Governance, (ed. Muir Watt, Horatia/Arroyo, Diego F. Fernandez), Oxford University Press 2014, s. 142.

düzenlemesinin yer almadığına işaret edilmiş olmakla birlikte, eşya ve yolcu taşımalarında devletlerin taraf olduğu uluslararası konvansiyonlarda pek çok emredici hükmün yer aldığına dikkat çekilmiştir.¹¹²⁹

Söz konusu eleştiriye karşın *de Ly* tarafından, herhangi bir zayıf tarafın korunması gereğinin bulunmadığı alelade sözleşmelerde de hukuk seçimi yönünden geniş bir serbestinin kabul edildiğine işaret edilmiştir.¹¹³⁰ *De Ly* bu serbestinin anasyonel normlar için de getirilebileceğini, nitekim anasyonel kurallarda da ticarî tarafların menfaatleri arasında bir denge kurulduğunu belirtmiştir.¹¹³¹ Yazar, devlet hukukunun uygulanması menfaati söz konusu ise de bu menfaatin her hâlükârda kamu düzeni ve doğrudan uygulanan kurallar ışığında korunabileceğini ifade etmektedir.¹¹³²

Modern (liberal) yaklaşıma getirilen eleştirilere rağmen, son dönemlerde anasyonel kurallara belirli koşullar çerçevesinde *lex causae*'nin emredici hükümlerinden bağımsız bir hukuk seçimi niteliği tanınması konusunda bir eğilim olduğu ifade edilmektedir.¹¹³³ Söz konusu eğilim çerçevesinde ilk olarak Roma I Tüzüğü'nün hazırlık çalışmalarında m. 3(2)'de anasyonel kuralların da taraflarca seçilebileceğine yönelik bir düzenleme eklenmek istenmiştir. Düzenlemenin çevirisinde, "*Taraflar aynı zamanda Birlik tarafından veya uluslararası anlamda tanınan, sözleşmeye dair maddî hukuk kurallarını ve prensipleri uygulanacak hukuk olarak seçebilirler.*" ifadesi yer almıştır.¹¹³⁴ Bununla birlikte, *lex mercatoria* gibi belirsizlikler taşıyan veya uluslararası platformda devletlerce

¹¹²⁹ Mankowski, Hague Principles, s. 386. Benzer yönde bkz. Struycken, s. 112; Dicey/Morris/Collins, s. 1940.

¹¹³⁰ *De Ly*, s. 832.

¹¹³¹ *De Ly*, s. 832.

¹¹³² *De Ly*, s. 831-832. Aynı yönde bkz. Boele-Woelki, s. 443; Max Planck Comments on Green Paper, s. 31-32.

¹¹³³ Boele-Woelki, s. 290.

¹¹³⁴ Öneride yer alan İngilizce metni için bkz. Mankowski, Hague Principles, s. 391; Symeonides, Choice of Law, s. 143.

yeterince tanınmayan kodifikasyon örnekleri, önerinin dışında bırakılmak istenmiştir.¹¹³⁵ Sonuç olarak, Roma I Tüzüğü'nün hazırlık çalışmalarında yer verilen ifade nihâi metinden çıkarılmış, yalnızca Tüzüğün Önsözü m. 12'de tarafların supranasyonal kuralları veya uluslararası konvansiyonları sözleşmelerine enkorpore etmelerine Roma I Tüzüğü kurallarının engel olmayacağını altı çizilmiştir.¹¹³⁶

Herhangi bir hukuk düzenine ait olmayan kurallara tüm boyutu ile hukuk seçimi etkisi tanınmasına dair hatırısayılır diğer bir çalışma ise 2015 tarihli Uluslararası Ticarî Sözleşmelerde Hukuk Seçimi Hakkındaki Lahey Prensipleri'dir.¹¹³⁷ Lahey Prensipleri m. 3'te belirli koşullar altında herhangi bir hukuk düzeni ile bağlantısı bulunmayan kuralların, hukuk seçimi olarak taraflarca seçilmesine izin verilmiştir.¹¹³⁸ İlgili düzenleme şu şekildedir: *“Taraflar, forum hukuku aksini öngörmediği sürece, uluslararası, supranasyonal veya bölgesel düzeyde tarafsız ve eşit kurallar bütünü olarak genel kabul gören hukuk kurallarını uygulanacak hukuk olarak seçebilirler”*.

3.2.3.2.1.6.3. Görüşlerin Değerlendirilmesi

Tarafların hukuk seçimi anlaşmalarında bir devlet hukuku dışında bir kurallar bütünü tercih etmelerine izin vermek, taraf iradesinin kısıtlanmaması yönünden önemli bir adımdır.¹¹³⁹ Taraf iradelerinin bu şekilde kısıtlanmaması yönündeki ilk yaklaşım milletlerarası tahkime yönelik tartışmalarda ortaya çıkmıştır.¹¹⁴⁰ Zira, tahkim yargılaması

¹¹³⁵ Bkz. Explanatory Memorandum, COM (2005) 650 final, s. 6. Erişim için bkz. <[http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/com/com_com\(2005\)0650_/com_com\(2005\)0650_en.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/com/com_com(2005)0650_/com_com(2005)0650_en.pdf)>, (18.02.2020).

¹¹³⁶ Hill/Shuilleabhain, s. 217; Stone, s. 431.

¹¹³⁷ Lahey Prensipleri'nin özel bir girişim yerine devletlerarası bir örgütün başkanlığında oluşturulması sebebiyle önemli bir konumu olduğuna dair bkz. Basedow, s. 306. Lahey Prensipleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Min, s. 266 vd.

¹¹³⁸ Kapsamlı değerlendirme hakkında bkz. Mankowski, Hague Principles, s. 373-389.

¹¹³⁹ Saumier, s. 395.

¹¹⁴⁰ Saumier, s. 396.

zaten taraf iradesinden doğmaktadır. Dolayısıyla, bu kuralların ilişkiyi idare eden hukuk olarak seçimine izin vermemek tahkimin mantığı ile bağdaşmamaktadır.¹¹⁴¹ Aşağıda ele alacağımız üzere, bugün için, milletlerarası ticarî tahkimde anasyonel kuralların uygulanmasına karşı daha yumuşak bir yaklaşım benimsenmektedir. Tahkimde hakemler, devlet mahkemelerinde hâkimlerin konumunun aksine, belirli bir devlet hukukunu uygulama konusunda sıkı şartlara bağlı değildir.¹¹⁴² *Saumier*'e göre bu durum, yukarıda temas edilen Uluslararası Ticarî Sözleşmelerde Hukuk Seçimi Hakkındaki Lahey Prensipleri'ndeki sınırlamalarla bir ölçüde devlet yargılaması için de örnek olabilir.¹¹⁴³ Elbette böyle bir kabul Kıta Avrupası hukuk sistemine tâbi hukuk düzenleri ve bunlardan birisi olan Türk hukuku açısından, ancak bir kanun değişikliği ile mümkündür.¹¹⁴⁴ Bu doğrultuda, kuralları oluşturan örgütün uluslararası toplumdaki saygınlığı, benzer kuralları oluşturmadaki başarısı da ilgili anasyonel kuralların kanunlar ihtilâfi kuralları

¹¹⁴¹ *Saumier*, s. 396.

¹¹⁴² *Boele-Woelki*, s. 389; *Basedow*, s. 308-311; *Symeonides*, *Norms*, s. 215; *Cuniberti*, s. 143.

¹¹⁴³ Bkz. *Saumier*, s. 396. *De Ly* de tahkimde taraflara tanınan serbestinin sınırlandırılmadığına ve bunun adil sonuçlara erişme bakımından herhangi bir sorun oluşturmadığına işaret etmektedir. Bkz. *De Ly*, s. 832. *Mankowski* ve *Michaels* tarafından, anasyonel kuralların seçimi imkânının uygulamada taraflarca pek tercih edilmediğine dikkat çekilmiştir. Özellikle *Mankowski*, tarafların bu imkânı tahkim yargılamasında dahi pek de tercih etmediğine vurgu yapmaktadır. Bkz. *Mankowski*, s. *Hague Principles*, s. 384-385; *Voigt* ve *Cuniberti* de tahkimde dahi %80 oranında bir devlet hukukunun tercih edildiğini belirtmiştir. Bkz. *Voigt*, s. 9; *Cuniberti*, s. 147. Bununla birlikte *Saumier*, yine de tarafları gerek tahkimde ve devlet yargılamasına konu olan davalarda gerekse de tahkimde anasyonel kuralların seçimi imkânından yoksun bırakmamak gerektiğini savunmaktadır. Anasyonel kuralların uygulanacak hukuk olarak çok tercih edilmemesini henüz tarafların yeterince bu imkân hakkında bilgi sahibi olmamaları ile ilişkilendirmektedir. Bkz. *Saumier*, s. 396.

¹¹⁴⁴ Bu türden bir değişikliğe örnek vermek gerekirse Paraguay, Uluslararası Ticarî Sözleşmelerde Hukuk Seçimi Hakkındaki Lahey Prensipleri'ni esas alarak taraflarca anasyonel hukuk kurallarının seçimine imkân tanıyan bir kanun düzenlemesinde bulunmuştur. Bilgiye erişim için bkz. *Saumier*, s. 399. Kuralların faydalandığımız İspanyolca metnine erişim için bkz. *Ley N. 5393 Sobre El Derecho Aplicable A Los Contratos Internacionales* El Congreso de la Nacion Paraguaya Sanciona Con Fuerza de Ley, <<http://www.bacn.gov.py/leyes-paraguayas/4553/ley-n-5393-sobre-el-derecho-aplicable-a-los-contratos-internacionales>>, (14.02.2020).

Hukuk seçiminde anasyonel kuralların da yer alması imkânı tanınması hâlinde, ancak açık hukuk seçimi ile bunların seçilebileceği fikrini savunan *Symeonides* için bkz. *Symeonides*, *Norms*, s. 227. Yine ancak, detaylıca geliştirilmiş ve tarafsız kurumlarca hazırlanmış kuralların seçimine izin verilmesi gerektiğine dair bkz. *Symeonides*, *Norms*, s. 227. Son olarak yazar, standart formların kullanıldığı hâlde herhangi bir hukuk düzenine ait olmayan hukuk kurallarının seçiminden diğer tarafın açıkça haberdar olması gerektiğine dikkat çekmiştir. Bkz. *Symeonides*, *Norms*, s. 227.

tarafından uygulanacak hukuk kuralları olarak tanınmasında etkili olabilir.¹¹⁴⁵ Fakat hangi kuralların tanınacağı yönünde evrensel kriterler belirlemek de güçlük taşır.¹¹⁴⁶

Multimodal taşıma sözleşmeleri çerçevesinde konu ele alındığında, bu çalışmanın İkinci Bölümü'nde de belirtildiği üzere bu sözleşme türünde mevcut konvansiyonlar çerçevesinde üzerinde fikir birliğine varılmış bir uygulama bulunmamaktadır. Uyuşmazlık çözüm mercileri de multimodal taşımadan doğan hukukî meseleleri çok farklı biçimlerde değerlendirebilmektedir. Söz konusu durum ilişkinin taraflarını, hukukî öngörülebilirlik maksadıyla, sözleşmelerini daha ayrıntılı şekilde düzenlemeye yönlendirebilir. Aynı şekilde, multimodal taşıma sözleşmesinin ulusal hukuk düzenlerinde de yeterince yasal düzenlemeye konu olmadığı dikkate alındığında, tarafların sözleşmelerini bazı uluslararası konvansiyonların veya kuralların uygulamasına tâbi tutmayı tercih etmesi mantıklı karşılanmaktadır.

Taşıma hukuku, daha önce de söz edildiği gibi hem uluslararası konvansiyonlarda hem de iç hukuk düzenlerinde pek çok emredici düzenlemenin yer aldığı bir disiplindir. Özellikle taşıyıcının sorumluluğunu doğuran hâller, sorumluluğun miktarı, sınırları ve koşulları bakımından tarafların hukuk seçiminde yer verdiği konvansiyonlar ve kurallar ile ilgili devletin kanunlar ihtilâfi hukukuna göre tespit edilen yetkili hukukun emredici maddî hükümleri arasında çelişkiler bulunabilecektir.¹¹⁴⁷ Örneğin, taşıtana ilave sorumluluk yükleyen veya taşıyıcının zarardan doğan sorumluluğunu daha düşük kılan hükümler, bu bakımdan, uygulanacak hukukun emredici hükümleri ile çatışma yaratacak niteliktedir.¹¹⁴⁸ İlaveten, anasyonel kurallar ile ilgili devletin tarafı olduğu ve iç hukukunun bir parçası hâline getirdiği diğer uluslararası konvansiyonların emredici hükümleri ile de çelişki doğması muhtemeldir.¹¹⁴⁹ Bu ve benzeri durumlarda uygulanacak

¹¹⁴⁵ Bkz. Michaels, s. 1242; Max Planck Comments on Green Paper, s. 33.

¹¹⁴⁶ Michaels, s. 1254-1255.

¹¹⁴⁷ Hancock, Convention, s. 487; Boele-Woelki, s. 405.

¹¹⁴⁸ Mankowski, Rotterdam Rules, s. 15.

¹¹⁴⁹ Mankowski, Hague Principles, s. 386; Struycken, s. 112.

hukukun emredici kuralları, tarafların iradesini büyük ölçüde bertaraf edebilecek niteliktedir.

Milletlerarası ticarî ilişkiler devlet dışı örgütlerin kural belirleme faaliyetlerine sıkça konu olduğundan hukuk seçimi konusunda tarafların belirledikleri bu kurallara daha anlamlı bir konum tanınması önerilmektedir.¹¹⁵⁰ *Struycken*, özellikle taşıma hukuku üzerinde çalışmalar yapan ve güncel gelişmelere göre de kurallarını sıkça uyarlayan kuruluşların söz konusu tavsiye kuralları ile pek çok devlet tarafından kabul edilerek yürürlüğe koyulmuş uluslararası taşıma hukuku konvansiyonlarının taraflarca uygulanacak hukuk olarak seçildiği hâlde, bu seçimin belirli ölçüler dahilinde hukuk seçimi olarak kabul edilmesi gerektiğini ifade etmektedir.¹¹⁵¹ En azından objektif bağlama kuralı çerçevesinde tespit edilen uyumsuzluğu çözmeye yetkili hukukun emredici hükümlerinin denetiminin bir ölçüde sınırlandırılabilmesi ifade edilmektedir.¹¹⁵² Son dönemde birkaç mahkeme kararında da bu doğrultuda bir eğilim gelişmiştir. Hollanda Yüksek Mahkemesi'nin 1989 yılında verdiği *Zerstegen-Van der Harst B.V. v. Norfolk Line B.V.* kararında¹¹⁵³ mahkeme, CMR'nin kendi hükümleri uyarınca uygulanması mümkün olmasa dahi taraflarca uygulanacak hukuk olarak seçilebileceğini öngörmüştür. Söz konusu seçim ile yabancılik unsuru taşıyan sözleşme açısından CMR'nin hükümlerinin ilgili hukukun emredici kurallarının üstünde tutulacağı vurgulanmıştır.¹¹⁵⁴ Rotterdam Mahkemesi'nde (*Rechtbank te Rotterdam*) 2016 yılında verilen çok benzer bir kararda da *paramount* klotunda yer alan ve ihtilâflara Lahey Kuralları'nın uygulanması istemini

¹¹⁵⁰ Benzer yönde *Struycken*, s. 393; Max Planck Comments on Green Paper, s. 33.

¹¹⁵¹ Aynı yönde bkz. *Struycken*, s. 393.

¹¹⁵² *Struycken*, s. 394.

¹¹⁵³ Faydalandığımız İngilizce özeti için bkz. *Zerstegen-Van der Harst B.V. v. Norfolk Line B.V.*, *Hoge Raad der Nederlanden*, 16.05.1989, ETL, 1990, Vol. 25, N. 5, s. 717-721. Karar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. De Ly, s. 825; Boele-Woelki, s. 415; *Struycken*, s. 385.

¹¹⁵⁴ *Zerstegen-Van der Harst B.V. v. Norfolk Line B.V.*, s. 717.

içeren kaydın Roma I Tüzüğü m. 3 anlamında geçerli bir hukuk seçimi sayılması gerektiği vurgulanmıştır.¹¹⁵⁵

Uluslararası anlaşmaların veya diğer anasyonel kuralların hangi ölçütlere göre geçerli bir hukuk seçimi olarak kabul edileceğini belirlemek ve bunun sınırlarını ortaya koymak güçtür. Ayrıca günümüzde taşıma hukukunu ilgilendiren model kurallar ve örnek sözleşmeler ile uluslararası konvansiyonların, taşıma ilişkisinin tüm boyutlarını ele alacak düzeyde kapsamlı olmadığı dikkate alınırca uyuşmazlıklarda her halükârda uygulanacak hukukun objektif akit statüsüne göre belirlenmesine ihtiyaç duyulabileceği de açıktır.¹¹⁵⁶ Hatırlanacağı üzere, İkinci Bölüm’de incelediğimiz mevcut konvansiyonlarda kanunlar ihtilâfı kurallarına pek yer verilmediğinden de söz edilmiştir. Bu doğrultuda, ulusal hukuk düzenlerinde yer alan milletlerarası özel hukuk düzenlemelerine her halükârda başvurulması gereken durumlar söz konusu olmaktadır.¹¹⁵⁷ Bu durum da anasyonel kurallara ve uluslararası konvansiyonların seçimine tam olarak uygulanacak hukuk mahiyeti tanınmasının önünde büyük bir engeldir. Dolayısıyla mevcut durum açısından modern görüşe bağlı kalmak mümkün görünmemektedir.

3.2.3.2.1.6.4. Konvansiyonların Taraf İradesi Çerçevesinde Uygulanabilirliğine Dair Özel Düzenlemeleri ve Bu Düzenlemelerin Değerlendirilmesi

Multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuku belirlemek maksadıyla incelediğimiz bazı uluslararası konvansiyonlarda, bu konvansiyonların “tarafarca seçilmesi hâlinde uygulanması imkânına” yer veren bazı özel hükümler bulunmaktadır. Bu hükümlerin de hukuk seçimi açısından anlamlandırılması önem taşımaktadır. Çok taraflı uluslararası anlaşmaların kendiliğinden (*ex lege*) uygulanabilmesi, prensip olarak,

¹¹⁵⁵ Özetinden faydalandığımız karar için bkz. *Rechtbank te Rotterdam*, 14.09.2016, C/10/477731, ETL, 2017, s. 448-466.

¹¹⁵⁶ Max Planck Comments on Green Paper, s. 31-32.

¹¹⁵⁷ Max Planck Comments on Green Paper, s. 31-32; La Mattina, *Lex Marittima*, s. 66.

uygulanma koşullarının sağlanması ve anlaşmada belirtilen ilgili devletin veya devletlerin uluslararası anlaşmanın tarafı olmasına bağlıdır.¹¹⁵⁸ Bazı uluslararası anlaşmalarda ise, taraflara anlaşmanın uygulanması yönünde anlaşma (*opt-in*) veya ilgili uluslararası anlaşmanın uygulanmasını istemedikleri takdirde onu devre dışı (*opt-out*) bırakabilme imkânı sunulmaktadır.¹¹⁵⁹ Sonuncu durumun klâsik örneğini “Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşması” (Viyana Satım Sözleşmesi)¹¹⁶⁰ m. 6 oluşturmaktadır. Taşıma hukukunu düzenleyen uluslararası metinlerde ise, bunun örneğini bulmak güçtür. Zira, pek çoğunda emredici niteliğe özellikle vurgu yapılmaktadır.

Bununla beraber taraflara anlaşmanın uygulanmasını kararlaştırma (*opt-in*) imkânı tanıyan bazı hükümler mevcuttur. Örneğin CIM m. 1(2), Lahey/Visby Kuralları m. 10(c) ile Hamburg Kuralları m. 2(1-e)’de tarafların bu anlaşmaların uygulanmasına karar verebilecekleri özel olarak düzenlenmiştir. Türkiye’nin de tarafı olduğu CIM üzerinden konu incelenecek olursa, hatırlanacağı üzere, CIM’in uygulanabilmesi için demiryolu yolculuğunun bir taraf devlette başlaması ve bir başka taraf devlette sona ermesi gerekmektedir. Bununla beraber, tarif edilen koşulun tam olarak sağlanmadığı ve yalnızca yolculuğun başladığı veya sona erdiği devletlerin birisinin CIM’e taraf olduğu bir örnekte, akdî ilişkinin tarafları CIM’in uygulanacağını kararlaştırmış ise, yine CIM’in m. 1(2)’ye göre uygulanacağı belirtilmektedir. Bu noktada tarafların söz konusu koşulları taşıyan sözleşmelere uygulanacak hukuk olarak CIM’i seçmesi özel olarak yorumlanmalıdır. Böyle bir hâlde CIM, taraf olunan bir uluslararası anlaşmanın uygulanma şartlarının gerçekleştiği kabul edilerek doğrudan (*ex lege*) mı uygulanacaktır, yoksa sözleşmeye enkorpore edilmiş uluslararası kurallar metni şeklinde mi değerlendirilecektir? Diğer bir ifadeyle, CIM’de yer alan bu özel hükmün (*opt-in* hükmü) CIM’in sözleşmeye enkorpore edilmiş bir metin olarak değerlendirilmesinin önüne geçip,

¹¹⁵⁸ Boele-Woelki, s. 304; Max Planck Comments on Green Paper, s. 31; Mankowski, Choice of Law, s. 181.

¹¹⁵⁹ Boele-Woelki, s. 305.

¹¹⁶⁰ RG., 07.04.2010, S. 27545.

objektif akit statüsünün emredici hukuk kurallarının denetiminden arı tutulması sonucunu doğurup doğurmayacağı ele alınmalıdır. COTIF'in uygulanmasına dair bir açıklama raporunda da bu soruya işaret edilmiştir.¹¹⁶¹ Fakat meselenin değerlendirilmesinin *lex fori*'ye göre yapılacağı belirtilmekle yetinilmiştir.¹¹⁶² *Ekşi* tarafından yapılan değerlendirmede ise CIM hakkında söz konusu hükmün uygulanacak hukuka göre anlamlandırılacağı fikri ifade edilmiştir.¹¹⁶³

Hoeks tarafından, CIM ile ilgili olarak, bu özel nitelikteki düzenlemenin ilgili uluslararası konvansiyonun uygulanma şartını oluşturan bir hüküm olduğu ve kanunlar ihtilâfi hukukuna göre uyuşmazlığı çözmeye yetkili olan hukukun belirlenmesine gerek olmadığı ifade edilmektedir.¹¹⁶⁴ Benzer şekilde, *Mankowski* tarafından çok benzer bir hüküm içeren Hamburg Kuralları ile ilgili olarak aynı sonuca ulaşılmıştır.¹¹⁶⁵ *Mankowski*, Hamburg Kuralları'na ilişkin açıklamalarında, Hamburg Kuralları m. 2(1-e) maddesinde yer verilen ve taraf iradesi çerçevesinde Kuralların uygulanacağına dair hükmün konuluş amacının bu Kuralların uygulanacak hukukun denetiminden uzak tutularak, kendi hüküm ve şartları gereği doğrudan (*ex lege*) uygulanmasını sağlamak olduğunu ifade etmektedir.¹¹⁶⁶ Söz konusu fikre ana hatlarıyla katılmakla birlikte bize göre, bu sorunun cevabı değerlendirilirken ilgili uluslararası konvansiyon hükmünün lafzı ve amacı öncelikle ele alınmalıdır. CIM m. 1(2) hükmünün lafzı uyarınca, maddede yer verilen diğer koşulları taşıyan demiryolu ile eşya taşıma sözleşmesi kapsamında tarafların sözleşmelerinde CIM'in uygulanacağını öngörmeleri hâlinde sözleşmenin uygulanması mecburîdir. Aynı durum Hamburg Kuralları m. 2(1-e) için de geçerlidir. Bu bakımdan

¹¹⁶¹ Bkz. OTIF General Assembly Consolidated Explanatory Report- AG 12/13 Add. 5, s. 11. Benzer soruna Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları açısından *Berlingieri* de işaret etmektedir. Bkz. *Berlingieri*, *Comparative Analysis*, s. 3.

¹¹⁶² OTIF General Assembly Consolidated Explanatory Report- AG 12/13 Add. 5, s. 11.

¹¹⁶³ Bkz. *Ekşi*, *Demiryolu*, s. 106.

¹¹⁶⁴ Bkz. *Hoeks*, s. 265. Bununla beraber *Hoeks* Hamburg Kuralları m. 2 hakkında farklı bir görüş benimsemektedir. İlgili görüş için bkz. *Hoeks*, s. 331, dp. 138.

¹¹⁶⁵ Bkz. *Mankowski*, *Choice of Law*, s. 181.

¹¹⁶⁶ Bkz. *Mankowski*, *Choice of Law*, s. 181.

bize göre de söz konusu Konvansiyonların uygulanma şartının sağlanması sebebiyle kanunlar ihtilâfi kurallarına müracaat edilmeden doğrudan (*ex lege*) CIM ve Hamburg Kuralları tüm hüküm ve sonuçlarıyla uygulanmalıdır.¹¹⁶⁷ Ancak bu konvansiyonlarda yer verilmeyen meselelerde, kanunlar ihtilâfi kurallarına göre uygulanacak hukukun hükümlerinden istifade edilmelidir.

3.2.3.2.1.7. Hukuk Seçimi Açısından Multimodal Taşıma Belgesinin Multimodal Taşıma Sözleşmesine Etkisi

3.2.3.2.1.7.1. Genel Olarak

Konteyner taşımacılığının yaygınlaşması tüm taşıma sürecini kapsayan multimodal taşıma belgelerinin düzenlenmesini ve taşımacılıkta kullanılmasını desteklemiştir. Birinci Bölüm'de çeşitli form ve tipte multimodal taşıma belgeleri kullanıldığından söz edilmişti. Şekil yönünden genel olarak incelendiğinde, taşımacılığın diğer türlerinde kullanılan hava yük senedi, konişmento gibi belgelerden faydalandığı görülmektedir. Buna karşın ulusal hukuk düzenlerinde yer alan maddî hukuk düzenlemeleri açısından henüz multimodal taşıma belgelerinin hukukî mahiyeti ve fonksiyonları yeterince ele alınmamıştır. Söz konusu durum bu belgelerin, genel anlamda, konişmento gibi taşıma belgeleri ile eşdeğer nitelikleri taşıyıp taşımadığı hakkında tereddüte neden olmaktadır.

Multimodal taşıma belgeleri kanunlar ihtilâfi hukuku açısından, özellikle de uygulanacak hukukun tespiti bağlamında bazı meseleleri incelenmeye değer kılmaktadır. Multimodal taşıma belgesinin mevcut taşımacılık belgelerinin formlarına sadık şekilde düzenlenmesi, bize göre, kanunlar ihtilâfi açısından bunlara benzer şekilde yaklaşılmasını mümkün kılmaktadır. Ulusal hukuk düzenleri bakımından en geniş fonksiyonları taşıyan konişmento çerçevesinde meseleler değerlendirilecek olursa, öncelikle, denizyolu taşınması içeren multimodal taşımalarda, multimodal taşıma konişmentosu düzenlendiğinden söz edilmişti. Multimodal taşıma sözleşmesi ile aynı hak ve borcu konu

¹¹⁶⁷ Aynı yönde Hoeks, s. 265; Mankowski, Choice of Law, s. 181. Benzer yönde bkz. Coşkun, s. 103. Karşı görüş için bkz. Garnowski, s. 141.

alan¹¹⁶⁸, fakat bağımsız niteliği bulunan multimodal taşıma konişmentosu uygulanacak hukuk yönünden çok boyutlu tartışmaları doğurabilir. Örneğin, hamilin eşyayı teslim alma hakkını içermesi açısından kıymetli evrak vasfından kaynaklanan uyuşmazlıklarda uygulanacak hukuk sorunu bunlardan ilkidir.¹¹⁶⁹ Bunun yanı sıra konişmentolu taşımaya konu olan eşya üzerinde doğan aynî haktan kaynaklanan uyuşmazlıklar için ise uygulanacak hukuk meselesini ayrı olarak ele almak gerekir.¹¹⁷⁰ İlâveten konişmento altta yatan taşıma sözleşmesini ve eşyanın konişmentoda belirtildiği surette taşıyıcı tarafından teslim alındığını ispat etmektedir.¹¹⁷¹ Bu doğrultuda ispattan kaynaklanan meselelerde de uygulanacak hukukun belirlenmesi gerekebilir.¹¹⁷²

Son olarak konişmentonun akdî işlevinden kaynaklanan kanunlar ihtilâfî problemleri söz konusudur. Bir konişmento tanzimi ve yükletene verilmesi ile taşıma sözleşmesi ile aynı hak ve borcu konu alan fakat ayrı, bağımsız yapısı bulunan bir ilişki doğmaktadır.¹¹⁷³ Birinci Bölüm’de ele alındığı üzere, bir taşıma ilişkisinde yükleten her zaman taşıtan olmayabilir. Konişmentodan doğan akdî ilişkinin belirgin biçimde farklı olan yönünü yükletenin farklı olması ve hatta konişmentonun devri neticesinde taşıma sözleşmesinin

¹¹⁶⁸ Konişmento ve denizde eşya taşıma sözleşmesi hakkındaki ilişki için bkz. Karan, Hakan: “Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki”, çalışmamızda “İlişki” olarak anılmıştır, BATİDER, 2000, C. 20, S. 4, s. 153.

¹¹⁶⁹ Konişmentoda konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 239-242. Ayrıca, konumuzu doğrudan alakâdar etmemekle birlikte belirtmelidir ki konişmentonun kıymetli evrak niteliğinden kaynaklanan ihtilâflar Roma Konvansiyonu m. 1(2-c) ile Konvansiyon’un kapsamı dışında tutulmuştur. Aynı durum Roma I Tüzüğü m. 1(2-d) ve Önsöz’ün 9. paragrafında da ifade edilmiştir.

¹¹⁷⁰ Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 236; Ocean Bills of Lading and Some Problems of Conflict of Laws, Columbia Law Review, çalışmamızda “Ocean Bills of Lading” olarak anılmıştır, 1958, Vol. 58, N. 2, s. 226 vd. Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Özçelik, s. 112 vd.; Bayraktaroğlu-Özçelik, Gülüm: “Konişmentoya Bağlanan Eşya Üzerindeki Aynı Hakka Uygulanacak Hukukun Tespiti”, çalışmamızda “Aynı Hak” olarak anılmıştır, Ankara Barosu Dergisi, 2008, S. 2, s. 57-73; Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 242 vd.

¹¹⁷¹ Ocean Bills of Lading, s. 212; Johansson, s. 75; Aksoy, Fiilî Taşıyıcı, s. 23; Hill, s. 186; Kula, s. 56; Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 237-238.

¹¹⁷² Ayrıntılı değerlendirme için bkz. Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 237-239.

¹¹⁷³ Karan, İlişki, s. 153.

tarafı olmayan üçüncü kişi ile ayrıca bir borç ilişkisi doğması oluşturmaktadır.¹¹⁷⁴ Bu bağlamda konişmentonun devredilmesi neticesinde taşıma ilişkisinin tarafı olmayan üçüncü kişiler için de bazı haklar doğmakta ve aynı doğrultuda uygulanacak hukuka dair meseleler söz konusu olabilmektedir.

Konişmentonun milletlerarası özel hukuka dair doğurduğu pek çok önemli tartışma konişmentoda bulunan tahkim kaydı, yetkili mahkeme tayini ve hukuk seçimi konusunda taşıma sözleşmelerine atıfta bulunulan hükümlerin bu üçüncü kişi hamil açısından geçerliliği ve doğurduğu haklar noktasında toplanmaktadır.¹¹⁷⁵ Bununla beraber hak sahibi üçüncü kişi ile MTO arasındaki borç ilişkisi konumuzun kapsamı dışında kalmakta ve başlı başına ayrı bir çalışma konusunu oluşturmaktadır.¹¹⁷⁶ Bu başlık altında ele alınması gereken mesele konişmento gibi taşıma belgelerinde bulunan hukuk seçimi kayıtlarının MTO ile taşıtan arasındaki multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuka etkisidir.

3.2.3.2.1.7.2. Multimodal Taşıma İlişkisinde Uygulanacak Hukukun Belirlenmesi Açısından Multimodal Taşıma Belgesi ile Multimodal Taşıma Sözleşmesindeki Hukuk Seçimi Kayıtlarının Değerlendirilmesi

Birinci Bölüm’de ifade edildiği üzere, taşıma belgeleri incelediğimiz hukuk düzenlerinde yazılı biçimde düzenlenmesi gereken belgeler içerisinde yer almamaktadır. Bununla birlikte bu belgeler taşıyıcı tarafından kendiliğinden veya taşıtanın istemi üzerine tanzim

¹¹⁷⁴ Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 235; Ülgener, M. Fehmi: “Konişmento ve Navlun Sözleşmesindeki Tahkim/Yetki Klotlarının Uygulanması ile İlgili Sorunlar”, çalışmamızda “Klotlar” olarak anılmıştır, Deniz Hukuku Dergisi, 1999, C. 4, S. 2, s. 60.

¹¹⁷⁵ Bilgi için bkz. Mankowski, Rotterdam Rules, s. 14-15; Stevens, s. 208 vd.; Proctor, Carol: The Legal Role of the Bill of Lading, Sea Waybill and Multimodal Transport Document in Financing International Sales Contracts, Master of Laws Thesis, University of South Africa, 1996, s. 57; Ekşi, Tahkim Anlaşmaları, s. 110 vd.; Ülgener, Klotlar, s. 59 vd. Ayrıca konişmentoda yabancılik unsurunun tespiti hakkında bkz. Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 235.

¹¹⁷⁶ Ayrıntılı inceleme için bkz. Stevens, s. 208 vd.; Proctor, s. 57; Damar, Duygu: “Konişmentodan Çarter Partiye Yapılan Atıfla Tahkim Anlaşmasının Kurulması Meselesi ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’ndaki Hükümün Değerlendirilmesi”, İÜHFİM, 2006, C. 64, S. 2, s. 247-271; Ülgener, Klotlar, s. 59 vd. Konu hakkında bir karar örneği için bkz. Yargıtay 11. HD., 08.02.2005, E. 2004/14888, K. 2005/878 için bkz. <www.legalbank.net>, (10.03.2022). Bu konuda Türk maddî hukukunda da özel bir düzenleme bulunmaktadır. Ayrıntıları için bkz. TTK m. 1237.

edilebilir. Yükleenin taşıtan olduğu ve tanzim edilen konişmentonun üçüncü kişiye devredilmediği bir durumda veya nama yazılı konişmento düzenlendiği ve gönderilenin taşıtan olarak belirtildiği durumda konişmento ile taşıma sözleşmesinin tarafları tamamen aynı olacaktır. Böyle bir ihtimalde uygulanacak hukuk yönünden hem taşıma sözleşmesi hem konişmentodaki kayıtlar birbirine karşı etkilidir. Konumuz bakımından, konişmentodaki kayıtların taşıma sözleşmesine etkisi incelenmeye değer görülmüştür.

Multimodal taşıma belgesinde bulunan kayıtların multimodal taşıma sözleşmesine etkisi çeşitli ihtimaller çerçevesinde değerlendirilmelidir. İlk olarak, taraflar arasında yazılı bir multimodal taşıma sözleşmesi düzenlenmemiş veya düzenlenen sözleşmeden tarafların arasında bir hukuk seçiminde bulunulduğunun anlaşılamadığı; taşıma ilişkisini temsil eden konişmentoda ise açıkça bir devlet hukukunun seçilmiş olduğu varsayılacak olursa, böyle bir durumda konişmentodaki hukuk seçimi kaydının taşıma sözleşmesi açısından açık veya örtülü hukuk seçimi niteliği taşıyıp taşımadığı tespit edilmelidir.

Konişmento taşıma ilişkisinin tek bir tarafınca düzenlenip verildiğinden, bu belgede yer alan hukuk seçiminin doğrudan taraflar arasında bir irade uyuşması çerçevesinde kararlaştırıldığı ifade edilemeyecektir.¹¹⁷⁷ Aynı doğrultuda, taşıtan tarafından da hukuk seçiminin onaylandığı ispat edilmediği sürece konişmentodaki kayıt ile, sözleşme açısından, açık hukuk seçiminde bulunulduğundan söz edilemez.¹¹⁷⁸ Bununla birlikte konişmentodaki kayıt, sözleşme bakımından örtülü irade çerçevesinde hukuk seçiminde

¹¹⁷⁷ Bkz. Dicey/Morris/Collins, s. 1933; Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 260.

¹¹⁷⁸ Bkz. Dicey/Morris/Collins, s. 1933; Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 260. Çarter sözleşmesi hakkında benzer açıklama için bkz. Özçelik, s. 174.

bulunulduğuna işaret eden önemli bir gösterge olarak kabul edilebilecektir.¹¹⁷⁹ Zira bahsettiğimiz üzere konişmento, taşıma sözleşmesini ispat fonksiyonu taşımaktadır.¹¹⁸⁰

Aynı örnekten hareket edilerek ikinci ihtimalde, multimodal taşıma sözleşmesinde hukuk seçimi bulunmamakla birlikte sözleşmede konişmentoya açıkça atıf yapıp konişmentodaki tüm kayıtların taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinde geçerli olacağının belirtildiği varsayılacak olursa, bu tür bir durumda taşıma sözleşmesinin taraflar arasında irade uyuşması çerçevesinde akdedildiği; göndermede bulunulan konişmentodaki hukuk seçimi kaydının da tarafların irade birliği çerçevesinde kararlaştırıldığı veya en azından taşıtanın da göndermede bulunurken bu kayıttan haberdar olduğu sonucuna varılmalıdır.¹¹⁸¹ Bahsedilen ihtimal açısından bizim de katıldığımız fikre göre, konişmentodaki hukuk seçimi kaydı, taşıma sözleşmesi açısından da açık hukuk seçimi anlamına gelmelidir.¹¹⁸²

Üçüncü olarak, multimodal taşıma sözleşmesinde açık hukuk seçiminde bulunulduğu; fakat konişmentoda herhangi bir kaydın yer almadığı ihtimalde multimodal taşıma ilişkisinin bir tarafı akdî ilişkiden doğan talebini konişmentoya dayandırabilir. Konişmentoda herhangi bir hukuk seçimi kaydının yer almadığı dikkate alındığında akdî

¹¹⁷⁹ Bkz. Dicey/Morris/Collins, s. 1933. Ayrıca navlun sözleşmesi ile konişmento arasındaki ilişkideki benzer yönde görüş için bkz. Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 257; Yeşilova, Konişmento, s. 90. Taraflar arasındaki birbirini takip eden sözleşmeler açısından önceki sözleşmede bulunan hukuk seçimi kaydının sonraki sözleşme bakımından örtülü hukuk seçimi olarak kabul edilebileceği hakkında bkz. Bayata-Canyaş, Hukuk Seçimi, s. 113. Konu hakkında ayrıca bkz. Yargıtay 11. HD., 14.06.2017, E. 2016/1523, K. 2017/3751; Yargıtay 11. HD., ...02.2019, E. 2018/4639, K. 2019/1522. Erişim için bkz. <karararama.yargitay.gov.tr>, (18.08.2022).

¹¹⁸⁰ Bkz. Güner-Özbek, Konişmento, s. 239; Dicey/Morris/Collins, s. 1932; Schultsz, J. C.: "The Concept of Characteristic Performance and the Effect of the E.E.C. Convention on Carriage of Goods", Contract Conflicts, (ed. North, P. M.), North-Holland Publishing Company, Amsterdam/New York/Oxford 1982, s. 190; Karan, İlişki, s. 163. İngiliz hukukunda konişmento, sözleşmeyi ispat eden bir vesika yerine doğrudan sözleşmenin kendisi olarak kabul edilmektedir. Bilgi için bkz. Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 274.

¹¹⁸¹ Çarter sözleşmeleri hakkında benzer yönde bkz. Özçelik, s. 173. MÖHUK m. 24 hakkındaki açıklamalarında benzer yönde bkz. Demirkol, s. 183. Söz konusu durumu örtülü hukuk seçimi olarak değerlendiren görüş için bkz. Doğan, İş Akdi, s. 21.

¹¹⁸² Çarter sözleşmeleri hakkında benzer yönde bkz. Özçelik, s. 173. MÖHUK m. 24 hakkındaki açıklamalarında benzer yönde bkz. Demirkol, s. 183.

ilişkiden doğan ihtilâf sözleşmedeki hukuk seçimi kaydına göre mi çözülecektir, ele alınmalıdır.

Konişmento çoğu zaman taşıma sözleşmesindeki gibi ayrıntılı düzenlenmemekte, bu sözleşmenin tüm hükümlerini ihtiva etmemektedir.¹¹⁸³ Bu doğrultuda uygulanacak hukuka dair herhangi bir kayıt içermemesi mümkündür. Konişmentoda bilinçli bir şekilde hukuk seçimine yer verilmemiş olması da olasıdır. Zira konişmento ciro edildiği hâlde, taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan üçüncü kişiler ile de ilişki kurulmasını sağlamaktadır. Üçüncü kişilerle kurulan ilişki bir tarafta bırakılacak olursa, konişmento hamili taşıtan uyuşmazlık hâlinde hukukî talebini multimodal taşıma sözleşmesine de konişmentoya da dayandırılabilir. MTO ile taşıtan arasındaki ilişkide talebin konişmentoya dayandırılması durumunda sözleşmede bulunan açık hukuk seçiminin akdî ilişkiden doğan ihtilâfın esasına uygulanması gerekmektedir.¹¹⁸⁴ Zira bu durumda, taşıma sözleşmesindeki hukuk seçimi kaydı konişmentodan doğan ihtilâflarda uygulanacak hukukun belirlenmesinde örtülü hukuk seçimi olarak dikkate alınmalıdır.¹¹⁸⁵

Son olarak, yukarıda bahsedildiği üzere, konişmento taşıma sözleşmesinden tam olarak soyutlanmış değildir.¹¹⁸⁶ Bu doğrultuda, konişmento ile taşıma sözleşmesinin hükümlerinin prensip olarak birbiri ile çelişmemesi gerekmektedir.¹¹⁸⁷ Ayrıca yine önceden de ifade edildiği üzere konişmento, genellikle bir taşıma sözleşmesi kurulduğu sırada veya onun hemen sonrasında düzenlenmektedir.¹¹⁸⁸ Bu bağlamda çoğunlukla

¹¹⁸³ Karan, İlişki, s. 163-164.

¹¹⁸⁴ Aynı yönde bkz. Dicey/Morris/Collins, s. 1933. Ayrıca bilgi için bkz. Hill/Shuilleabhain s. 222; Briggs, s. 540.

¹¹⁸⁵ Aynı yönde bkz. Dicey/Morris/Collins, s. 1933; Briggs, s. 540. Ayrıca bilgi için bkz. Hill/Shuilleabhain s. 222. Birbiri ile ilişkisi bulunan sözleşmeler açısından birinde bulunan açık hukuk seçiminin diğerinde örtülü hukuk seçiminin değerlendirilmesinde önemli bir belirteç olduğu hakkında bkz. Demir-Gökyayla, s. 344; Bayata-Canyaş, Hukuk Seçimi, s. 113.

¹¹⁸⁶ Karan, İlişki, s. 163.

¹¹⁸⁷ Karan, E-Konişmento, s. 43.

¹¹⁸⁸ Proctor, s. 56.

taşıma sözleşmesi ile uyumlu, ona benzer hükümler içermektedir. Bununla beraber, düşük bir olasılık söz konusu olsa da taşıma sözleşmesinde bir devlet hukuku lehine, sonradan düzenlenen konişmentoda ise bir başka devlet hukuku lehine açık hukuk seçimi kaydı yer alabilir. Bu durumun hukuk seçimi açısından nasıl değerlendirileceği incelenmelidir. İlk olarak, taşıma ilişkisinin tarafları karşılıklı irade birliği çerçevesinde konişmentoda yer alan kayıt ile hukuk seçiminde değişiklik yapıldığını teyit edebilirler.¹¹⁸⁹ Böyle bir hâlde sonradan düzenlenen konişmentodaki hukuk seçimi kaydı taşıyıcı ile taşıtan arasındaki ilişkide belirleyici olacaktır.¹¹⁹⁰ Diğer bir ifadeyle konişmentoda yer verilen kayıtla sözleşmede yer verilen önceki kaydın tâdil edildiği varsayılacaktır.¹¹⁹¹ Fakat, taraflarca ilişkinin değiştirildiği teyit edilmezse, bize göre, konişmentonun taşıma sözleşmesindeki hukuk seçimini değiştirdiği kabul edilemeyecektir. Yine üçüncü kişilere karşı bazı fonksiyonları bulunduğu düşünüldüğünde konişmentodaki kaydın taşıma sözleşmesinden farklı olması bazı koşullarda anlam kazanmaktadır. Bu doğrultuda, konişmentodaki hukuk seçiminin farklı olması, taşıma sözleşmesindeki hukuk seçimi kaydını geçersiz kılmamalıdır. İhtilâf hâlinde konişmento hamili taşıtan, talebini sözleşmeye dayandırırsa bir hukuk, konişmentoya dayandırırsa bir başka hukuk uygulanabilecektir.

3.2.3.2.1.7.3. Standart Formların Kullanıldığı Taşıma Belgeleri ve Sözleşmelerdeki Hukuk Seçimi Kaydı

Konişmento ve taşıma sözleşmelerinde standart formların kullanımı ile birlikte, taşıtan veya yükleten ile irade birliği çerçevesinde kararlaştırılmamış kayıtların veya genel işlem şartlarının¹¹⁹² belge içerisinde yer almış olması ihtimal dahilindedir. Söz konusu durum hukuk seçimi şartları açısından ele alınması gereken bazı meseleler doğurmaktadır.

¹¹⁸⁹ Gürses, s. 275.

¹¹⁹⁰ Aynı yönde bkz. Gürses, s. 275.

¹¹⁹¹ Aynı yönde bkz. Gürses, s. 275.

¹¹⁹² Proctor, s. 56; Özçelik, s. 41; Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 140-141; Özgenç, Meseleler, s. 263.

İlk olarak belirtilmelidir ki standart formların kullanıldığı bir taşıma sözleşmesi veya belgesinde bulunan hukuk seçimi kaydının geçerliliği ve etkisini seçilen hukuk belirleyecektir.¹¹⁹³ Türk kanunlar ihtilâfi hukukunda genel işlem şartlarında bulunan bir hukuk seçimi kaydının geçerliliği ve etkisi tartışılmıştır. Bu noktada konuyu iki farklı açıdan ele almak yerinde olacaktır. İlk olarak, taraflar aralarında doğrudan genel işlem şartları içeren bir sözleşme metni kullanmış olabilir. Söz gelimi multimodal taşımacılık hizmeti veren küresel merkezli bir şirket, kendisi tarafından düzenlenen ve hukuk seçimi kaydı içeren, genel işlem şartlarından oluşan bir sözleşmeyi taşıtana sunmuş olabilir. Genel işlem şartları bilindiği üzere karşı tarafa müzakere imkânı vermeyen standart form ve metinleri içermektedir.¹¹⁹⁴ Hukuk seçimi açısından tarafların karşılıklı irade birliğinin bulunup bulunmadığı noktasında tereddüt doğurmaktadır. Türk hukukundaki genel kabule göre böyle bir durumda kendisine genel işlem şartları sunulan tarafın bu şartları açıkça onaylaması veya en azından bu şartlar hakkında bilgisinin bulunduğunu teyit etmesi gerekir.¹¹⁹⁵ Ancak bu hâlde genel işlem şartlarındaki hukuk seçimi, açık hukuk seçimi olarak kabul edilecektir.¹¹⁹⁶ Sözleşmenin karşı tarafının böyle bir onayı bulunmaz

¹¹⁹³ Tiryakioğlu, Taşınır Mallar, s. 27; Demirkol, s. 183.

¹¹⁹⁴ Genel işlem şartları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Eren, Fikret: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, B. 26, Yetkin Yayınları, Ankara 2021, s. 228 vd.; Kılıçoğlu, Ahmet: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, B. 25, Ankara 2021, s. 158 vd.; Gümüş, Mustafa Alper: Borçlar Hukukunun Genel Hükümleri, Yetkin Yayınları, Ankara 2021, s. 169 vd.

¹¹⁹⁵ Nomer, s. 325; Demir-Gökyayla, s. 356; Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 141.

¹¹⁹⁶ Nomer, s. 325; Demir-Gökyayla, s. 356; Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 141. Burada belirtmek gerekir ki İtalyan hukukunda farklı sonuçlara varılan bir karar verilmiştir. İtalyan Yargıtay'ı (*Corte di Cassazione*) tarafından verilen bir kararda multimodal taşıma ilişkisinde denizyolu taşımasını gerçekleştiren MSC (*Mediterranean Shipping Company*) tarafından genel işlem şartları ihtiva eden standart bir multimodal taşıma konişmentosu düzenlenmiştir. İlgili konişmentonun şartlarında Londra Mahkemesi lehine münhasır yetki kaydı ve İngiliz hukuku lehine hukuk seçimi şartı bulunmaktadır. İtalyan Yargıtay'ı tarafından yapılan nihaî değerlendirmede genel işlem şartları içeren konişmentoda yer alan yetki kaydı, her ne kadar yalnızca taşıyıcı tarafından düzenip imzalanmış ise de geçerli bulunmuştur. Zira mahkeme, tarafların içinde bulunduğu ticarî sektörde bu şekilde genel bir uygulamanın mevcut olduğu ve tarafların bu ticarî sektörün teamüllerini bildiğinin farz edildiğini belirterek karşı tarafın da söz konusu yetki kaydının içeriğinden haberdar olup rızasının bulunduğu sonucuna varmıştır. Karar için bkz. *MSC Mediterranean Shipping Company c. Consorzio CTM Altromercato Soc. Coop. A.S.R.L e Agenzia Marittima Le Navi, Corte di Cassazione, 07.09.2016, N. 17675, Il Diritto Marittimo, 2016, Terza Serie, s. 729-731.*

ise, örtülü irade beyanı açısından bu hukuk seçimi kaydı ancak bir gösterge sayılacaktır.¹¹⁹⁷

İkinci olarak, taraflarca bir sözleşme akdedilmiş ve bu sözleşmede bir devlet hukuku seçilmemiş, fakat genel işlem şartları içeren bir başka metne, söz gelimi genel işlem şartları içeren konişmentoya göndermede bulunulmuş olabilir. Söz konusu konişmentoda da bir hukuk seçimi kaydı bulunabilir. Burada tarafların irade birliği içerisinde hukuk seçimi kaydı içeren şartlara atıf yaptıkları değerlendirildiğinde, bunun yukarıda belirtildiği üzere, açık hukuk seçimi olarak nazara alınmasında bir engel bulunmamaktadır.¹¹⁹⁸ *Doğan* ise, her ne kadar açıklaması doğrudan konişmento ve taşıma belgeleri ile ilgili değil ise de, genel anlamda hukuk seçimi içeren başka bir sözleşmeye atıfta bulunulmasını örtülü hukuk seçimi olarak değerlendirmiştir.¹¹⁹⁹

3.2.3.2.2. Hukuk Seçiminin Bulunmaması Hâlinde Objektif Bağlama Kuralına Göre Uygulanacak Hukukun Tayini

3.2.3.2.2.1. Genel Olarak

Eşyanın taşınmasını konu alan sözleşmelerden doğan uyuşmazlıklarda, daha önceden ifade edildiği üzere, uluslararası konvansiyonların uygulanması muhtemeldir. Konvansiyon hükümlerinin uygulama alanı dışında kalan hâllerde de tarafların hukuk seçimine etki tanınacaktır. Bununla beraber kimi zaman taraflar hukuk seçimi imkânını kullanmamakta veya hukuk seçimi hususunda mutabakata varamamaktadır. Bu bağlamda herhangi bir açık hukuk seçiminin bulunmadığı, seçimin geçersiz olduğu veya sözleşmeden hâlin tüm şartlarına göre örtülü bir hukuk seçiminin bulunduğu

¹¹⁹⁷ Nomer, s. 325; Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 141.

¹¹⁹⁸ Aynı yönde bkz. Demirkol, s. 183. Çarter sözleşmeleri hakkında benzer yönde bkz. Özçelik, s. 173.

¹¹⁹⁹ Bkz. Doğan, İş Akdi, s. 21.

anlaşılmasını hâllerde ise objektif bağlama kuralına göre uygulanacak hukuk belirlenir.¹²⁰⁰

Taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk Roma Konvansiyonu, Roma I Tüzüğü ve MÖHUK'ta ayrıca düzenlenmiştir. Taşıma sözleşmelerinden söz edilirken eşya ve yolcu taşımacılığı şeklinde ikili bir ayırım yapılmaktadır. Roma Konvansiyonu ve MÖHUK'ta yolcuların taşınması hakkında bir hüküm bulunmazken, Roma I Tüzüğü m. 5'te bu konu da ele alınmıştır. Eşya taşımalarına dair objektif bağlama kuralı ise her üç düzenlemede sözleşmeye uygulanacak hukuk hakkındaki genel kuraldan farklı tutulmuştur. *Tonolo* ve *Nielsen* eşya taşıma sözleşmelerine dair özel bir objektif bağlama kuralına yer verilmesinin nedenini karakteristik edim borçlusunu taşıyıcının işyeri veya mutad meskeni hukukunun en sıkı ilişkiyi tesis etmekte tek başına yeterli görülmemesi olarak açıklamaktadır.¹²⁰¹ Yabancılık unsuru taşıyan eşya taşıma sözleşmeleri, çoğu durumda sözleşmenin taraflarının tâbiyeti, ikametgâhı ve mutad meskeni, eşyanın teslim alındığı yer ve teslim edileceği yer, taşıma aracının sicil devleti ve burada sayılmayan sözleşme ile ilişkili pek çok irtibatın birden çok ülke ile ilişkili olduğu sözleşmelerdir.¹²⁰² Bu sebeple de birden çok hukuk düzeni ile de bağlantılı bulunmaktadır.¹²⁰³ En sıkı ilişkiyi tesis eden bağlama kuralının oluşturulması tüm bu bağlantıların da değerlendirilmesini gerektirmektedir. Geçmişte, yabancı hukuk düzenlerinde ve Türk hukukunda, eşya taşıma sözleşmelerinde objektif bağlamanın tesisi için gerekli bağlama noktası olarak akdin yapıldığı yer hukuku, akdin ifa yeri hukuku, varma yeri hukuku, taşıma aracının bayrak

¹²⁰⁰ Fentiman, s. 444-445; Tonolo, Sara: "La Legge Applicabile ai Contratti di Trasporto nel Regolamento Roma I", *Rivista di Diritto Internazionale Privato e Processuale*, 2009, Vol. 45, N. 1, s. 314. Genel anlamda objektif bağlama kuralı hakkındaki düzenlemeler, özellikle ekonomik ve ticarî boyutu yoğun meselelerde tarafların beklentileri ile aynı doğrultuda hukukî öngörülebilirlik, uygulama birliği ve güven sağladığından önem taşımaktadır. Bkz. Giuliano-Lagarde Raporu, Introduction para. 2; Stone, s. 423.

¹²⁰¹ Tonolo, s. 320; Nielsen, Peter A.: "The Rome I Regulation and Contracts of Carriage", (ed. Ferrari, Franco/Leible, Stefan), *Rome I Regulation: The Law Applicable to Contractual Obligations in Europe*, Sellier European Law Publishers, Munich 2009, s. 103.

¹²⁰² Okoli, Chukwuma: "Choice of Law for Contracts of Carriage of Goods in the European Union", *LMCLQ*, 2015, s. 513.

¹²⁰³ Okoli, s. 513.

devleti hukukunun esas alınması gerektiği şeklinde çeşitli önerilerde bulunulmuştur.¹²⁰⁴ Bununla birlikte objektif bağlama kuralının tayininde sayılan bağlama noktalarının hiçbirisi tek başına taşıma sözleşmesi ile en sıkı irtibatlı hukuku tesiste yeterli bulunmamıştır.¹²⁰⁵

Multimodal taşıma sözleşmelerinde ise taşıma ilişkisine dahil olan ve farklı ülkelerle bağlantı tesis eden irtibatların sayısı, alelade bir eşya taşıma sözleşmesine kıyasla daha da fazladır. En sıkı ilişkiyi kurmak, bu anlamda, multimodal taşıma sözleşmeleri bakımından biraz daha zorludur. Bu doğrultuda, aşağıda, eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk hakkında Roma Sözleşmesi, Roma I Tüzüğü ve MÖHUK m. 29'da yer alan bağlama kuralı multimodal taşıma sözleşmeleri açısından değerlendirilerek hükmün en sıkı ilişkiyi tesis etme konusunda elverişliliği ele alınacak ve çeşitli önerilere yer verilecektir.

3.2.3.2.2.2. Roma Konvansiyonu'nun Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Düzenlemesi

Roma Konvansiyonu'nda sözleşmeye uygulanacak hukuk hakkındaki genel kural olan m. 4 kapsamında eşya taşıma sözleşmelerine ilişkin objektif bağlama kuralı ayrı bir fıkra ile düzenlenmiştir. Roma Konvansiyonu m. 4(4)'te eşya taşıma sözleşmeleri için tarafların hukuk seçiminde bulunmadığı hâlde uygulanacak hukukun m. 4(2)'de yer alan genel kurala göre belirlenmeyeceği açıkça vurgulanmıştır. Buna göre, sözleşmenin akdedildiği sırada taşıyıcının esas işyeri, aynı zamanda eşyanın teslim alındığı yer veya teslim

¹²⁰⁴ Bilgi ve eleştiriler için bkz. Göğer, Erdoğan: Deniz Hukukundaki Eşya Taşıma (Navlun) Mukavelelerinden Doğan Kanunlar İhtilâfi, Ajans-Türk Matbaası, Ankara 1965, s. 29-37; Şanlı, Cemal: Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemelerin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk, çalışmamızda "Sivil Havacılık" olarak adlandırılmıştır, Kazancı Hukuk Yayınları, İstanbul 1992, s. 62 vd.; Şit, Karayolu, s. 89. Göğer tarafından hatta geçmişte denizde eşya taşıma ilişkilerinde ihtilâfin yüklenme veya eşyanın indirilmesine ilişkin olmasına göre varma limanı hukuku ile yüklenme limanı hukuklarının birlikte uygulanmasının öngörüldüğü belirtilmektedir. Bununla birlikte ihtilâfin hangisine ilişkin olduğuna dair belirgin bir sınır çizmenin mümkün olmadığı hâllerde uygulanacak hukukun tespitinin de güç olduğu ifade edilerek yazar tarafından söz konusu uygulama eleştirilmiştir. Bkz. Göğer, s. 68.

¹²⁰⁵ Göğer, s. 29-37; Şanlı, Sivil Havacılık, s. 62 vd.

edileceği yer ise ya da taşıtanın esas işyeri ise¹²⁰⁶ ilgili devlet hukuku en sıkı ilişkili olduğu kabul edilerek, uygulanır. Söz konusu bağlama kuralının, esas amacı eşyanın taşınması olan sözleşmelere uygulanacağı belirtilmiştir. Multimodal taşıma sözleşmesinin vasıflandırılması ve bağlama kuralının tespiti konusundaki açıklamalarımızda sözleşmenin esas amacının eşyanın taşınması olduğu tespit edildiğinden, multimodal taşıma sözleşmesinin Konvansiyon m. 4(4) kapsamında incelenmesi uygun olacaktır.¹²⁰⁷

Roma Konvansiyonu eşya taşıma sözleşmeleri için bir alternatif bağlama kuralına yer vermektedir. Sözleşmenin kurulduğu sırada taşıyıcının esas işyeri hukuku ile örtüşen üç bağlama noktasından birisinin belirli bir hukuka işaret etmesi karinenin uygulanabilmesi için yeterlidir. Çeşitli varsayımlardan hareketle incelediğimiz multimodal taşıma sözleşmesi açısından taşıyıcının esas işyeri ile taşıtanın esas işyerinin aynı ülkede bulunduğu durumların pek çoğunda, eşyanın teslim alındığı veya teslim edilmesi kararlaştırılan yerlerden birisinin de aynı ülkede bulunduğu sonucuna varmak mümkündür. Diğer bir ifadeyle, alternatif bağlama kuralında yer alan alternatiflerden ikisi aynı anda işleyebilmektedir. Bununla birlikte bağlama noktalarından hangisine öncelik tanınacağı hakkında bir tartışmaya yer vermeye de gerek duyulmamaktadır. Zira hepsi aynı hukuka işaret ettiğinden bu devlet hukukunun en sıkı ilişkiyi tesis ettiği kanaâtini de pekiştirmektedir.

Kuralda birden çok bağlama noktasına yer verilmesi, birden çok ülkeye dağılmış iribatlar içeren taşıma ilişkilerinde bir şekilde uygulanacak hukukun tespitini kolaylaştırmaktadır. Ancak örneğin Birinci Bölüm’de verdiğimiz Aydın’dan Amerika’nın Cleveland şehrine kuruyemiş emtiâsının taşınması örneğinde *Maersk* gibi küresel taşımacılık ilişkisi yürüten

¹²⁰⁶ Biz burada her ne kadar taşıtan olarak belirtmiş isek de Giuliano/Lagarde Raporu’nda Roma Konvansiyonu’nun metninde kullanılan “*consignor*” ifadesinin eşyayı taşınmak üzere taşıyıcıya teslim eden kişi olarak anlaşılması gerektiği vurgulanmıştır. Bu bağlamda yükletenin esas işyeri hukuku da Rapor’a göre maddedeki bağlama noktalarından birisini oluşturmaktadır. Bkz. Giuliano/Lagarde Raporu, Uniform Rules, Article 4, para. 5. Giuliano/Lagarde Raporu’nun bu ifadesi hakkındaki eleştirilerimize Roma I Tüzüğü hakkında açıklamalarımız altında yer verilmektedir. Söz konusu eleştiriler için bkz. Başlık 3.2.3.2.2.3.

¹²⁰⁷ Hoeks, s. 445.

bir taşıyıcı ile taşıma sözleşmesi kurulduğunda, bu taşıyıcının esas işyerinin malın teslim alındığı yer, teslim edilmesi kararlaştırılan yer veya taşıtanın esas işyeri ile örtüşmemesi mümkündür. Diğer bir ifadeyle m. 4(4)'te yer verilen karine uygulanamayabilir. Bu bakımdan, söz konusu şartları taşımayan sözleşmelere uygulanacak hukukun nasıl belirleneceği hakkında bir açıklamaya yer verilmediğinden, konu öğretiyi meşgul etmiştir. Genel anlamda öğretilde, m. 4(4)'ün ilk cümlesi dikkate alındığında eşya taşıma sözleşmelerine, sözleşmelere uygulanacak hukuk hakkındaki m. 4(2)'deki genel karinenin uygulanamayacağı ifade edilmektedir.¹²⁰⁸ Zira bu cümlede bir eşya taşıma sözleşmesinin genel kurala tâbi olmayacağı açıkça belirtilmiştir. Bu bağlamda sözleşmeye uygulanacak hukuk hakkındaki genel kuraldan istifade edilmeden doğrudan m. 4(1)'e göre hâlin tüm şartları dikkate alınarak en sıkı ilişkili hukuk tespit edilmelidir.¹²⁰⁹

Son olarak, mahkemenin sözleşmeyi parçalara ayırarak birden fazla hukukun uygulanmasına karar verebilme imkânı tartışılmalıdır. Zira multimodal taşıma sözleşmesi gibi karma yapı ve pek çok yer ile irtibatlı sözleşmeler açısından bu imkân önem taşımaktadır. Daha önce hukuk seçimi ile ilgili açıklamalarımızda tarafların kısmî hukuk seçiminde bulunabileceği belirtilmişti. Burada ise herhangi bir taraf iradesi söz konusu olmaksızın mahkeme kendiliğinden kısmî hukuk tayininde bulunmaktadır. Hukuk seçimi imkânında dahi uygulanacak hukukun parçalanmasına ihtiyatla yaklaşmakta, sözleşmenin geçerliliği ve sonuçları açısından karışıklık doğurabileceği düşünülmektedir.¹²¹⁰ Zira hukuk düzenlerinde kurallar birbirlerinden etkilenerek oluşturulmakta ve anlamlı bir bütün hâline gelmektedir.¹²¹¹ Bu bakımdan sözleşmenin

¹²⁰⁸ Plender/Wilderspin, s. 205; Morse, Robin: "Contracts of Carriage and the Conflict of Laws", *Convergence and Divergence in Private International Law (Liber Amicorum Kurt Siehr)*, ed. Boele-Woelki, Katharina/Einhorn, Talia/Girsbergers, Daniel/Symeonides, Symeon, Eleven International Publishing, Zurich/The Hague 2010, s. 464; Schultsz, s. 194; Nielsen, s. 103.

¹²⁰⁹ Aynı yönde bkz. Plender/Wilderspin, s. 205; Morse, s. 464; Schultsz, s. 194; Hoeks, s. 451; Nielsen, s. 103; Beaumont/McEleavy, s. 472; Cheshire/North/Fawcett, s. 730.

¹²¹⁰ Bkz. Hill/Shuilleabhain, s. 225; Symeonides, *Choice of Law*, s. 222.

¹²¹¹ Hill/Shuilleabhain, s. 225.

parçalanarak farklı kısımlara farklı hukukların uygulanması sözleşmenin içerisindeki uyumun kaçırılmasına ve maddî hukuk anlamında da uyumsuz sonuçlara varılmasına neden olabilecektir.¹²¹² Söz konusu doğrultuda mahkemeler tarafından uygulanacak hukukun parçalanmasına pek az hukuk düzeni izin vermektedir.¹²¹³ Roma Sözleşmesi m. 4(1)'de de sözleşmenin bir kısmının bir başka hukukla daha sıkı ilişkili olması hâlinde, istisnaen, bu hukuka tâbi tutulabileceği belirtilmiştir.¹²¹⁴ Eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk hakkındaki düzenleme de yine m. 4'te yer aldığından bu kuralın eşya taşıma sözleşmeleri için de geçerli olduğunu düşünmekteyiz.

Avrupa Birliği Adalet Divanı (ABAD), *Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v. Balkanende Oosthuizen BV and MIC Operations BV* davasında, kiralama ve eşya taşıma sözleşmesinin unsurlarını bir arada bulduran bir çarter sözleşmesine uygulanacak hukukun tespiti konusu tartışılmıştır.¹²¹⁵ Roma Konvansiyonu kapsamında sözleşmenin parçalara ayrılmasının mümkün olup olmadığı hakkında Hollanda Yüksek Mahkemesi tarafından istenen görüş doğrultusunda bir ön karar verilmiştir.¹²¹⁶ ABAD, her ne kadar Roma Konvansiyonu bakımından uygulanacak hukukun bölümlendirilmesinin mümkün olduğunu ifade etmiş ise de ancak çok istisnaî hâllerde sözleşmenin birbirinden bağımsız, bölünebilir kısımlarına ayrı hukuku düzenlerine ait kuralların uygulanabileceğini vurgulamıştır.¹²¹⁷ Dolayısıyla, prensip olarak, sözleşmeyi tek bir hukukun idare etmesi

¹²¹² Hill/Shuilleabhain, s. 225; Symeonides, Choice of Law, s. 222; Şit, Karayolu, s. 84-86.

¹²¹³ Ayrıntılı bilgi için bkz. Symeonides, Choice of Law, s. 231 vd.

¹²¹⁴ Belirtilen hükmün de bir kısmî istisna kuralı (kaçış hükmü) olduğu hakkında bkz. Wilke, s. 133; Güngör, Yakınlık Yaklaşımı, s. 138.

¹²¹⁵ *Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v. Balkanende Oosthuizen BV and MIC Operations BV*, Case C-133/08, para. 44-45. Erişim için bkz. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62008CJ0133&from=EN>>, (21.03.2020).

¹²¹⁶ Bkz. *Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v. Balkanende Oosthuizen BV and MIC Operations BV*, para. 44-45.

¹²¹⁷ Söz konusu kararda uygulanacak hukukun bölünmesi daha ziyade sözleşmenin çarter sözleşmesi ile taşıma sözleşmesine dair bölümleri arasında gerçekleşecek biçimde tartışmaya konu olmuştur. Bkz. *Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v. Balkanende Oosthuizen BV and MIC Operations BV*, para. 44-45.

gerektiği belirtilmiştir.¹²¹⁸ Bunun aynı zamanda taraflar açısından öngörülebilirliğin temel bir yönü olduğunun altı çizilmiştir.¹²¹⁹

Sonuç olarak Roma Konvansiyonu açısından multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk eşya taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuka dair m. 4(4)'te yer alan özel hükme göre belirlenecektir. Multimodal taşıma sözleşmesi gibi karma yapıli sözleşmelerde uygulanacak hukuk mahkeme tarafından sözleşmenin ayrılabilir kısımları için ayrı ayrı belirlenebilecek ise de bu pek tercih edilmesi önerilen bir uygulama değildir.¹²²⁰

3.2.3.2.2.3. Roma I Tüzüğü'nün Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Düzenlemesi

Taşıma sözleşmeleri Roma I Tüzüğü'nde eşya ve yolcu taşımaları için ayrı kurallar belirlenmek suretiyle m. 5'te ele alınmıştır. İlk etapta Tüzüğün hazırlık çalışmalarında, taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk konusunun farklı bir yaklaşım çerçevesinde ele alınması gerektiği düşünülmüştür. Roma Konvansiyonu'nda bulunan kural basitleştirilerek, yolcu veya eşya taşıma sözleşmeleri arasında bir fark yaratılmaksızın tüm taşıma sözleşmelerine objektif akit statüsü olarak taşıyıcının mutad meskeni hukuku uygulanmak istenmiştir.¹²²¹ Aynı zamanda kuralın ilk hâlinde bir istisna hükmüne yer verilmemiştir.¹²²² Sonradan Tüzüğün nihaî metninde ise, hazırlık çalışmaları ve

¹²¹⁸ Bkz. *Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v. Balkanende Oosthuizen BV and MIC Operations BV*, para. 44-45.

¹²¹⁹ *Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v. Balkanende Oosthuizen BV and MIC Operations BV*, para. 44.

¹²²⁰ *Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v. Balkanende Oosthuizen BV and MIC Operations BV*, para. 44.

¹²²¹ Bkz. Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on the law applicable to contractual obligations (Rome I), 15.12.2005, COM (2005) 650 final, m. 4(1-c), çalışmamızda "Proposal (Rome I)" olarak anılmıştır, s. 15. Erişim için bkz. <<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0650:FIN:EN:PDF>>, (03.03.2020). Roma I Tüzüğü'ne göre mutad meskenin tespitinde m. 19'dan istifade edilmektedir. Mutad meskenin belirlenmesinde sözleşmenin kuruluş anı esas alınacaktır. Gerçek kişiler için profesyonel nedenlerle kurulan sözleşmelerde esas işyeri, tüzel kişiler için ise merkezi idare yeri, mutad meskenin belirlenmesinde rol oynayacaktır. Ayrıntılı bilgi ve tartışmalar için bkz. Hill/Shuilleabhain, s. 237-238.

¹²²² Proposal (Rome I), m. 4(1-c). Böyle bir tercihin yapılmasının geri planı hakkında Tüzüğün önerisine dair ilgili metinde herhangi bir açıklamaya yer verilmemiştir. Bununla birlikte, Max Planck Karşılaştırmalı

önerilerden farklı biçimde, Roma Konvansiyonu'na benzerlik gösteren fakat daha ayrıntılı düzenlenen, ilaveten yolcu taşıma sözleşmelerini de ayrıca değerlendiren bir kural ortaya koyulmuştur. Nitekim, eşya taşımalarında genellikle tacirler arası profesyonel bir akit düzenlenmekteyken, yolcu taşımaları bir tüketici akdine benzetildiğinden yolcu lehine zayıf tarafı koruyucu hükümlerin benimsenmesi gerektiği düşünülmüştür.¹²²³

Mevcut çalışma bakımından önem taşıyan eşya taşıma sözleşmeleri hakkındaki düzenlemenin yer aldığı ilk fıkrada, tarafların uygulanacak hukuku seçmemeleri hâlinde uygulanmak üzere bir objektif bağlama kuralına yer verilmiştir. Buna göre, taşıyıcının mutad meskeni, sözleşmede belirtilen eşyanın teslim alınacağı yer, teslim edileceği yer ya da taşıtanın mutad meskeninin bulunduğu yer ile aynı ülkede bulunmakta ise, bu yer hukuku ilişkiye uygulanacaktır. Dolayısıyla, Roma Konvansiyonu'na benzer şekilde, taşıyıcının mutad meskeni en sıkı ilişkili hukukun tayininde hareket noktasını

ve Milletlerarası Özel Hukuk Enstitüsü'nün Tüzük önerisi hakkındaki değerlendirmelerine göre, taşıma sözleşmeleri için özel bir kural yaratma ihtiyacının özellikle elverişli bayrak devletlerinden (*flag of convenience*) birisinin taşıyıcının mutad meskeni niteliği taşıması durumunda, bu devlet hukukunun esasında taraflar arasındaki sözleşmenin icrası ile herhangi bir bağlantısının bulunmamasına rağmen uygulanacak hukuk olarak meselelere tatbikinin önlenmesi ihtiyacı yatmaktadır. Bununla birlikte ilgili çalışma grubunun yorumlarına göre, Öneri'de herhangi bir istisna kuralının yer almaması mahkemenin gerek gördüğünde taşıyıcının mutad meskeni hukukunu uygulamaktan kaçınabilmesini engellemektedir. Bkz. Max Planck Institute for Comparative and International Private Law Comments on the European Commission's Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on the law applicable to contractual obligations (Rome I), çalışmamızda "Max Planck Comments on Commission's Proposal" olarak anılmıştır, *Rebels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht*, 2007, Vol. 71, N. 1, s. 262. Aynı zamanda bkz. Schultsz, s. 196. Son olarak Max Planck Enstitüsü'nün Çalışma Grubu farklı bir çalışmada, genel olarak, elverişli bayrak devleti sicilinde kayıtlı gemilerin çarter sözleşmelerinin icrasında kullanıldığını tespit etmiştir. Diğer eşya taşıma sözleşmelerinin ise çoğunlukla başka devletlerde kurulu şirketler tarafından ticari faaliyet olarak gerçekleştirildiğini belirtmiştir. Bu sebeple uygulanacak hukuk konusunda özel bir kanunlar ihtilafı kuralına gerek olmadığına da altı çizilmiştir. Aksi durumda, diğer bir ifadeyle elverişli bayrak devleti hukukunun sözleşme ile bağlantısı bulunmazken objektif bağlama kuralına göre uygulanacak hukuk olarak belirlenmesinde, istisna kuralı çerçevesinde yakın ilişkisi bulunmayan bu hukukun bertaraf edilebileceği savunulmuştur. Bkz. Max Planck Comments on Green Paper, s. 44-45.

¹²²³ Hill/Shuilleabhain, s. 247.

oluşturmakta, sayılan diğer üç bağlantıdan en azından birisinin de bu yer hukukuna işaret etmesi gereği aranmaktadır.¹²²⁴

Roma Konvansiyonu hakkındaki tartışmalarda değindiğimiz üzere, sayılan üç bağlantıdan birden fazlası aynı hukuka işaret etmekteyse, bu durum ilgili hukukun sözleşmeyle en sıkı ilişkili hukuk olması ihtimalini kuvvetlendirmektedir. Roma Konvansiyonu ve aşağıda ele alacağımız MÖHUK'tan farklı olarak, taşıyıcının mutad meskeni ile maddede sayılan üç unsurdan herhangi birisinin aynı devlet hukuku üzerinde örtüşmemesi durumu için ise maddede özel bir hüküm öngörülmüştür.¹²²⁵ Böyle bir hâlde, taraflarca sözleşmede kararlaştırılan teslim yeri hukuku uygulanacaktır. *Fentiman*'a göre teslim yeri hukukunun uygulanması, eşyanın kaybı veya zarar görmesi hâlinde davanın teslim yerinde açılacağı, uygulanacak hukukun da bu doğrultuda mahkemenin hukuku olması gerektiği fikrinden doğmaktadır.¹²²⁶

Teslim yeri kuralı ile Roma Konvansiyonu dönemindeki, eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuku belirleyen karinenin şartlarının sağlanmaması durumunda uygulanacak hukukun nasıl tespit edileceğine dair tartışmalara, Roma I Tüzüğü açısından nokta koyulmuştur.¹²²⁷ Bununla birlikte yeni düzenleme çeşitli eleştirilere maruz kalmıştır. Bunlardan en önemlisi yeni düzenlemenin, Roma I Tüzüğü m. 5(1)'i uygulanacak hukukun tespitine yarayan bir karineden öte katı bir kural hâline getirdiğidir.¹²²⁸ Bu eleştiriye katılmakla birlikte, ayrıca kanaatimize göre, teslim yeri

¹²²⁴ Söz konusu düzenleme ile taşıma sözleşmesi gibi pek çok ülke ile irtibatı bir arada barındıran ihtilâflarda *forum shopping*'in de önüne geçileceği savunulmuştur. Bkz. Tonolo, s. 321.

¹²²⁵ Söz konusu hükmün, Roma Konvansiyonu'nda, ilgili kuralda yer alan bağlama noktalarının belirli bir hukuk üzerinde gruplanmamasının ve bu sebeple kuralın işlevsiz kalmasının yarattığı belirsizliği ortadan kaldırdığı ve hukukî kesinlik ile öngörülebilirliğe katkıda bulunduğuna dair bkz. Czepelak, s. 46, 67.

¹²²⁶ Bkz. *Fentiman*, s. 447; Nielsen, s. 106.

¹²²⁷ Tonolo, s. 320. Eşyanın teslim yeri taraflar arasında bir anlaşma ile sonradan değişikliğe uğrarsa, *Morse* tarafından yeni teslim yerinin dikkate alınarak uygulanacak hukukun belirlenmesi gerektiği savunulmaktadır. Bkz. *Morse*, s. 473.

¹²²⁸ Bkz. *Fentiman*, s. 444; Plender/Wilderspin, s. 207; *Morse*, s. 471.

hukuku da eşya taşıma ilişkisinde tek başına en sıkı ilişkili hukuku tesis etmekte yeterli değildir.¹²²⁹ Ek olarak, bazen taşıma sözleşmelerinde teslim yerinin kesin olarak kararlaştırılmadığı hâller de söz konusudur. Örneğin bazı sözleşme örneklerinde taşıyıcının çeşitli koşullara göre bazı alternatif limanlara eşyayı bırakması öngörülebilmektedir. Aynı zamanda taşınacak eşyanın birden çok yerde kısım kısım teslim edilmesi de kararlaştırılmış olabilir.¹²³⁰ Öğretide teslim yerinin uygulanacak hukuka göre belirleneceği sözleşmeler açısından da kuralın işleyişi problemlili bulunmuştur.¹²³¹

Okoli kuralın işleyişinin sorun doğurduğu hâllerde, yükün fiilen gönderildiği veya gönderilmesinin amaçlandığı yerin tespit edilmesi ve kuralın buna göre uygulanması gerektiği fikrini savunmaktadır.¹²³² Aynı zamanda yazar, sözleşmede birden fazla teslim yeri kararlaştırıldı ise de en sıkı ilişkili olana göre uygulanacak hukukun belirlenmesi gerektiğini belirtmektedir.¹²³³ *Fentiman* ise, sözleşmeye uygulanacak hukuk hakkındaki genel kural olan m. 4(2)'ye göre uygulanacak hukukun tespit edilmesi gerektiğini ifade etmektedir.¹²³⁴ Bize göre de *Fentiman* tarafından yer verilen çözüm uygundur. Teslim yeri kesin olarak sözleşmeden anlaşılamiyorsa kuralın uygulanması mümkün olmayacaktır.¹²³⁵ Bu bağlamda sözleşmeye uygulanacak hukuk hakkındaki genel kurala göre uygulanacak hukuk tesis edilmelidir.¹²³⁶ Roma Konvansiyonu'nda eşya taşıma

¹²²⁹ Benzer yönde eleştiriler ve örnekler için bkz. Nielsen, s. 106-107.

¹²³⁰ Nita, s. 266; Beaumont/McEleavy, s. 473.

¹²³¹ Bkz. Johansson, s. 102; Stone, s. 422; Dicey/Morris/Collins, s. 1936; Morse, s. 473, dp. 62; Nielsen, s. 107.

¹²³² Bkz. Okoli, s. 523. Teslim yerinin tespiti hakkında ayrıca bkz. Briggs, s. 560.

¹²³³ Bkz. Okoli, s. 522. Multimodal taşıma sözleşmeleri açısından ifa yerinin birden fazla olması mahkemelerin yetkisi açısından da çeşitli tartışmalara konu olmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. Şit-Köşgeroğlu, İfa Yeri Kuralı, s. 320.

¹²³⁴ Bkz. Fentiman, s. 448.

¹²³⁵ Fentiman, s. 448.

¹²³⁶ Aynı yönde bkz. Fentiman, s. 448. Benzer yönde bkz. Nita, s. 266.

sözleşmesi hakkında genel kuralda yer verilen karinenin uygulanamayacağını belirten bir hüküm Roma I Tüzüğü m. 5'te bulunmadığından tarafımızca genel kuraldaki karinenin uygulanması mümkün görülmüştür. Maddenin düzenlenişi ve tüm bu eleştiriler dikkate alındığında sonuç olarak, maddede yer verilen ilk karinenin şartlarının sağlanmaması hâlinde teslim yeri hukukunun uygulanmasını gerekli gören düzenleme yerine, açık bir kural çerçevesinde en sıkı ilişkinin tespitinin mahkemeye bırakılmasının daha uygun bir çözüm olabileceği düşünülmektedir.

Söz konusu hüküm ayrıntılı şekilde analiz edildiğinde, bağlama noktalarının anlamının belirlenmesinin de kuralın uygulanabilmesi açısından önem taşıdığı anlaşılmaktadır. Roma Konvansiyonu'nda taşıyıcının¹²³⁷ işyeri kavramı benimsenmişken, Roma I Tüzüğü'nde taşıyıcının mutad meskeni ifadesi tercih edilmiştir. Mutad mesken ifadesi ile sözleşmeyi bir ticarî faaliyet çerçevesinde gerçekleştiren gerçek kişiler için esas işyeri, tüzel kişiler ve benzeri kuruluşlar için ise yönetim merkezinin anlaşılması gerektiği belirtilmiştir. Aynı maddede, sözleşmenin tüzel kişinin şubesi, acentesi veya bağlı kuruluşu tarafından akdedilmesi ve yalnızca o kuruluş tarafından icra edilecek olması durumunda, bu birimin bulunduğu yer hukukunun “taşıyıcının mutad meskeni” olarak kabul edilmesi gerektiği de tespit edilmiştir. Dolayısıyla, aynı tespit Roma I Tüzüğü m. 5'te yer alan taşıtanın mutad meskeninin belirlenmesi için de söz konusu olmaktadır.

Roma I Tüzüğü m. 5'te yer alan diğer bağlama noktaları, ayrılma yeri ile varma yeridir. Bunların nasıl tespit edileceğine, mutad mesken bağlama noktasının aksine, Roma I Tüzüğü'nde yer verilmemiştir. Dolayısıyla, kuralı uygulayan mahkemenin daha ziyade kendi hukukuna göre ilgili bağlama noktalarının anlamını belirlemesi gerekir. Bahsi

¹²³⁷ Roma I Tüzüğü açısından “taşıyıcı”, “taşıtan” kavramları Roma I Tüzüğü'nün Önsözü para. 22'de açıklanmıştır. Hatırlanacağı üzere Roma Konvansiyonu'na dair Giuliano/Lagarde Raporu'nda, Roma Konvansiyonu'nun İngilizce metninde yer verilen “*consignor*” kavramının eşyayı taşıyıcıya teslim eden herhangi bir kişi olabileceği belirtilmişti. Bu bağlamda yükletenin işyeri de maddenin kapsamında değerlendirilmesi gereken bir bağlama kuralı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bununla beraber yükleten, eğer taşıtan değilse, taşıma sözleşmesinin tarafı değildir. Bu durumda madde kapsamında yükletenin işyerinin değerlendirilmesi anlamsız kalmaktadır. Söz konusu yaklaşım Roma I Tüzüğü'nün Önsözü para. 22'de farklılaştırılmıştır. Önsöz'de, “*consignor*” taşıyıcı ile taşıma sözleşmesi akdeden kişi olarak tanımlanmıştır. Bu tanım çalışmamızın ilk kısmında açıkladığımız “taşıtan” kavramı ile örtüşmekte ve yükletene dair bağlama noktasını maddenin kapsamı dışında bırakmaktadır.

geçen bağlama kuralları Konvansiyon'daki benzerleri ile bir kısım farklılıklar içermektedir. Roma Konvansiyonu'nda eşyanın “teslim alındığı yer” (*place of receipt*) yerine “yükleme yeri” (*place of loading*)¹²³⁸, eşyanın “teslim edildiği yer” (*place of delivery*) yerine ise “boşaltma yeri” (*place of discharge*)¹²³⁹ kavramlarının kullanıldığına dikkat çekilmelidir. *Plender* ve *Wilderspin* tarafından Roma Konvansiyonu ile Roma I Tüzüğü arasındaki farkın önemli bir değişikliğe işaret etmediği ifade edilmiştir.¹²⁴⁰ *Czepelak* tarafından ise, Roma Sözleşmesi'nde kullanılan terimlerin teknik olduğu, Roma I Tüzüğü'nde bunların yalınlaştırıldığı belirtilmiştir.¹²⁴¹ Bununla birlikte bizim de katıldığımız görüşe göre, kavramlar arasında önemli işlevsel farklılıklar olabilecektir.¹²⁴² Multimodal taşıma sözleşmesi örneğinde farklılıkları değerlendirdiğimizde, eşyanın MTO'ya veya temsilcisine teslim edildiği yer ile taşıma aracına yüklendiği yer ve taşıma aracından indirildiği yer ile gönderilene teslim edildiği yerlerin hepsi farklı ülkelerde bulunabilecektir. Nitekim CMNI Konvansiyonu m. 29'da yer verilen kanunlar ihtilâfi kurallarının 3. fıkrasında bu paragrafta saydığımız tüm bağlama noktalarına ayrı ayrı yer verilmiştir.¹²⁴³ CMNI Konvansiyonu'nda böyle bir kural düzenlemesinin bulunması da söz konusu bağlama noktalarının farklı yerlere işaret edebileceğini göstermektedir.

¹²³⁸ Hatırlanacağı üzere yükleme kavramı özetle eşyanın gemiye bindirilmesi, aktarılmasıdır. Bkz. Deniz, Konteyner, s. 35.

¹²³⁹ Yine hatırlanacağı üzere boşaltma, gönderilen veya temsilcisi tarafından teslim alınmak üzere taşıma aracından yükün indirilmesi anlamına gelmektedir. Deniz, Konteyner, s. 38-39. Benzer yönde bkz. Stone, s. 457.

¹²⁴⁰ Bkz. *Plender/Wilderspin*, s. 212.

¹²⁴¹ Bkz. *Czepelak*, s. 65.

¹²⁴² Aynı yönde bkz. Morse, s. 471.

¹²⁴³ Kuralın çevirisine göre, “Sözleşme kurulduğu anda, yükleme limanı ya da yükün tesellüm yeri veya boşaltma limanı ya da teslim yeri veyahut da taşıtanın ana işletme merkezinin de o Devlette bulunması kaydıyla taşıyıcının ana işletme merkezinin bulunduğu Devletin en sıkı ilişkili Devlet olduğu kabul edilecektir. Taşıyıcının karada işyeri olmaması ve taşıma sözleşmelerini gemisi üzerinde akdetmesi halinde, sözleşmenin, yükleme limanı ya da yükün tesellüm yeri veya boşaltma limanı ya da teslim yeri veyahut da taşıtanın ana işletme merkezinin de o Devlette bulunması kaydıyla, geminin tescil edildiği veya bayrağını çektiği Devletin en sıkı ilişkili Devlet olduğu kabul edilecektir.” Faydalandığımız birebir çevirisi için bkz. Ciğer, Selim: “İç Su Yolları ile Yük Taşınması Konulu Sözleşmeler ile İlgili Budapeşte Konvansiyonu (CMNI)”, çalışmamızda “CMNI” olarak anılmıştır, Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2022, C. 12, S. 2, s. 1406.

Maddede yer verilen tüm bağlama noktalarının sözleşmenin akdedildiği ana sabitlendiğine dikkat çekmek gerekir. Giuliano-Lagarde Raporu'nda da Roma Konvansiyonu için tarafların daha sonra eşyanın farklı bir devletten teslim alınacağı veya teslim edileceğine karar vermesinin uygulanacak hukukta bir değişiklik gerçekleştirmeyeceği ifade edilmiştir.¹²⁴⁴ Aynı durum, taşıyıcının ve taşıtanın mutad meskeninin değişmesi konusunda da söz konusudur. Bununla birlikte, dava tarihinde taşıyıcı veya taşıtanın mutad meskeni hukuku sözleşme ile zayıf bağlantılı olursa, istisna kuralı uygulanarak daha sıkı ilişkili hukukun mahkeme tarafından tespiti mümkün olabilir.¹²⁴⁵

Son olarak, davanın görüldüğü sırasında mahkeme tarafından kısmî hukuk tayininde bulunulması konusunda Roma I Tüzüğü'nde Roma Konvansiyonu'nun benimsediği esaslar üzerinde değişiklik yapılmıştır. Bu bakımdan ne sözleşmeye uygulanacak hukuk hakkındaki genel kuralda ne de eşya taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk hakkındaki özel kuralda, Roma Konvansiyonu'nda mahkeme tarafından kısmî hukuk tayini yapılabileceğine dair yer verilen hükme rastlanmaktadır. Bu bağlamda, sözleşmede mahkeme tarafından kısmî hukuk tayini yapılarak birden fazla hukukun uygulanmasına izin verilmediği sonucuna varılmaktadır.

3.2.3.2.2.4. MÖHUK M. 29'un Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk Hakkındaki Düzenlemesi ve Değerlendirmeler

3.2.3.2.2.4.1. Kuralın Genel Yapısı ve Kuraldaki Bağlama Noktalarının Değerlendirilmesi

Multimodal taşıma sözleşmesinde herhangi bir hukuk seçiminin yer almaması durumunda uygulanacak hukuk mahkeme tarafından MÖHUK m. 29(2)'ye göre belirlenecektir. Madde metnine göre "*Tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları*

¹²⁴⁴ Bkz. Giuliano-Lagarde Raporu, Uniform Rules, Article 4, para. 5 Ayrıca bkz. Plender/Wilderspin, s. 212.

¹²⁴⁵ Dicey/Morris/Collins, s. 1936; Morse, s. 473, dp. 62.

hâlinde, sözleşmenin kuruluşu sırasında taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke aynı zamanda yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke ise bu ülkenin sözleşmeyle en sıkı ilişkili olduğu kabul edilir ve sözleşmeye bu ülkenin hukuku uygulanır.” Hükmün uygulanabilmesi için sözleşmenin kuruluşu sırasında taşıyıcının esas işyerinin eşyanın yüklenme yeri, boşaltılma yeri veya gönderenin esas işyerinden birisi ile aynı devlet hukukuna işaret etmesi gerekmektedir.

Kural, Roma Konvansiyonu ve Roma I Tüzüğü ile oldukça benzerdir. Bu bakımdan kuralın genel amacı, mahiyeti ve sonuçları hakkında yukarıda yapılan açıklamalar MÖHUK m. 29(2) için de genel anlamıyla geçerlidir. Taşıma ilişkilerinde sözleşme ile ilişkili irtibatlar belirli bir ülke üzerinde yoğunlaşabilecektir. O zaman, en sıkı ilişkili hukukun tespiti mahkeme için güç değildir. Zaten kuralın uygulanmasında da taşıyıcının işyeri ile sayılan diğer üç bağlama noktasından en azından birisinin, hatta birden fazlasının böyle bir hâlde bir ülkenin hukukunu göstermesi kuvvetle muhtemeldir. Bununla beraber, sözleşme ile ilişkili irtibatların pek çok ülkeye dağıldığı ilişkilerde ise en sıkı ilişkili hukukun mahkeme tarafından tespiti güçtür. Böyle durumlarda m. 29’da yer verilen karine hakimi yönlendirmekte, sıkı ilişkili hukukun tespitini kolaylaştırmaktadır.¹²⁴⁶

MÖHUK m. 29, düzenleniş şekli gereği, sözleşmeye uygulanacak hukuk hakkındaki m. 24’ten farklı şekilde ele alınmaktadır. MÖHUK m. 24’te henüz bir karineye yer verilmeden sözleşme ile en sıkı ilişkili hukukun uygulanacağı belirtilmektedir. Diğer bir ifadeyle, kuralın genel yaklaşımı ilk etapta ortaya koyulmuştur. MÖHUK m. 29’da ise böyle bir yaklaşıma yer verilmeden doğrudan bir karine sevk edilmiştir. Kuralın kaleme alınışındaki bu farklılık, esasında en sıkı ilişkili hukukun uygulanması gereği hususunda bir fark yaratmamaktadır. Zira aşağıda yer vereceğimiz m. 29(3) çerçevesinde daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde m. 29(2)’deki karinenin uygulanmasından vazgeçilebileceği belirtilmiştir. Söz konusu madde, m. 29(2)’de yer verilen karineyi katı bir kural olmaktan çıkartmakta ve yine prensip olarak en sıkı ilişkili hukukun

¹²⁴⁶ Roma Konvansiyonu çerçevesinde karine hakkındaki benzer yönde düşünce için bkz. Lookofsky/Hertz, s. 86.

uygulanması gerektiğini ortaya koymaktadır. Fakat m. 29'un düzenleniş şekli, hükmün teorik arka planı ve kuralda izlenen politika çerçevesinde esnekliğe nazaran kesinlik ve öngörülebilirliğe daha çok önem verildiği izlenimini uyandırmaktadır.¹²⁴⁷

MÖHUK m. 29(2) metni ayrıntılı olarak ele alınacak olursa, tıpkı AB düzenlemelerinde olduğu üzere, hükmün temelinde taşıyıcının işyeri hukuku yer almaktadır. Taşıyıcı, aynı zamanda karakteristik edim borçlusudur olduğundan taşıma akdinin sosyal ve ekonomik boyutunu belirlemesi sebebiyle, hükmün onun çevresinde şekillenmesi Türk hukukunda da yerinde bulunmuştur.¹²⁴⁸ Aynı zamanda hükümde, yukarıda da ifade edildiği üzere, taşıtana ve eşya taşıma ilişkisine dair diğer irtibatlar da esas alınmıştır.¹²⁴⁹ Bu bağlamda taşıyıcının esas işyerinin elverişli bayrak devletine göre seçilmiş olması ihtimalinde, esasında sözleşme ile alakalı olmayan bu hukukun tek başına sözleşmeye uygulanmasının önüne geçilmek istenmiştir.¹²⁵⁰ Aynı zamanda, yine her ne kadar bir tüketici işlemi niteliği taşıma olasılığı düşük ise de küresel mercekli taşımacılık şirketleri karşısında daha zayıf konumda bulunabilecek olan taşıtana ve taşıma sözleşmesine dair irtibatların yok sayılmamış olması önemlidir.¹²⁵¹

Kuralda yer verilen bağlama noktalarının yorumlanmasında *lex fori*'nin, diğer bir ifadeyle, Türk hukukunun değerlendirmeleri esas alınacaktır.¹²⁵² MÖHUK'ta

¹²⁴⁷ Roma Konvansiyonu m. 4(1)'in mahkemeye esneklik ve takdir yetkisi tanıdığına dair bkz. Lookofsky/Hertz, s. 86. Nitekim aynı yazar Roma I Tüzüğü'nde, Roma Konvansiyonu m. 4(1) ifadesine yer verilmeden bazı karinelerin uygulanması hakkında Tüzükteki kuralın daha kesin ve katı olduğu değerlendirilmesinde bulunmuştur. Bkz. Lookofsky/Hertz, s. 92.

¹²⁴⁸ Bkz. Partalcı, s. 775; Şanlı, Uygulanacak Hukuk, s. 52; Şanlı, Sivil Havacılık, s. 68; Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 340. Yabancı hukuklarda da taşıyıcının hukukunun uygulanacak hukuku belirlemede merkez noktasını oluşturduğuna dair bkz. Pauknerova, s. 484; Max Planck Comments on Green Paper, s. 45; Boele-Woelki, s. 287.

¹²⁴⁹ Partalcı, s. 775; Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 340; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 371; Burdurlu-Ahlat, Multimodal Taşıma, s. 601.

¹²⁵⁰ Roma I Tüzüğü önerisi hakkında benzer açıklama için bkz. Max Planck Comments on Commission's Proposal, s. 262.

¹²⁵¹ Eşya taşıma ilişkilerinde de bazen taşıtanın zayıf konumda olabileceğine dair bkz. Pauknerova, s. 484.

¹²⁵² Burdurlu-Ahlat, Multimodal Taşıma, s. 601; Ekşi, Eşya Taşıma, s. 154; Partalcı, s. 767.

kavramların tanımı veya açıklamasına yer verilmediğinden TTK'nın değerlendirmeleri esas alınmalıdır. İşyeri kavramı için ilk olarak m. 3'teki ticarî işin ne olduğuna temas edilmelidir. Bu maddede “*Bu Kanunda düzenlenen hususlarla bir ticari işletmeyi ilgilendiren bütün işlem ve fiiller ticari işlerdendir*” hükmü bulunmaktadır. Multimodal taşıma bu kanun anlamında bir ticarî iş olduğundan, MTO'nun işyeri de TTK m. 11 anlamında ticarî işletme¹²⁵³ sayılacaktır. Bu doğrultuda, MTO'nun işyeri, icarî işletmesinin idare edildiği yer olarak kabul edilecektir.¹²⁵⁴ Taşıtanın esas işyeri açısından da bu tanım ve kavramlardan hareketle bir belirleme yapılması mümkündür.¹²⁵⁵

Daha önce de ifade edildiği üzere, yükleme yeri, tarafların eşyanın taşıma aracına yüklenmesi için belirledikleri yerdir.¹²⁵⁶ Boşaltma yeri ise, taşıma aracından eşyanın indirilmesi veya indirilmek üzere hazır bulundurulması için tespit edilen yerdir.¹²⁵⁷ MÖHUK m. 29(2)'de belirtilen bağlama noktalarının karşılaştırılması klâsik, tek boyutlu bir taşıma ilişkisi açısından sorun doğurmamaktadır. Bununla beraber bazı taşıma sözleşmeleri açısından çeşitli tartışmaları beraberinde getirmektedir. Örneğin yükleme ve boşaltma işlemlerinden, gerçekten eşyanın bir taşıma aracına yüklenmesi ve taşıma aracından indirilmesi anlaşılmalı ise, bu noktaların belirlenmediği, taşıyıcının takdirine bırakıldığı sözleşmeler açısından kuralın uygulanması problemlidir. *Ekşi ve Partalçı* kuralın uygulanışında fiilî yükleme-boşaltma yerlerinin değil sözleşmede karşılaştırılan yerlerin esas alınması gerektiğini belirtmektedir.¹²⁵⁸ Bununla birlikte, sözleşmede bu yerlerin karşılaştırılmamış veya belirsiz kılınmış olduğu hâlde kuralın ne şekilde uygulanacağı hakkında bir açıklama yapmak güçtür. Diğer bir anlatımla, Roma I

¹²⁵³ TTK m. 11(1)'de ticarî işletme tanımlanmıştır. Buna göre, “*Ticarî işletme, esnaf işletmesi için öngörülen sınırı aşan düzeyde gelir sağlamayı hedef tutan faaliyetlerin devamlı ve bağımsız şekilde yürütüldüğü işletmedir.*”

¹²⁵⁴ Partalçı, s. 768.

¹²⁵⁵ Burdurlu-Ahlat, Multimodal Taşıma, s. 602.

¹²⁵⁶ Deniz, Konteyner, s. 35.

¹²⁵⁷ Deniz, Konteyner, s. 38-39.

¹²⁵⁸ Bkz. Ekşi, Ticaret, s. 94; Partalçı, s. 775.

Tüzüğü'nü incelerken örneğini verdiğimiz üzere bir eşya taşıma sözleşmesinde bazen varma limanı veya teslim yeri dahi, bazı koşullar çerçevesinde, taşıyıcının takdirine bırakılabilmektedir. Aynı şekilde birden fazla teslim yeri veya varma limanının öngörüldüğü hâlde uygulanacak hukukun tespiti güçlük arz etmektedir.¹²⁵⁹

Bir diğer sorun da örneğini daha ziyade hava taşımalarında gördüğümüz ve multimodal taşıma oluşturup oluşturmadığını da tartıştığımız ek ve tamamlayıcı nitelikteki taşımalarda söz konusu olabilir. Bir havayoluyla eşya taşıma sözleşmesi kapsamında eşya belirli bir noktada teslim alınıp hava taşıtına yüklenmek üzere havalimanına karayoluyla ulaştırılabilir veya sefer sonunda hava taşıtından indirilip teslim alınacağı noktaya karayoluyla götürülebilir. Bu örnekte de eşyanın teslim alındığı yer ile hava taşıtına yüklendiği yer, hava taşıtından boşaltıldığı yer ile teslim edileceği yerler farklı ülkelerde yer alabilir. Şu hâlde, kuralın uygulanmasında hava taşıtına yüklemenin veya hava taşıtından boşaltmanın yapıldığı yer hukuklarının mı esas alınacağı yoksa, eşyanın teslim alındığı veya teslim edilmesi kararlaştırılan yer hukuklarının mı esas alınacağı belirsizdir. Bu paragrafta ve üst paragrafta yer verilen iki tartışmanın doğurduğu belirsizliğin önlenmesi için kuralın yeniden ele alınması gerekmektedir.

Mevcut hâliyle MÖHUK m. 29(2)'de yer verilen kuralın Roma Konvansiyonu'ndan tercüme edildiği ve Roma Konvansiyonu m. 4(4)'te kullanılan yükleme ve boşaltma yeri kavramlarının aynı şekilde korunduğu ilk bakışta dikkati çekmektedir. Roma I Tüzüğü'nde ise bu kavramlar malın teslim alındığı yer ile teslim edileceği yer olarak belirlenmiştir. Yukarıdaki verdiğimiz örneklerden hareketle MÖHUK m. 29(2)'de belirtilen bağlama noktalarının Roma I Tüzüğü'nde yer alan kavramlar çerçevesinde değiştirilmesi tarafımızca tartışmaları önemli derecede önleyici ve günümüz eşya taşıma ilişkilerinin çok boyutlu yapısı ile uyumu tesis edici nitelikte bulunmaktadır. Bununla beraber, daha da iyi ve kapsayıcı bir öneride bulunmak gerekirse CMNI m. 29(3)'te yer verilen kanunlar ihtilâfi kuralı gibi bir kuralın tesisi uygun olabilir. Hatırlanacağı üzere, bahsedilen hükümde çok ayrıntılı bir düzenleme bulunmaktadır. Özet olarak ele alınacak

¹²⁵⁹ Göger, s. 67.

olursa, CMNI m. 29(3) hükmüne göre, taşıyıcının esas işyeri eşyanın teslim alındığı yer veya yükleme yeri, eşyanın boşaltıldığı yer veya eşyanın teslim edilmesi kararlaştırılan yerlerden birisi ile ya da taşıtanın esas işyeri ile aynı ülkeyi işaret ediyorsa sözleşmenin bu ülke hukukuyla en sıkı ilişkili olduğu kabul edilir.¹²⁶⁰ Bu türden bir kural bize göre yalnızca multimodal taşımayı değil, diğer taşıma sözleşmelerini de kapsayacak şekilde en sıkı ilişkili hukuku tesis etmede etkin olacaktır. Bu bağlamda, tarafımızca CMNI m. 29 düzenlemesi çerçevesinde MÖHUK m. 29'un uyarlanması önerilmektedir.

3.2.3.2.2.4.2. Kuralda Yer Verilen Karinenin Uygulanamaması Hâlinde Uygulanacak Hukukun Tespitinin Değerlendirilmesi

MÖHUK m. 29(2)'deki kuralın uygulanamaması hâlinde, diğer bir ifadeyle taşıyıcının esas işyerinin kuralda bulunan diğer bağlama noktaları ile aynı hukuka işaret etmemesi durumunda hangi hukukun uygulanacağına dair bir yönlendirmeye yer verilmemiştir. Fakat kuralın işlemediği bir taşıma ilişkisi de hakim önüne gelebilir. Örneğin, esas işyeri Türkiye'de bulunan bir şirket, Kazakistan'dan hammaddesini aldığı bir ürünün A.B.D.'de üretilmesini ve sonrasında oradan Türkiye'ye gönderilmesini sağlayabilir. Bu ilişkide hammaddenin Kazakistan'dan A.B.D.'ye taşınmasını organize eden Türk şirketini taşıtan olarak düşündüğümüzde esas işyeri Hamburg'da kurulu bulunan bir taşıyıcı ile taşıma ilişkisi kurulabilir. Taşıyıcının esas işyeri hukuku Alman hukukudur. Fakat Alman hukuku, ne yükleme yeri (Kazakistan), ne boşaltma yeri (A.B.D.) ne de gönderenin esas işyeri (Türkiye) hukuku ile örtüşmektedir. Böyle bir hâlde Roma Konvansiyonu'nda da mahkemenin hangi kurala göre uygulanacak hukuku tespit edeceğinin belirlenmediği ifade edilmiştir. Buna karşın Roma I Tüzüğü'nde kuralın uygulanamaması hâlinde eşyanın kararlaştırılan teslim yeri hukukunun uygulanması öngörülmüştür.

MÖHUK açısından da m. 29(2)'deki karinenin uygulanamaması durumunda uygulanacak hukukun nasıl tespit edileceği hakkında açık bir düzenlemenin bulunmaması karşısında öğretide bazı tartışmalar doğmuş ve görüş ayrılıkları oluşmuştur. Bir grup yazar, m.

¹²⁶⁰ Kuralın birebir çevirisi için bkz. dp. 1243.

29(2)'deki karinenin işlememesi hâlinde, m. 29(3)'e göre en sıkı ilişkili hukukun mahkeme tarafından sözleşmeyi ilgilendiren tüm irtibatlar değerlendirilerek bulunması gerektiğini savunmaktadır.¹²⁶¹ MÖHUK m. 29(3)'te “*hâlin bütün şartlarına göre eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşmeye bu hukuk uygulanır*” ifadesine yer veren bir istisna hükmü bulunmaktadır.

Bizim de katıldığımız diğer görüşü destekleyen yazarlara göre ise, MÖHUK m. 29 eşya taşıma sözleşmeleri için düzenlenmiş özel bir hükümdür.¹²⁶² Bu bağlamda uygulanacak hukukun tayini açısından m. 29(2)'nin şartları sağlanmıyorsa ilgili taşıma sözleşmesine m. 29(3) de uygulanamayacaktır.¹²⁶³ Zira m. 29(3)'ün uygulanması, diğer bir ifadeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun tespiti, öncelikle m. 29(2)'deki karineye göre bir devlet hukukunun belirlenmiş olmasını zorunlu kılmaktadır.¹²⁶⁴ O hâlde m. 29(2)'nin uygulanamadığı hâlde m. 29 hükmünün uygulanmasından vazgeçilerek, mahkeme tarafından en sıkı ilişkili hukuk bu kuralın yerine m. 24(4)'te bulunan sözleşmeye uygulanacak hukuk hakkındaki genel kurala göre tespit edilmelidir.¹²⁶⁵ Nitekim karinenin şartlarının sağlanmaması durumunda genel kuralın uygulanacağı MÖHUK Tasarısı'nın

¹²⁶¹ Bkz. Ekşi, Ticaret, s. 94; Ekşi, Eşya Taşıma, s. 126-127; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 371; Partalçı, s. 280.

¹²⁶² Aynı yönde Pürselim, Hatice Selin: “Eşyanın Taşınmasına Uygulanacak Hukuku Düzenleyen MÖHUK Md. 29/II'deki Şartların Gerçekleşmemesi Halinde Uygulanacak Hukuk”, VII. International Multidisciplinary Congress of Eurasia- IMCOFE'19 (Antalya, 24-26 April 2019) Proceeding & Abstract Book, 2019, s. 300-307, <<https://www.imcofe.org/dosyalar/antalyaproceedingdandabstract.pdf>>, (07.09.2019), s. 303; Güngör, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 201; Gümüslü-Tunçağıl, s. 259; Coşkun, s. 130; Burdurlu-Ahlat, Multimodal Taşıma, s. 606; Aybay/Dardağan, s. 269; Özel/Erkan/Pürselim/Karaca, s. 474.

¹²⁶³ Aynı yönde bkz. Pürselim, s. 303; Güngör, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 201; Özel/Erkan/Pürselim/Karaca, s. 474; Gümüslü-Tunçağıl, s. 259; Coşkun, s. 130; Burdurlu-Ahlat, Multimodal Taşıma, s. 606; Aybay/Dardağan, s. 269.

¹²⁶⁴ Aynı yönde bkz. Pürselim, s. 303; Çelikel/Erdem, s. 456; Güngör, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 201; Burdurlu-Ahlat, Multimodal Taşıma, s. 606.

¹²⁶⁵ Aynı yönde bkz. Çelikel/Erdem, 456; Güngör, Yakınlık Yaklaşımı, s. 248; Güngör, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 201; Burdurlu-Ahlat, Multimodal Taşıma, s. 606; Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 341; Özgenç, Meseleler, s. 282.

gerekçelerinde de ifade edilmiştir.¹²⁶⁶ M. 29'daki karinenin uygulanamaması, mahkemeyi sözleşmeye uygulanacak hukuk hakkındaki genel kurala yönlendirmektedir.¹²⁶⁷

Mahkeme tarafından m. 24(4)'te objektif bağlama kuralı olarak “karakteristik edim borçlusunun işyeri” kuralının uygulanması söz konusudur. Bir eşya taşıma ilişkisine bu kuralın uygulanması, esasında, taşıyıcının işyeri hukukunun uygulanması anlamına gelmektedir. Şu hâlde m. 29(2)'deki karinenin merkezini oluşturan taşıyıcının işyeri hukuku, bu kuraldaki diğer şartlar sağlanmadığı için uygulanamamaktadır. Fakat, karine uygulanmadığı için ve karine uygulanmadığında hangi kurala göre en sıkı ilişkili hukukun tespit edileceği m. 29'da belirtilmediği için, genel kurala göre uygulanacak hukuk tespit edildiğinde mahkeme yine taşıyıcının işyeri hukukunu uygulanmış olacaktır. Şu hâlde m. 29'da kuralın eksik bırakılmış olması, esasında en başta eşya taşıma sözleşmeleri için ayrı bir düzenleme yapılmış olmasını anlamsız kılmaktadır. Zira her hâlükârda, hem m. 29'daki hem de m. 24(4)'teki karineye göre, karakteristik edim borçlusunun işyeri hukuku uygulanmış olmaktadır.

Elbette taşıyıcının işyeri hukuku, eğer ilişki ile en sıkı ilişkili hukuk değilse, yine m. 24(4) hükmü çerçevesinde daha sıkı ilişkili hukukun tespiti ile bir başka hukukun ihtilâfa uygulanması söz konusu olabilir. Yani düzenlemelerin mevcut hâliyle de mahkeme her hâlükârda en sıkı ilişkili hukuku tespit edebilecektir. Fakat yine de m. 29 gibi özel bir kuralın varlık sebebi değerlendirildiğinde, kanun koyucunun kuralı düzenleyiş biçimi ile kuralda hedeflediği amaca ulaşamadığı sonucuna varılmaktadır. Zira, *Tonolo* ve *Nielsen*'in daha önce yer verdiğimiz ve bizim de katıldığımız görüşlerine göre eşya taşıma sözleşmelerine dair özel bir objektif bağlama kuralına yer verilmesinin nedeni karakteristik edim borçlusu olan taşıyıcının işyeri veya mutad meskeni hukukunun en sıkı

¹²⁶⁶ Bkz. Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Tasarısı ile Adalet Komisyonu Raporu (1/1231), erişim için bkz. <<https://www5.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss1324m.htm>>, (09.08.2023).

¹²⁶⁷ Aynı yönde bkz. Çelikel/Erdem, 456; Güngör, Yakınlık Yaklaşımı, s. 248; Güngör, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 201; Burdurlu-Ahlat, Multimodal Taşıma, s. 606; Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 341; Özgenç, Meseleler, s. 282.

ilişkiliyi tesis etmekte tek başına yeterli görülmemesidir.¹²⁶⁸ Bu sebeple de taşıtan ve taşıma ilişkisine dair diğer bazı irtibatlar dikkate alınarak bir özel kural tespit edilmiştir.¹²⁶⁹ O hâlde kanun koyucu da Roma Konvansiyonu, Roma I Tüzüğü ve MÖHUK'ta eşya taşıma sözleşmeleri için ayrı bir düzenlemeye yer vererek karakteristik edim borçlusunu taşıyıcının hukukunun tek başına ilişkiyi idare etmesini istememiştir. MÖHUK açısından bu amacın tam anlamıyla yerine getirilebilmesi için mahkemenin m. 24'teki genel kurala yönelme zorunluluğu bulunmadan m. 29 içerisinde bir çözüme ulaşması gerekmektedir. Bu durumda ya m. 29'daki karine tam bir kural hâlini almalı, diğer bir ifade ile Roma I Tüzüğü'nde olduğu üzere karinenin işlememesi hâlinde hangi hukukun uygulanacağı doğrudan belirtilmeli ya da kuralın içerisinde, açık bir ifade ile karinenin şartları sağlanmazsa en sıkı ilişkili hukuku tespit etmeye imkân veren bir hükme yer verilmelidir. Bize göre, ikinci hâl, yani en sıkı ilişkili hukukun bir düzenleme ile açıkça hakim in tespitine bırakılması daha anlamlı ve uygun bir çözüm olacaktır.

Şu hâlde, MÖHUK m. 29'daki objektif bağlama kuralının m. 24(4)'teki gibi bir ifade ile yeniden düzenlenmesi uygun olabilir. Bir önceki başlıkta bağlama noktalarının da gözden geçirilmesi konusunda yer verdiğimiz öneri ile birlikte madde yeniden düzenlenecek olursa, *“Tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları hâlinde sözleşmeden doğan ilişkiye, o sözleşmeyle en sıkı ilişkili olan hukuk uygulanır. Sözleşmenin kuruluşu sırasında taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke aynı zamanda eşyanın teslim alındığı veya yüklemenin yapıldığı yer ya da eşyanın teslim edildiği veya boşaltmanın yapıldığı yer ülkesi veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke ise, bu ülkenin sözleşmeyle en sıkı ilişkili olduğu kabul edilir ve sözleşmeye bu ülkenin hukuku uygulanır. Tek seferlik charter sözleşmeleri ve esas konusu eşya taşıma olan diğer sözleşmeler de bu madde hükümlerine tâbidir.”* şeklinde bir düzenleme maddedeki sorunun çözümü açısından yerinde olabilir. Söz konusu düzenleme ile birlikte bir istisna hükmüne yer verilmesi ile genel anlamda kanun koyucunun amacının sağlanacağı düşünülmektedir.

¹²⁶⁸ Tonolo, s. 320; Nielsen, s. 103.

¹²⁶⁹ Partalçı, s. 775; Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 340; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 371; Burdurlu-Ahlat, Multimodal Taşıma, s. 601.

3.2.3.2.2.4.3. Mahkeme Tarafından Kısmî Hukuk Tayini Gerçekleştirilmesi ve Karma Sözleşmelerde Uygulanacak Hukukun Belirlenmesi Açısından Değerlendirmeler

AB düzenlemeleri çerçevesinde karma sözleşmelerde mahkemeler tarafından kısmî hukuk tayini gerçekleştirilmesi meselesi ele alındığından aynı konu MÖHUK kapsamında da değerlendirilmelidir. Roma Konvansiyonu'nda sözleşmeye uygulanacak hukuk hakkındaki genel kuralda mahkeme tarafından, istisnaen dahi olsa kısmî hukuk tayininde bulunulması imkânına yer veren hükmün benzeri MÖHUK'ta bulunmamaktadır. Kısmî hukuk tayininin mümkün olmaması ile birlikte, karma sözleşmelere uygulanacak hukukun da ne şekilde tayin edileceği hakkında da bir düzenleme bulunmaması sorunlara neden olabilmektedir.¹²⁷⁰

Karma sözleşmelerin bir kısmında bir edimin daha ağırlıklı olduğu göze çarpmaktadır. Nitekim hatırlanacağı üzere, multimodal taşıma sözleşmesi açısından sözleşmenin ağırlıklı yönünü taşıma edimi oluşturmaktadır.¹²⁷¹ Bu bağlamda uygulanacak hukuk da bu edimin ait olduğu sözleşme türüne göre belirlenmektedir. Ancak lojistik sözleşmeleri ve taşıma yükünün de üstlenildiği atipik nitelikteki taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmeleri için hem sözleşmeye uygulanacak hukuka dair genel kural hem de taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun aynı anda değerlendirilmesi gerekebilir.¹²⁷² Zira bu sözleşmelerde hem taşıma hem de taşıma işinin organizasyonu, sözleşmelerin ağır basan yükümlülükleridir. Öyle ki hangisinin diğerine nazaran yan edim olduğunun tespiti güçtür.¹²⁷³ MÖHUK açısından taşıma işinin organizasyonu m. 24'teki genel kurala göre, eşya taşıma ilişkisi ise m. 29'daki özel kurala göre değerlendirilmektedir. Belirtilen

¹²⁷⁰ Bkz. Çörtoğlu-Koca, Sema: “Danışmanlık Sözleşmesinin Esasına Uygulanacak Hukuk”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2007, C. 11, S. 1-2, s. 25. Karma sözleşmelere uygulanacak hukuk meselesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Bayata-Canyaş, Genel Kural, s. 94, 161; Özel, Objektif Bağlama, s. 598; Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 289-290; Nomer, s. 337-338; Morse, s. 474.

¹²⁷¹ Coşkun, s. 43; Adıgüzel, Multimodal, s. 86; Karan/Kara/Varan, s. 25.

¹²⁷² Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmeleri hakkında bkz. Burdurlu-Ahlat, Taşıma İşleri Komisyonculuğu, s. 1827-1828. Ayrıca konu hakkında bkz. Cheshire/North/Fawcett, s. 708-709.

¹²⁷³ Ayrıntılı bilgi için bkz. Burdurlu-Ahlat, Taşıma İşleri Komisyonculuğu, s. 1827-1828.

maddelerdeki bağlama kurallarının uygulanması farklı devlet hukuklarının uygulanmasına işaret eden bir sonuç doğurabilir.

Çörtoğlu-Koca tarafından benzer soruna danışmanlık sözleşmesi kapsamında işaret edilmiştir.¹²⁷⁴ Yazar, bahsi geçen soruna benzer bir hâlde, danışmanlık sözleşmesi açısından, mahkemenin en sıkı ilişkili hukuku uygulaması gerektiğini tespit etmiştir.¹²⁷⁵ Mevcut düzenlemeler bağlamında yazarın görüşüne katılmakla beraber iki ayrı kuralın uygulanmasını gerektiren karma sözleşmeler için objektif bağlama kurallarına göre yetkili hukukun nasıl tayin edileceğinin MÖHUK'ta daha net şekilde ortaya koyulması gerektiği ifade edilmelidir.¹²⁷⁶

3.2.3.2.3. İstisna Kuralının Multimodal Taşıma Sözleşmeleri Bakımından Değerlendirilmesi

Tarafların geçerli bir hukuk seçiminde bulunmadığı durumda objektif bağlama kuralında yer alan karineler taraflar için kesinlik ve öngörülebilirliği sağlamaya hizmet eder.¹²⁷⁷ Karineler akdî ilişkide dikkate alınan irtibatların farklı devletlere dağıldığı bir durumda, taraflar açısından uygulanacak hukuku belirlemede kolaylık sağlamaktadır.¹²⁷⁸ Fakat mahkemenin de objektif bağlama kuralına göre uygulanacak hukuku tespit ettiği bazı hâllerde, belirlenen hukukun dışında başka bir hukuk ile sözleşmenin daha yakın ilişkili olması mümkündür.

Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v. Balkanende Oosthuizen BV and MIC Operations BV kararında da ifade edildiği üzere istisna kuralının eklenmesi ile bağlama kurallarında

¹²⁷⁴ Bkz. *Çörtoğlu-Koca*, s. 252.

¹²⁷⁵ *Çörtoğlu-Koca*, s. 252.

¹²⁷⁶ Aynı yönde bkz. *Burdurlu-Ahlat*, *Taşıma İşleri Komisyonculuğu*, s. 1832-1833. Ayrıca bkz. *Bayata-Canyaş*, *Genel Kural*, s. 94.

¹²⁷⁷ *Hill/Shuilleabhain*, s. 236. Ayrıca bkz. *Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v. Balkanende Oosthuizen BV and MIC Operations BV* kararı, s. 401.

¹²⁷⁸ *Hill/Shuilleabhain*, s. 236.

yer alan karinelere bir anlamda esneklik kazandırılmak istenmiştir.¹²⁷⁹ Zira, objektif kural her zaman en sıkı ilişkiyi tesis etmeyebilir. Bu tür durumlarda, özellikle irtibatların başka bir ülkede ağırlığını gösterdiği hâllerde ilgili devlet hukuku sözleşme ile daha sıkı ilişkili bulunabilir. Ancak, daha sıkı ilişkili hukuk arayışı hemen her durumda söz konusu olmamalı, istisnaen, bariz biçimde daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunduğu anlaşılmakta ise kural uygulanmalıdır.¹²⁸⁰

Eşya taşıma sözleşmeleri açısından istisna kuralının düzenlenişine baktığımızda Roma Konvansiyonu'nda sözleşmeye uygulanacak hukuka dair genel hükmün (m. 4) içerisindeki 5. fıkrada yer alan istisna kuralının, aynı maddenin 4. fıkrasındaki eşya taşıma sözleşmeleri için de geçerli olduğu söylenebilir. Roma I Tüzüğü ve MÖHUK'ta eşya taşıma sözleşmeleri için belirlenen özel kuralda da istisna kuralı bulunmaktadır. Söz konusu kurallar da lâfzı bakımından, sözleşmeye uygulanacak genel kuraldaki istisna hükmünden farklı değildir. Bu sebeple benzer şekilde ele alınması ve benzer tartışmaları doğurması mümkündür. Bununla birlikte Roma I Tüzüğü'nde kuralın ifade edilmiş şekli, aşağıda inceleyeceğimiz üzere MÖHUK ve Roma Sözleşmesi'nden farklıdır.

Daha yakın ilişkili hukukun tespiti için, genel anlamda, sözleşmeyle alakalı tüm unsurların değerlendirilmesi ve bu unsurların yoğunluğunun belirli bir hukuka işaret etmesi, bu hukukun da objektif akit statüsünden farklı bir devlet hukuku olması gereklidir.¹²⁸¹ *Haeger & Schmidt GmbH v. Mutuelles du Mans Assurances IARD and Others* kararında ABAD, mahkemenin Roma Konvansiyonu m. 4(5)'i uygularken sözleşmeyi nitelendiren tüm unsurları değerlendirerek, hangilerinin ilgili sözleşme bakımından uygulanacak hukukun belirlenmesinde ağırlık taşıdığını tespit etmesi

¹²⁷⁹ Bkz. *Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v. Balkanende Oosthuizen BV and MIC Operations BV* kararı, s. 401. Ayrıca bkz. Bayata-Canyaş, s. 136; Okoli, Chukwuma Samuel Adesina/Arishe, Gabriel Omoshemime: "The Operation of the Escape Clauses in the Rome Convention, Rome I Regulation and Rome II Regulation", *Journal of Private International Law*, 2012, Vol. 8, N. 3, s. 513 vd.

¹²⁸⁰ Hill/Shuilleabhain, s. 236; Pauknerova, s. 494-495. Ayrıca bkz. *Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v. Balkanende Oosthuizen BV and MIC Operations BV* kararı, s. 401.

¹²⁸¹ Fentiman, s. 452; Hill/Shuilleabhain, s. 230.

gerektiğini ifade etmiştir.¹²⁸² Objektif akit statüsünden farklı bir hukuka yönelmek kolaylıkla mümkün değildir. Bu durum MÖHUK m. 29’da ve Roma Sözleşmesi m. 4(5)’te çok anlaşılır biçimde ortaya koyulmamış ise de Roma I Tüzüğü m. 5(3)’ün ifadesinde “açıkça” bir başka hukukun daha sıkı ilişkili bulunması gerektiği vurgulanmıştır. Bununla birlikte, söz konusu ifadenin eklenmesi ile Roma Konvansiyonu’nun uygulanışında esaslı bir farklılık yaratıldığından da söz edilemeyeceği belirtilmektedir.¹²⁸³ Her halükârda bu kurala istisnâ hâllerde başvurulması gerekmektedir. Genel olarak, daha sıkı ilişkili olduğu değerlendirilen hukukla yoğun bir bağlantı gerekmektedir.¹²⁸⁴

Daha sıkı ilişkili hukuka işaret edebilecek irtibatlar, eşya taşıma sözleşmesine dair kuralda sayılan bağlama noktalarının bulunduğu ülkelerin yanı sıra sözleşmenin dili, sözleşmede kullanılan teknik ve hukukî ifadelerin ait olduğu hukuk düzeni, konişmentoda kullanılan ifadeler, sözleşmenin kurulma yeri, taşıma ücretinin ödenme yeri ve ödemenin yapılması kararlaştırılan para birimi, malın teslim edileceği yer, yükün taşınacağı aracın siciline kayıtlı olduğu ülkenin veya sözleşmeyi yerine getiren acentenin bulunduğu yer hukuku olarak sayılabilir.¹²⁸⁵ Özellikle multimodal taşımacılıkta küresel mercekli operasyonlar yürüten şirketlerin çoğunlukla acenteleri marifetiyle bu operasyonları yerine getirdikleri dikkate alındığında¹²⁸⁶, taşıyıcının esas işyeri hukuku yerine temel operasyonel faaliyetleri yürüten acentenin bulunduğu yer hukukunun ilişki ile daha sıkı ilişkili olabileceği somut uyuşmazlığın koşulları çerçevesinde değerlendirilebilir. Acentenin bulunduğu yer hukuku taşıyıcının esas işyeri değil ise de çoğu zaman eşyanın teslim alındığı yer veya teslim edilmesi kararlaştırılan yer olarak karşımıza çıkabilecektir.

¹²⁸² *Haeger & Schmidt GmbH v. Mutuelles du Mans Assurances IARD and Others* kararı, s. 8, para. 47-51.

¹²⁸³ Hill/Shuilleabhain, s. 231. Kuralın teorik farklılıkları ve açıklamasının ayrıntıları için bkz. Okoli/Arishe, s. 534-535; Cheshire/North/Fawcett, s. 736 vd.; Bayata-Canyaş, s. 135 vd.

¹²⁸⁴ Hill/Shuilleabhain, s. 230; Cheshire/North/Fawcett, s. 738.

¹²⁸⁵ Dicey/Morris/Collins, s. 1937; Okoli, s. 514; Tonolo, s. 325; Bayata-Canyaş, s. 136.

¹²⁸⁶ Hill, s. 27; Hoeks, s. 59; Var, s. 6-7.

Aynı zamanda istisna kuralının uygulanışı değerlendirilirken ayrıca birbiriyle bağlantılı sözleşmelerde uygulanacak hukuk hususu da önem taşır.¹²⁸⁷ Bu anlamda taşıma belgesine uygulanacak hukuk, taşıma sözleşmesi açısından daha sıkı ilişkinin tespitinde bir bağlantı noktası olabilecektir.

3.2.4. Taşıma Sözleşmesi Statüsünün Kapsamı Dışında Kalan Hâller

3.2.4.1. Tarafların Ehliyeti

Yabancılık unsuru taşıyan akitlerin taraflarının hak ve fiil ehliyetlerinin bulunup bulunmadığı konusu sözleşmeye uygulanacak hukukun kapsamında incelenmemektedir. Kişilerin haklara sahip olabilmesi ve borç ilişkisine girebilmesi MÖHUK açısından m. 9’da ele alınmaktadır. Ehliyet, bu maddede gerçek ve tüzel kişiler açısından ayrı ayrı düzenlenmiştir.

Gerçek kişilerin hak ehliyetinde taraf menfaati ön planda olduğundan ehliyetin kişilerin millî hukuklarına göre belirleneceği ifade edilmiştir.¹²⁸⁸ Herhangi bir millî hukuka sahip olmayan vatansızlar ile çift ya da çok vatandaşlığı bulunan kişiler açısından millî hukuk, MÖHUK m. 4’e göre tayin edilecektir. İlgili maddeye göre “*vatansız ve mülteciler hakkında yerleşim yeri, bulunmadığı hâllerde mutad mesken, o da yok ise dava tarihinde bulunduğu ülke hukuku*” uygulanır. Çift veya çok vatandaşlığı bulunanlar açısından ise, “*bunların aynı zamanda Türk vatandaşı olmaları hâlinde Türk hukuku*”, “*aynı zamanda Türk vatandaşı olmayanlar hakkında, daha sıkı ilişki hâlinde buldukları devlet hukuku uygulanır*”. Gerçek kişilerin hak ehliyetinin başlangıcı, hak ehliyetinin kısıtlanması ve

¹²⁸⁷ Hill/Shuilleabhain, s. 230; Okoli, s. 513; *Morse* bu belirlemeyi Roma I Tüzüğü’nün Önsözü’nün 21. paragrafına dayandırmaktadır. Bkz. *Morse*, s. 473, dp. 62.

¹²⁸⁸ Nomer, s. 217; Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 56.

sona ermesine dair meseleler ile davaya taraf olabilme ehliyeti¹²⁸⁹ şahsî statüye dair m. 9, 10 ve 11’de yer verilen kurallarda düzenlenmektedir.

Gerçek kişilerin fiil ehliyeti, diğer bir ifadeyle borç ilişkilerine girebilme ve borçtan sorumlu olabilme ehliyeti de millî hukuka tâbidir.¹²⁹⁰ Vatansızlar, mülteciler ve çok vatandaşlığı bulunanlar hakkında yine üst paragrafta, hükümlerine yer verilen m. 4 uygulanacaktır. Akdî ilişkilerin geçerli biçimde kurulabilmesi için kişilerin fiil ehliyetinin bulunması gereklidir. Ulusal hukuklar bakımından ergin olma, kısıtlı olmama ve ayırt etme gücüne sahip olma genel anlamda fiil ehliyetinin unsurlarıdır. Türk Medeni Kanunu¹²⁹¹ (TMK) m. 10’da Türk hukuku bakımından bu unsurlar ifade edilmiştir. Söz konusu unsurların varlığı veya bir kısmının yokluğuna dair ehliyetle kısıtlılık hâllerinin sonuçlarına millî hukuk uygulanacaktır.¹²⁹² Aynı zamanda usul hukuku açısından da dava ehliyeti, fiil ehliyetinin bir yansımasıdır.¹²⁹³

Konumuz açısından önemli olan bir diğer husus, statü değişikliğinin ehliyeti nasıl etkilediğidir. Statü değişikliklerine uygulanmak üzere MÖHUK m. 3’te genel bir kurala yer verilmiştir. Bununla birlikte m. 9(3)’te ise ehliyete özgü bir özel nitelikli kural bulunmaktadır. Bu kuralda “*kişinin millî hukukuna göre kazandığı erginlik, vatandaşlığının değişmesi ile sona ermez*” cümlesine yer verilmiştir. Diğer bir ifadeyle kişi vatandaşlığını değiştirirse bile hukukî işlem ehliyeti kendisi açısından menfî yönde etkilenmeyecektir.¹²⁹⁴

¹²⁸⁹ Davaya taraf olabilme ehliyeti usul hukukunda yansımaları bulunan bir kavramdır. Türk hukuku açısından Hukuk Muhakemeleri Kanunu (“HMK”; RG., 04.02.2011, S. 27836) m. 50’de “*Medenî haklardan yararlanma ehliyetine sahip olan, davada taraf ehliyetine de sahiptir*” ifadesi yer almıştır.

¹²⁹⁰ Nomer, s. 221; Özel/Erkan/Pürselim/Karaca, s. 213.

¹²⁹¹ RG., 08.12.2001, S. 24607.

¹²⁹² Nomer, s. 222.

¹²⁹³ Nomer, s. 223; Özel/Erkan/Pürselim/Karaca, s. 213. HMK m. 51’de dava ehliyeti için “*Dava ehliyeti, medenî hakları kullanma ehliyetine göre belirlenir*” ifadesi yer almıştır.

¹²⁹⁴ Nomer, s. 223.

Akdî ilişkilerde işlem güvenliğinin sağlanması açısından ehliyetten doğan meselelere millî hukukun uygulanmasına bazı istisnalar tanınmıştır.¹²⁹⁵ Buna göre, millî hukuku bakımından ehliyetsiz olsa dahi kişinin işlemi gerçekleştirdiği ülke hukuku uyarınca ehliyetinin bulunduğu tespit edilirse, kişinin yaptığı hukukî işlem geçerli sayılacaktır. Buna göre kural ile esasında millî hukukuna göre ehliyetsiz olan şahıs ile bir akdî ilişki gerçekleştiren şahsın durumu korunmaktadır. Aksi takdirde, her türlü akitte taraflar açısından, ehliyetlerinin varlığını araştırma gereği çok külfetli olacaktır.¹²⁹⁶ Ayrıca kanunda bazı hukukî işlem tiplerinde işlem güvenliğinin korunması prensibinin uygulanmayacağı belirtilmiştir. Multimodal taşıma sözleşmesi bu hukukî işlemlerden sayılmamaktadır.

Tüzel kişilerin ehliyeti hakkındaki düzenlemelere MÖHUK m. 9'un dördüncü ve beşinci fıkralarında yer verilmektedir. Tüzel kişilerin bir millî hukuklarının bulunması söz konusu değil ise de bazı açılardan tüzel kişilerin ehliyetinin belirlenmesi ve bir hukuka bağlanması gerekmiştir.¹²⁹⁷ MÖHUK m. 9'da tüzel kişilerin ehliyeti idare merkezinin bulunduğu yer hukukuna tâbi kılınmıştır. İdare merkezi, statüsü bulunan tüzel kişiler için statülerinde belirtilen yerdir. İdare merkezinde, prensip olarak, tüzel kişinin yönetim kararları alınır, genel kurul ve denetim kurulu gibi diğer organları işlevlerini yürütür.¹²⁹⁸ Fakat bazen tüzel kişilik, statüde belirtilen yerde değil, fiilen başka bir yerden yönetilir. Bu yerin Türkiye içinde yer alması durumunda kanunda Türk hukukunun uygulanabileceği belirtilmiştir. Statüsü bulunmayan tüzel kişiler için ise, tüzel kişiliğin fiilen idare edildiği yer hukuku esas alınmaktadır. Kişi ve mal topluluğu olarak adlandırılan, fakat tüzel kişiliği bulunmayan oluşumlar açısından da hak ve fiil ehliyeti fiilî idare yeri hukukuna göre belirlenmektedir.

¹²⁹⁵ Nomer, s. 224; Bayata-Canyaş, Genel Kural, s. 252; Özel/Erkan/Pürselim/Karaca, s. 218.

¹²⁹⁶ Özel/Erkan/Pürselim/Karaca, s. 218.

¹²⁹⁷ Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 74; Özel/Erkan/Pürselim/Karaca, s. 233; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 135. Tüzel kişilerin ehliyeti statüsü içerisinde değerlendirilen meseleler için bkz. Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 138; Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 81.

¹²⁹⁸ Nomer, s. 231; Özel/Erkan/Pürselim/Karaca, s. 237.

Tüzel kişilerin ehliyetinde de işlem güvenliği ilkesini uygulanıp uygulanmayacağı Türk hukukunda tartışılmıştır. MÖHUK'ta işlem güvenliğinin gerçek kişilere yönelik düzenlenmiş olduğu izlenimi uyansa da tüzel kişiler için de uygulanması gerektiğine dikkat çekilmiştir.¹²⁹⁹ Yargıtay da bu görüşü destekleyen bir karar vermiştir.¹³⁰⁰ Bir başka görüş ise, tüzel kişilerin gerçekleştirdikleri işlemlerde işlem güvenliğinin uygulanabilmesini sağlayan şartların¹³⁰¹ bulunmadığını ve MÖHUK'un da işlem güvenliğini ifade ediş şeklini değerlendirerek işlem güvenliği ilkesinin tüzel kişiler açısından geçerli olmadığı sonucuna varmıştır.¹³⁰² Roma Konvansiyonu m. 11 ile Roma I Tüzüğü m. 13'te işlem güvenliği ilkesi yalnızca gerçek kişilere yönelik düzenlenmiştir.

Uluslararası taşımacılık faaliyeti yürüten ve MTO olarak multimodal taşıma ilişkisinde taraf olabilecek tüzel kişiler genellikle şirket yapılanması hâlinde faaliyet göstermektedir. Bu şirketlerin ehliyeti hakkında bir hukukî ihtilâf doğduğunda statülerindeki idare merkezi hukuku uygulanacaktır. Küresel düzeyde faaliyet gösteren taşımacılık şirketleri açısından çoğu zaman çeşitli ülkelerde kurulu yavru şirketleri bulunduğundan söz edilebilir. Bu yavru şirketlerin tarafı olduğu multimodal taşıma ilişkilerinde yavru şirketlerin kurulu buldukları ülke hukukunun esas alınması gerekecektir.¹³⁰³ Diğer bir anlatımla ana şirketin statüsü belirleyici olmayacaktır.

¹²⁹⁹ Bkz. Doğan, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 303; Nomer, s. 224-225; Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 83; Şanlı/Esen/Ataman-Fıganmeşe, s. 139; Bayata-Canyaş, Genel Kural, s. 256.

¹³⁰⁰ Bkz. Yargıtay 11. HD., 19.07.2005, E. 2005/4621, K. 2005/7778. Karar için bkz. <www.legalbank.net>, (06.06.2023).

¹³⁰¹ İşlem güvenliği kuralının uygulanabilmesi için gerekli şartların ayrıntıları için bkz. Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 68-70.

¹³⁰² Bkz. Uzun, Fatih Burak: Milletlerarası Özel Hukukta Gerçek Kişilerin Hak ve Fiil Ehliyeti, çalışmamızda "Ehliyet" olarak anılmıştır, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2014, s. 71-73.

¹³⁰³ Nomer, s. 232.

3.2.4.2. Sözleşmenin Şekli

Bir sözleşmenin kurulmasına yönelik irade beyanlarının açıklanma şekli, sözleşmenin geçerli şekilde kurulabilmesi için belirli bir makamın onayına tâbi olup olmaması gibi gereklilikler sözleşmenin şekli geçerliliği ile alâkalıdır.¹³⁰⁴ Yabancılık unsuru taşıyan multimodal taşıma sözleşmesinin şekli geçerliliği açısından İkinci Bölüm’de incelediğimiz konvansiyonlarda özel bir hüküm bulunmamaktadır. Konvansiyonlarda, genel anlamda, yalnızca düzenledikleri taşıma türüne özgü taşıma belgelerinin şekli ve bu belgelerin içermesi gereken kayıtlara dair kurallar yer almaktadır. Multimodal taşıma belgeleri henüz maddî hukuklarda da yeterince yer bulamamıştır. Bu bağlamda multimodal taşıma belgeleri için de özel şekil şartının arandığından söz edilememektedir.

Multimodal taşıma sözleşmesinin şeklinin tespiti konusuna kanunlar ihtilâfi kurallarında hukukî işlemlerde şekil hususuna dair genel düzenleme uygulanacaktır. MÖHUK açısından m. 7’de “*Hukukî işlemler, yapıldıkları ülke hukukunun veya o hukukî işlemin esası hakkında yetkili olan hukukun maddî hukuk hükümlerinin öngördüğü şekle uygun olarak yapılabilir*” ifadesi bulunmaktadır.¹³⁰⁵ MÖHUK m. 7’de bir alternatif bağlama kuralına yer verilmiş olması hukukî işlemin sayılan hukuklardan birisine göre ayakta tutulması isteminden kaynaklıdır.¹³⁰⁶ Multimodal taşıma sözleşmesinin akdedildiği yer hukukunun (*locus regit actum*) veya sözleşmenin esasına uygulanacak hukukun (*lex causae*) şekil koşullarına uygun düzenlenmiş olması sözleşmenin şeklen geçerliliğini

¹³⁰⁴ Özel/Erkan/Pürselim/Karaca, s. 179; Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 92.

¹³⁰⁵ AB düzenlemelerinde benzer kural için bkz. Roma Konvansiyonu m. 9; Roma I Tüzüğü m. 11.

¹³⁰⁶ Şanlı/Esen/Ataman-Fıganmeşe, s. 117. Karşılıklı iki taraflı irade açıklaması ile kurulan hukukî işlemlerde, işlem hazırlar arasında gerçekleşmiyorsa *locus regit actum* kuralının uygulanması tartışmalı bulunmuştur. Ayrıntıları için bkz. Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 95-96.

sağlayacaktır.¹³⁰⁷ Son olarak ifade edilmelidir ki, MÖHUK m. 7’de belirtilen hakların doğrudan maddî hükümleri uygulanacağından, atıf kabul edilmemiştir.¹³⁰⁸

3.2.4.3. Sözleşmenin İfasının Gerçekleştiriliş Şekli ve İfaya Dair Alınacak Tedbirler

Eşyanın taşınmasını konu alan sözleşmelerde eşyanın varma yerinde taşıma aracından boşaltılması veya gönderilene teslimi sırasında çeşitli tedbirlerin alınması zarureti doğabilmektedir. Taşıma işinin niteliği çerçevesinde özellikle varma yerinde eşyanın muhafazası, dışarıdan muayenesi, sayılması, tartılması, incelenmesi gerekmektedir. Aynı zamanda teslim alınmayan malların depolanması veya bozulmaya, kötüleşmeye matuf, ayıplı malların satılması lüzumu ortaya çıkabilir.¹³⁰⁹ Bu işlemler esasa uygulanacak hukuka göre ifa yükümlülüklerinin bir parçası ise de eşyanın teslimi sırasında çeşitli pratik ihtiyaçlar nedeniyle esasa uygulanacak hukuktan ziyade varma veya teslim yeri hukukuna göre hareket edilmesi gerekebilir.¹³¹⁰ Söz konusu ihtiyaç milletlerarası özel hukuk kurallarında da karşılık bulmuştur. Genel anlamda bu tedbirlerden doğan ihtilâflara uygulanacak hukuk konusunda varma yeri hukuku, teslim yeri hukuku veya eşyanın boşaltıldığı yer hukukunun dikkate alınması önerilmiştir.¹³¹¹

Çalışmamızın önceki bölümünde bahsi geçen uluslararası taşıma hukuku konvansiyonlarında da bu konuya dair hükümler bulunmaktadır. Söz konusu hükümler daha ziyade ilgili uluslararası anlaşmanın uygulanması durumunda tatbik edilecek maddî hukuk hükümleridir.¹³¹² Bununla beraber örneğin CMR m. 16(5) ve CIM m 22(5)’te

¹³⁰⁷ Şekil konusunda ayrıntılı inceleme için bkz. Nomer, s. 211-212.

¹³⁰⁸ Özel/Erkan/Pürselim/Karaca, s. 185; Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 97. Konu hakkında bir eleştiri için bkz. Bayata-Canyaş, s. 258-259.

¹³⁰⁹ Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 377; Doğan, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 422.

¹³¹⁰ Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 302; Coşkun, s. 141.

¹³¹¹ Şanlı, Sivil Havacılık, s. 69.

¹³¹² Örneğin bkz. CMR m. 16(3), CIM m. 22(3).

olduğu üzere taşımaya konu malların ifa yerinde satışı gerekirse ilgili devletin usul ve esaslarına uyulacağını belirten gösterici nitelikli kurallar da bulunmaktadır.

MÖHUK m. 33 açısından konu değerlendirildiğinde, “İfa sırasında gerçekleştirilen fiil ve işlemler ile malların korunmasına ilişkin tedbirler konusunda bu işlem veya fiillerin yapıldığı veya tedbirin alındığı ülke hukuku dikkate alınır” ifadesine yer verilmiştir. Roma Konvansiyonu m. 10(2), Roma I Tüzüğü m. 12(2)’de de benzer hüküm, düzenleme altına alınmıştır. Kuralların ifade edilmiş biçiminden anlaşılacağı üzere yukarıda sayılan, ifaya yönelik eylemler yine akdin esasına uygulanacak hukuka tâbidir.¹³¹³ Ancak pratik zaruretler gereği ifanın gerçekleştirildiği ülke hukukuna göre hareket eden tarafların işlemlerinin, ifanın gerçekleştiği ülke hukukuna göre anlamlandırılması gerekebilecektir.¹³¹⁴ Bu tür durumlarda mahkeme, ilgili devletin hukuk kurallarını da nazara alabilecektir.¹³¹⁵

3.2.5. Sözleşmeye Uygulanacak Hukukun Uygulanmasını Sınırlayan Hâller

3.2.5.1. Doğrudan Uygulanan Kurallar

Devletler bazı sosyal, sağlık, ekonomi, güvenlik, gümrük ve benzeri politikaları çerçevesinde birtakım kamusal veya özel menfaatleri korumak için özel hukuk ilişkilerini düzenleyen, taraf iradesini kısıtlayıcı kararlar alabilmekte, hukuklarına çeşitli hükümler

¹³¹³ Aynı yönde Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 377; Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 302; Doğan, s. 422; Çelikel/Erdem, s. 465.

¹³¹⁴ Aynı yönde Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 377; Doğan, s. 422; Çelikel/Erdem, s. 465.

¹³¹⁵ Çelikel/Erdem, s. 465.

ihdas edebilmektedir.¹³¹⁶ Bu tür müdahale edici kuralların etkisi yalnızca iç hukukla sınırlı kalmamakta yabancılık unsuru taşıyan ticarî ilişkilere de nüfuz edebilmektedir.¹³¹⁷

Taşımacılık gibi birden fazla ülke sınırı içerisinde gerçekleşebilen bir faaliyet, bu türden müdahaleci kuralların kolaylıkla kapsamı altına girmektedir. Özellikle kabotaj kanunları, ihracat ve ithalâta dair kısıtlamalar ve gümrük kanunları taşıma sözleşmeleri üzerinde doğrudan veya dolaylı bir etki kurmaktadır.¹³¹⁸ Son dönemde Kovid-19 pandemisi ile pek çok devlet halk sağlığını koruma amaçlı, taşımacılığa da etki eden doğrudan uygulanan kuralları yürürlüğe koymuştur. Tıbbî malzemelerin ihracatının veya çeşitli gıda ve canlı hayvan ürünlerinin ithalâtının yasaklanması¹³¹⁹, taşımacılıkta izlenmesi gereken hijyen ve dezenfeksiyon koşullarına dair kısıtlayıcı düzenlemeler¹³²⁰ ile taşıma araçlarında görev yapan işçilerin sağlığının korunması maksadıyla getirilen sınırlı sayıda personel

¹³¹⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Flessner, Alex/Wilderspin, Michael: “Overriding Mandatory Provisions”, *Encyclopedia of Private International Law*, Vol. I, (ed. Basedow, Jürgen/Rühl, Giesela/ Ferrari, Franco/ de Miguel Asensio, Pedro), Edward Elgar Publishing, Cheltenham/Northampton 2017, s. 1330-1331; Bonomi, Andrea: “Article 9: Overriding Mandatory Provisions”, çalışmamızda “Article 9” olarak anılmıştır, *European Commentaries on Private International Law ECPIL*, Vol. II (Rome I Regulation), (ed. Magnus, Ulrich/ Mankowski, Peter), Sellier European Publishers, Cologne 2017, s. 616 vd.; Bonomi, Andrea: *Le Norme Imperative nel Diritto Internazionale Privato*, çalışmamızda “Norme Imperative” olarak anılmıştır, Schulthess, Zurich 1998, s. 165 vd.; Özdemir-Kocasakal, Hatice: *Doğrudan Uygulanan Kurallar ve Sözleşmeler Üzerindeki Etkileri*, çalışmamızda “Doğrudan Uygulanan Kurallar” olarak anılmıştır, Galatasaray Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2001, s. 8 vd.; Vural-Çelenk, Belkis: *Application of Third Country Overriding Mandatory Rules-Analytical Comparison of Swiss, Turkish and EU Law*, Schulthess, Zurich 2018, s. 48; Erkan, Mustafa: “MÖHUK m. 31 Bağlamında Türk Hukukunda Doğrudan Uygulanan Kurallara Bakış”, *GÜHFD*, 2011, C. 12, S. 2, s. 83-84; Elçin, Doğa: “Karşılaştırmalı Hukuk Işığında Türk Hukukunda Sözleşmeyle İrtibatlı Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanan Kuralları”, çalışmada “Doğrudan Uygulanan Kurallar” olarak anılmıştır, Prof. Dr. Ata Sakmar’a Armağan, Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2011, S. 1, s. 331; Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 299; Özel, Sibel: *Milletlerarası Ticarî Tahkimde Kanunlar İhtilafı Meseleleri*, Legal Yayıncılık, İstanbul 2008, s. 164; Kösoğlu, Mehmet: “Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun 31. Maddesi: Sözleşme ile Sıkı İlişkili Üçüncü Bir Devletin Doğrudan Uygulanan Kurallarına Etki Tanınması”, *MHB*, 2008, C. 28, S. 1-2, s. 150; Nomer, s. 184 vd.; Şanlı/Esen/Ataman-Fıganmeşe, s. 377 vd.; Özel/Erkan/Pürselim/ Karaca, s. 133.

¹³¹⁷ Tiryakioğlu, *Taşınır Mallar*, s. 268; Vural-Çelenk, s. 48.

¹³¹⁸ Tekinalp, *Bağlama Kuralları*, s. 300.

¹³¹⁹ Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Sykes, Alan O.: “Short Supply Conditions and the Law of International Trade: Economic Lessons from the Pandemic”, *American Journal of International Law*, 2020, Vol. 114, N. 4, s. 647 vd.

¹³²⁰ Hava taşımacılığına yönelik konu hakkında bkz. Cassar, Roberto: “Evolution or Devolution: Aviation Law and Practice After Covid-19”, *Air& Space Law*, 2020, Vol. 45, Special Issue, s. 8.

çalıştırılması gibi tedbirler bunların örnekleridir. Ülke sınırlarının ve limanların karantina önlemleri çerçevesinde kapatılması veya sınırlı sayıda taşıma aracı ile ticaretin gerçekleştirilmesi de eşya taşıma sözleşmelerine etki etmiştir. Tüm eşya taşıma sözleşmeleri için olduğu gibi multimodal taşıma sözleşmeleri açısından örnek olarak verilen bu tedbirler ifa engellerine neden olmuş veya eşyanın geç teslimine bağlı olarak çeşitli zararların ortaya çıkmasına yol açmıştır.¹³²¹

Bu tür kurallar uluslararası taşıma konvansiyonlarının uygulanmasını gerektiren hâllerde, konvansiyonlarda taşıyıcının sorumsuzluğu veya sınırlı sorumluluğunu gerektiren hâller içerisinde değerlendirilebilmektedir. Kanunlar ihtilâfı hukukuna göre uygulanacak hukukun belirlendiği hâllerde de söz konusu kurallar çeşitli şekillerde değerlendirmeye alınmıştır. Multimodal taşıma sözleşmesi açısından akdî ilişkiyi alâkadar eden ve özellikle mahkemenin hukukuna ait olan emredici ve uygulanmasından kaçınılamayan doğrudan uygulanan kuralların¹³²² hemen hemen tüm devletlerin milletlerarası özel hukukunda akde uygulanacak hukuka mutlak etkisi kabul edilmektedir.¹³²³ Nitekim MÖHUK m. 6, Roma Konvansiyonu m. 7(2) ve Roma I Tüzüğü m. 9(2)'de söz konusu durum kabul edilmiştir.

Doğrudan uygulanan kuralların *lex causae*'ye ait olduğu hâlde de uygulanacak hukuk kapsamında tatbikinin gerektiği hakkında şüphe yoktur.¹³²⁴ Bununla birlikte, sözleşmeyle

¹³²¹ Konunun maddî hukuktaki tartışmaları için bkz. Schwartz, Andrew A.: “Contracts and Covid-19”, Stanford Law Review Online, 2020, Vol. 73, s. 48 vd. Doğrudan uygulanan kuralların sözleşmeler açısından mücbir sebep teşkil edebileceği hakkında bkz. Kösoğlu, s. 162-163.

¹³²² Doğrudan uygulanan kuralların tanımı için bkz. Roma I Tüzüğü m. 9(1). Ayrıca bkz. Özdemir-Kocasakal, Üçüncü Devlet, s. 70-71; Kösoğlu, s. 150; Erkan, s. 83-83; Bonomi, Article 9, s. 620; Beaumont/McEleavy, s. 508.

¹³²³ Ayrıntılı bilgi için bkz. Vural-Çelenk, s. 79-83; Bayata-Canyaş, Aslı: “5718 Sayılı Yeni MÖHUK Uyarınca Doğrudan Uygulanan Kurallar ve Özellikle Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanan Kuralları”, çalışmamızda “Doğrudan Uygulanan Kurallar” olarak anılmıştır, Haluk Konuralp Anısına Armağan, C. 3, Yetkin Yayınları, Ankara 2009, s. 143-145; Elçin, Doğrudan Uygulanan Kurallar, s. 338. Doğrudan uygulanan kurallar, uygulanacak hukuk içerisinde değerlendirilen emredici hükümlerden farklıdır. Farklılıkların ayrıntıları için bkz. Lookofsky/Hertz, s. 97, Hill/Shuilleabhain, s. 240.

¹³²⁴ Aynı yönde Tekinalp, Bağlama Kuralları, s. 300; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 379; Özel, Tahkim, s. 165; Doğan, s. 419; Erkan, s. 86; Özel/Erkan/Pürselim/Karaca, s. 141; Bayata-Canyaş, Doğrudan Uygulanan Kuralları, s. 149.

en sıkı ilişkili hukuk dışında bazı hukuklarda yer alan politika ve menfaatlerin de nazara alınması gerekebilir.¹³²⁵ Üçüncü bir devlete ait doğrudan uygulanan kurallara tanınacak etki milletlerarası özel hukukta tartışılmış bir meseledir. MÖHUK m. 31 kapsamında, yalnızca akdî ilişkilerde, üçüncü devletin doğrudan uygulanan kurallarının bazı şartlar dahilinde dikkate alınabileceği kabul edilmektedir. Bu durum maddede “*Sözleşmeden doğan ilişkinin tâbi olduğu hukuk uygulanırken, sözleşmeyle sıkı ilişkili olduğu takdirde üçüncü bir devletin hukukunun doğrudan uygulanan kurallarına etki tanınabilir. Söz konusu kurallara etki tanımak ve uygulayıp uygulamamak konusunda bu kuralların amacı, niteliği, muhtevası ve sonuçları dikkate alınır.*” şeklinde ifade edilmiştir.¹³²⁶ Benzer esas Roma Konvansiyonu m. 7(1)’de de yer almıştır.¹³²⁷

Multimodal taşıma sözleşmeleri açısından değerlendirildiğinde *lex fori* ve *lex causae* dışında doğrudan uygulanan kuralları ile sözleşmeye etkisi bulunabilecek sıkı ilişkili¹³²⁸ hukuklar, eşyanın gönderildiği yer veya teslim alınması kararlaştırılan yer, eşyanın taşıma aracına yüklendiği yer, sözleşmenin ifası sırasında uğranılan aktarma limanlarının bulunduğu yer ve eşyanın taşıma aracından boşaltıldığı yer hukukları olabilir. Her ne kadar daha ziyade yolculuk çarteri sözleşmeleri için öne sürülebilecek ise de havayolu ve denizyolu taşıması içeren multimodal taşımalarda bayrak (tescil) devleti hukukunun kurallarının da sözleşmeye etkisi bulunabilir.

MÖHUK m. 31 bağlamında sıkı ilişkili üçüncü devletlerin doğrudan uygulanan kurallarına etki tanımak ile uygulayıp uygulamamak arasındaki farka doktrinde dikkat

¹³²⁵ Hill/Shuilleabhain, s. 240; Özdemir-Kocasakal, Üçüncü Devlet, s. 73.

¹³²⁶ Öğretide MÖHUK m. 31’in uygulanabilmesi için üçüncü devlet hukukunun ilgili kuralının uygulanma iradesinin bulunması, üçüncü ülke ile sözleşme arasında sıkı ilişki bulunması ve kuralın uygulanmasında üstün tutulan, korunabilir bir çıkarın bulunması gerektiği ifade edilmiştir. Bkz. Doğan, s. 421; Vural-Çelenk, s. 159 vd.; Özdemir-Kocasakal, Üçüncü Devlet, s. 77-78; Kösoğlu, s. 159-161; Erkan, s. 105.

¹³²⁷ Roma Konvansiyonu m. 7’nin içeriğinde doğrudan uygulanan kurallar ifadesi yerine emredici hükümlerden söz edilmesi bazı karışıklıklar ve eleştirilere neden olmuştur. Bilgi için bkz. Özdemir-Kocasakal, Üçüncü Devlet, s. 74; Kösoğlu, s. 166-169.

¹³²⁸ Sıkı ilişki tespit edilirken izlenmesi gereken metod hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Bayata-Canyaş, Doğrudan Uygulanan Kuralları, s. 157 vd.

çekilmiştir.¹³²⁹ Kurala etki tanınmasının, bu kuralın dikkate alınıp uygulanacak hukuka göre karar verilmesi anlamına geldiği, kuralın uygulanmasının ise kuralın tüm unsurları ile değerlendirilip ona ilgili üçüncü devletin hukukuna göre hüküm ve sonuç bağlanması olduğu ifade edilmiştir.¹³³⁰ Bu bağlamda hakim, yukarıda örnek olarak verdiğimiz Kovid-19 pandemisi sebebiyle sıkı ilişkili devlet hukuklarında alınan tedbirlerin bir ifa engeli veya geç teslim sebebi teşkil etmesi hâlinde, söz konusu kurala etki tanıyabilir ve *lex causae*'ye göre ifa engeli veya geç teslimin sonuçlarını değerlendirebilir. Hakim kuralın uygulanmasının *lex causae*'de yarattığı sonucu değerlendirerek kuralı dikkate alıp almamakta takdir hakkına sahiptir.¹³³¹ Her ne kadar düzenlemede “etki tanımak” ve “uygulayıp uygulamamak” ifadeleri birlikte kullanılmış ise de öğretide yazarlarca MÖHUK m. 31'in hakim takdir hakkını yalnızca kurala etki tanıyıp tanımama doğrultusunda sınırladığı belirtilmiştir.¹³³²

Doğrudan uygulanan kurallara dair Roma Konvansiyonu m. 7 hükmü akdin kurulması sırasında hangi hukukların sıkı ilişkili olduğunun tespit edilmesinde öngörülebilirliği sınırlaması, mahkeme açısından da ihtilâfın değerlendirilmesi sırasında karışıklık yaratması gibi sebeplerle eleştirilmiştir.¹³³³ Bu doğrultuda Roma I Tüzüğü'nde üçüncü devletin doğrudan uygulanan kurallarına tanınacak etki sınırlandırılmıştır. Sözleşmeden doğan yükümlülüklerin ifa edildiği veya edileceği yer hukukundaki (*lex loci solutionis*) sözleşmenin ifasını hukuka aykırı kılan doğrudan uygulanan kurallara etki tanınabileceği ifade edilmektedir.¹³³⁴ Bu bağlamda üst paragrafta sayılan sözleşme ile irtibat tesis eden

¹³²⁹ Bkz. Özdemir-Kocasakal, Doğrudan Uygulanan Kurallar, s. 74 vd.; Özdemir-Kocasakal, Üçüncü Devlet, s. 75.

¹³³⁰ Bkz. Özdemir-Kocasakal, Doğrudan Uygulanan Kurallar, s. 74 vd.; Özdemir-Kocasakal, Üçüncü Devlet, s. 75.

¹³³¹ Özel, Tahkim, s. 165.

¹³³² Bkz. Özdemir-Kocasakal, Üçüncü Devlet, s. 76; Kösoğlu, s. 161. Farklı bir görüş için bkz. Vural-Çelenk, s. 166.

¹³³³ Ayrıntılı bilgi için bkz. Beaumont/McEleavy, s. 514-515; Özdemir-Kocasakal, Üçüncü Devlet, s. 82; Bayata-Canyaş, Doğrudan Uygulanan Kuralları, s. 151.

¹³³⁴ Kural hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Beaumont/McEleavy, s. 516-517.

yer hukuklarının doğrudan uygulanan kuralları ancak bu yer hukukları ifa yeri veya yerleri ise dikkate alınabilecektir.¹³³⁵

3.2.5.2. Kamu Düzeni

Doğrudan uygulanan kuralların yanı sıra kamu düzeni de *lex causae*'nin uygulanmasını bir ölçüde engelleyebilmektedir. MÖHUK m. 5, Roma Konvansiyonu m. 16, Roma I Tüzüğü m. 21'de uygulanacak hukukun maddî hükümlerinin *forum*'un kamu düzeni ile açıkça çelişmesi durumundan uygulanmasından vazgeçilebileceği belirtilmiştir.¹³³⁶ Taşıma sözleşmeleri açısından genel anlamda etkisi sınırlı olduğundan kamu düzeni ayrıca bu çalışma kapsamında ayrıntıları ile değerlendirilmemiştir.¹³³⁷ Bununla birlikte, uygulanacak hukukta akdî ilişkiler açısından taraflar arasındaki hukukî dengeyi ortadan kaldıracak hükümlerin hakim hukukundaki kamu düzeni ve adalet anlayışı ile çelişmesinin mümkün olduğu ifade edilmelidir. Bir örnek vermek gerekirse taşıma sözleşmesi açısından genel olarak taşıyıcıyı sorumsuz kılan hükümler içeren bir hukukun söz konusu hükümlerinin uygulanması taraflar arasındaki menfaat dengesini ciddi biçimde bozarak kamu düzeni ile çelişebilecektir.

3.3. TAHKİMDE MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUK SORUNU

3.3.1. Genel Açıklamalar ve Hukuk Seçimi

Yabancılık unsuru taşıyan ticarî akitlerin önemli bir kısmında taraflar uyumsuzlukların tahkim yoluyla çözülmesini tercih etmektedir. Bu nedenle taşımacılıkta da tahkim, devlet

¹³³⁵ Hükümün eleştirisi için bkz. Özdemir-Kocasakal, Üçüncü Devlet, s. 85-86.

¹³³⁶ Kamu düzeni hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Nomer, s. 160 vd.; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 84 vd.; Özel/Erkan/Pürselim/Karaca, s. 122 vd.

¹³³⁷ Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Hill/Shuilleabhain, s. 245-247; Beaumont/McEleavy, s. 519-522; Briggs, s. 593-594.

mahkemelerinin yargılamasına kıyasla daha çok uygulama alanı bulmaktadır.¹³³⁸ Yazılı bir tahkim sözleşmesi akdetmek veya esas sözleşmelerinde bir tahkim kaydına yer vermek suretiyle taraflar bu yöndeki iradelerini yansıtmaktadır.¹³³⁹

Tarafların tahkimi tercih sebebi taşıma hukuku ve taşımacılık faaliyeti alanında uzman kişilerin yürüttüğü bağımsız, tarafsız ve herhangi bir devlete tâbi olmayan bir yargılama ile uyuşmazlığın hâlli olabilir.¹³⁴⁰ Aynı uyuşmazlığın tahkim sürecinde üçüncü kişilere karşı gizli tutulması, diğer bir ifadeyle ticarî sırların gizlenmesi de bir avantajdır.¹³⁴¹ Tüm bunlarla birlikte, genel anlamda, taraf iradesinin tahkimde daha etkin kılınması da tahkimi cazip kılmaktadır. Yalnızca tahkimin doğmasında değil, yargılama sürecinin yürütülmesinde esasa ve usule dair konularda sübjektif irade ön plandadır.

Tıpkı devlet mahkemelerinde görülen davalarda olduğu üzere, tahkimde de uygulanacak hukuk sorunu ile karşılaşılmaktadır. Esasa uygulanacak hukukun hakimler yerine hakemler tarafından belirlenmesi pek çok farklılık göstermektedir. Tahkimde *lex fori*'nin bulunmaması, taraf iradelerinin uygulanacak hukuk açısından daha az engelle karşılaşması anlamına gelmektedir.¹³⁴² Aynı zamanda hakemlerin uygulanacak hukuku tespitinde de belirli bir devletin kanunlar ihtilâfi hukukuna veya genel olarak ulusal hukuk düzenlerinin maddî hukuk düzenlemelerine bağlı kalmadan karar verebilmeleri bazı şartlarla mümkün kılınmıştır.

Bununla birlikte, tahkim yargılama sürecinde de ulusal hukuklara ve yargı düzenlerine zaman zaman gereksinim duyulmaktadır. Örneğin delillerin toplanması veya hakem

¹³³⁸ Bilgi için bkz. Maurer, s. 236; Baughen, Shipping Law, s. 383.

¹³³⁹ Yavuz, Cevdet: “Türk Hukukunda Tahkim Sözleşmesi ve Tabi Olduğu Hükümler”, II. Uluslararası Özel Hukuk Sempozyumu (Haydarpaşa, 14.02.2009), erişim için bkz. <http://dosya.marmara.edu.tr/huk/Sempozyumyay%C4%B1nlar%C4%B1/II.%20Uluslararası%C4%B1%20%39%96zel%20Hukuk%20Sempozyumu/3prof.dr.cevdet_yavuz.pdf>, (10.03. 2023).

¹³⁴⁰ Lew, Julian D. M./Mistelis, Loukas A./Kröll, Stefan M.: Comparative International Commercial Arbitration, Kluwer Law International, The Hague/London/New York 2003, s. 412.

¹³⁴¹ Maurer, s. 245.

¹³⁴² Şanlı, Ticarî Tahkim, s. 123.

kararının icrasının sağlanması gereken hâllerde devlet makamlarının da sürece dahil olması gerekmektedir. Bu bağlamda, tahkim sürecinin yürütülmesinde tahkim yeri hukukunun (*lex arbitri*) veya hakem kararlarının tenfizinin talep edilebileceği devletlerin hukukundaki yaklaşımın dikkate alınması, zorunlu değil ise de önem taşımaktadır.¹³⁴³ Aynı esas, uygulanacak hukukun tespiti açısından da söz konusudur.

Ana hatlarıyla bakıldığında tahkimde esasa uygulanacak hukukun belirlenmesi hususunda ulusal tahkim kanunları, kurumsal tahkim kuralları, çeşitli uluslararası anlaşmalar veya uluslararası örgütlerin model kurallarında düzenlemeler bulunmaktadır. Ulusal tahkim kanunlarında uygulanacak hukukun belirlenmesinde, ulusal kanunlar ihtilâfi kurallarına nazaran hakemlere daha geniş bir serbesti sunulmaktadır.¹³⁴⁴ Devlet mahkemelerinde hakim *for*'un kanunlar ihtilâfi kuralları çerçevesinde belirli metodoloji ve kuralları uygulayarak yetkili hukuku tayin edebilecekken; tahkimde ulusal, uluslararası, anasyonel kurallar dikkate alınarak veya belirli şartlar dahilinde hukukî kaynağı olan veya olmayan usul, gelenek veya uygulanagelişe göre meselenin esası çözüme kavuşturulabilmektedir.¹³⁴⁵ Diğer bir ifadeyle hukuk seçimi kapsamında seçilen hukukun bir devletin hukuku olması, tahkimde kesin bir koşul olarak karşımıza çıkmamaktadır.¹³⁴⁶ Bu bağlamda herhangi bir hukuk düzenine ait olmayan hukuk kurallarının, uluslararası örgütlerin model kanunlarının, tavsiye kararlarının, genel anlamda *lex mercatoria*'nın hukuk seçimi şartlarında yer alması, bunların uygulanacak

¹³⁴³ Demir-Gökyayla, s. 314.

¹³⁴⁴ Lookofsky/Hertz, s. 15.

¹³⁴⁵ Özdel, s. 5; Lookofsky/Hertz, s. 14; Lew/Mistelis/Kröll, s. 412; Özel, Tahkim, s. 121; Demir-Gökyayla, s. 314; Özdemir, Didem: “Milletlerarası Ticarî Tahkimde Esasa Uygulanacak Hukuk Olarak *Lex Mercatoria*”, çalışmamızda “*Lex Mercatoria*” olarak anılmıştır, GÜHFD, 2003, C. 7, S. 1-2, s. 107.

¹³⁴⁶ Şanlı, Ticarî Tahkim, s. 144; Özel, Sibel: “Tahkimde Uyuşmazlığın Esasına Uygulanan Hukuk”, çalışmamızda “Uygulanan Hukuk” olarak anılmıştır, Tahkim ve Uygulanacak Hukuk, (ed. Akıncı, Ziya/Demirkol, Berk), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2021, s. 194; Lookofsky/Hertz, s. 78; Boele-Woelki, s. 389; Basedow, s. 308-311; Symeonides, Norms, s. 215; Tarman, Hukuk Seçimi, s. 152; Demir-Gökyayla, s. 314.

hukuk olarak değerlendirilmesi mümkündür.¹³⁴⁷ Yani, tahkimde herhangi bir devlet hukukunun emredici kurallarının denetimine maruz kalınmadan söz konusu kurallar akdî ilişkiden doğan ihtilâfi doğrudan çözüme kavuşturabilecektir.¹³⁴⁸ Meselenin çözümü için yeterliyse, sadece bu kurallar veya tarafların arasındaki sözleşme metni dikkate alınarak uyuşmazlık sonuçlandırılabilir.

Tahkimde ilişkinin esasına uygulanacak hukukun belirlenmesinde tarafların hukuk seçiminin ilk planda dikkate alınması gereği tüm modern tahkim kanunlarında ve kurumsal tahkim kurallarında benimsenmiştir.¹³⁴⁹ Zaten tahkim taraf iradesinden doğmaktadır. Bu anlamda, tarafların hukuk seçiminin öncelikli olarak değerlendirilmesi de hakemlerin görevlerinin bir parçasıdır.¹³⁵⁰ Tarafların uygulanacak hukuku seçmeleri hem aralarındaki ilişki açısından öngörülebilirliğe hem de tahkim sürecinin işleyişine katkı sağlamaktadır.¹³⁵¹ Zira tarafların uygulanacak hukuku seçmediği hâlde hakemlerin uygulanacak hukuku tespit etmeleri belirli bir hukuk sistemi ile bağlı olmamaları açısından bir miktar güçlük ve belirsizlik doğurmaktadır.¹³⁵²

Tahkim anlaşmasına yer veren taraflar bu anlaşmanın yanı sıra çoğunlukla akdî ilişkiyi yönetecek hukukun seçimine de yer vermektedir. Tahkimde hukuk seçimi şartlarının önemli bir kısmında da uygulanacak hukuk bir devlet hukuku olarak belirlenmektedir.¹³⁵³

¹³⁴⁷ Boele-Woelki, s. 389; Özdemir, *Lex Mercatoria*, s. 108; Şanlı, *Ticarî Tahkim*, s. 144; Özel, *Uygulanan Hukuk*, s. 200; Basedow, s. 308-311; Symeonides, *Norms*, s. 215; Demirkol, s. 145; Demir-Gökyayla, s. 314.

¹³⁴⁸ Boele-Woelki, s. 389; Basedow, s. 308-311; Symeonides, *Norms*, s. 215.

¹³⁴⁹ Lew/Mistelis/Kröll, s. 413; Mills, s. 512; Özel, *Tahkim*, s. 121; Özkan, Işıl: “Uluslararası Ticari Tahkimde Uygulanacak Hukuk”, MHB, 2020, C. 40, S. 2, s. 840.

¹³⁵⁰ Redfern and Hunter on International Arbitration, 6th Edition, çalışmamızda “Redfern/Hunter” olarak anılmıştır, (ed. Blackaby, Nigel/Partasides/Constantine/Redfern, Alan/Hunter, Martin), Oxford Publishing, Oxford 2015, s. 187; Mills, s. 512.

¹³⁵¹ Lew/Mistelis/Kröll, s. 415; Şanlı, *Ticarî Tahkim*, s. 212-213.

¹³⁵² Lew/Mistelis/Kröll, s. 415; Şanlı, *Ticarî Tahkim*, s. 212-213.

¹³⁵³ Redfern/Hunter, s. 191; Böckstiegel, Karl Heinz: “Experiences of An Arbitrator on the Practice of International Arbitration Regarding the Applicable Law”, *Uluslararası Ticari Tahkim ve Yeni Lex Mercatoria*, (ed. Yıldırım, Ahmet Cemil/Eskiyörük, Serhat), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2014, s. 94.

Örneğin, taşıma, lojistik ve taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmelerinde, özellikle denizyolu taşımacılığı içeren ilişkilerde İngiliz hukuku söz konusu ticarî faaliyetin ihtiyaçlarına cevap verdiği için yoğun biçimde tercih edilmektedir.¹³⁵⁴

Türk hukuku açısından incelendiğinde 4686 sayılı Milletlerarası Tahkim Kanunu (MTK)¹³⁵⁵ yabancılık unsuru taşıyan ve tahkim yerinin Türkiye olarak tespit edildiği veya söz konusu Kanun'un uygulanmasının taraflar veya hakem ya da hakem heyetince kararlaştırıldığı hâllerde uygulanmaktadır.¹³⁵⁶ MTK m. 12(C)'de hukuk seçimi imkânı ve uyuşmazlığın ne şekilde çözüleceği ifade edilmektedir. Buna göre, *“Hakem veya hakem kurulu, taraflar arasındaki sözleşme hükümlerine ve onların uyuşmazlığın esasına uygulanmak üzere seçtikleri hukuk kurallarına göre karar verir. Sözleşme hükümlerinin yorumunda ve tamamlanmasında bu hukuka ilişkin ticarî örf ve âdetler ile ticarî teamüller de göz önüne alınır. Belirli bir devletin hukukunun seçilmiş olması, aksi belirtilmedikçe, o devletin kanunlar ihtilâfi kurallarının veya usul kurallarının değil, doğrudan doğruya maddî hukukunun seçilmiş olduğu anlamına gelir.”* şeklinde belirtilmiştir.¹³⁵⁷

¹³⁵⁴ Bilgi için bkz. La Mattina, Lex Marittima, s. 66; Redfern/Hunter, s. 191.

¹³⁵⁵ RG., 05.07.2001, S. 24453.

¹³⁵⁶ MTK'nın uygulanma kriterleri için bkz. Tanrıbilir, Feriha Bilge/Şit, Banu: “Milletlerarası Tahkim Müessesesi ve Yeni Milletlerarası Tahkim Kanunu”, MHB, 2002, C. 19, S. 2, s. 827 vd.; Şanlı/Esen/Ataman-Figanmeşe, s. 791 vd. MTK'nın zaman bakımından uygulanması için bkz. Şit, Banu: “Yargıtay Kararlarında Milletlerarası Tahkim Kanunu'nun Zaman Bakımından Uygulanması ve Hukuk Seçimi Sorunu”, çalışmamızda “Hukuk Seçimi Sorunu” olarak anılmıştır, BATİDER, 2009, C. 25, S. 4. s. 461 vd.

¹³⁵⁷ Hakemlerin taraflarca seçilen hukuku bilinçli şekilde uygulamamaları yetkilerini aşmaları anlamına gelmekte olup MTK m. 15 çerçevesinde hakem kararının iptali sebebini oluşturur. Bilgi için bkz. Tiryakioğlu, Bilgin: “Milletlerarası Tahkim Kanununa Göre Hakem Kararlarının İptali”, çalışmamızda “İptal” olarak anılmıştır, Milletlerarası Özel Hukukta Güncel Konular Sempozyumu (Eskişehir, 21-22 Nisan 2016), (ed. Tiryakioğlu, Bilgin/Aygün, Mesut/Önal, Ali/Altıparmak, A. Kübra/Kaya, Cansu), Yetkin Yayınları, Ankara 2016, s. 309-310; Şit-Köşgeroğlu, Banu: “İptal Davasında Esasa Uygulanacak Hukuk”, çalışmamızda “İptal Davası” olarak anılmıştır, Tahkim ve Uygulanacak Hukuk, (ed. Akıncı, Ziya/Demirkol, Berk), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2021, s. 362; Özel, Uygulanan Hukuk, s. 194. UNCITRAL Model Kanunu açısından ilgili iptal sebebi için bkz. Bayata-Canyaş, Aslı: UNCITRAL Model Kanunu Temelinde Uluslararası Ticarî Hakem Kararlarına Karşı Başvuru Yolu, çalışmamızda “Başvuru Yolu” olarak anılmıştır, Adalet Yayınevi, Ankara 2016, s. 182. Hakem kararlarına karşı başvuru yolları

MTK m. 12(C)'ye göre esasa uygulanacak hukuku taraflar belirleyebilmektedir. Hukuk seçiminin açık veya örtülü şekilde yapılabileceği hakkında kanun belirgin bir ifadeye yer vermemiştir. Bununla birlikte kanunlar ihtilâfi hukuku içerisinde dahi örtülü hukuk seçimine izin verilmiş olduğu dikkate alındığında, taraf iradesinin azamî düzeyde ön planda olduğu tahkimde örtülü hukuk seçiminin yasaklandığının kabul edilmesi mümkün değildir.¹³⁵⁸ Yine aynı şekilde kanunda hukuk seçiminin yapılabileceği zamana veya kısmî hukuk seçiminin mümkün olup olmadığı ile ilgili açık bir ifadeye yer verilmemiştir. Genel olarak tahkimde esasa uygulanacak hukuk konusunda kısmî hukuk seçiminin mümkün olduğu ifade edilmektedir.¹³⁵⁹ Hukuk seçiminin de her zaman, tahkim yargılaması sırasında dahi yapılabileceği öngörülmektedir.¹³⁶⁰ Tahkimde şartlı hukuk seçimi ya da askıda hukuk seçiminin geçerli olduğu de fikri genel anlamda kabul görmektedir.¹³⁶¹

Maddenin ilk ifadesinden anlaşılacağı üzere bir “hukuk”un, diğer bir ifadeyle devlet hukukunun seçilmesi şart değildir.¹³⁶² Tarafların seçtiği “hukuk kuralları” akdî ilişkiye uygulanabilir.¹³⁶³ Bu bağlamda tahkim yargılaması söz konusu olduğunda yukarıda incelediğimiz, tarafların multimodal taşıma sözleşmesi veya taşıma belgesinde *paramount* klozu içerisinde hukuk seçimi olarak yer verdiği uluslararası anlaşma

hakkında ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Şit, Banu: Kurumsal Tahkim ve Hakem Kararlarının Tanınması ve Tenfizi, çalışmamızda “Tenfiz” olarak anılmıştır, İmaj Yayınevi, Ankara 2005, s. 84 vd.

¹³⁵⁸ MTK'ya göre hukuk seçiminin örtülü yapılabileceği hakkında bkz. Kalpsüz, Turgut: Türkiye’de Milletlerarası Tahkim, B. 2, Yetkin Yayınları, Ankara 2010, s. 96; Akıncı, Ziya: Milletlerarası Tahkim, çalışmamızda “Tahkim” olarak anılmıştır, B. 6, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2021, s. 348-349.

¹³⁵⁹ Akıncı, Tahkim, s. 349; Lew/Mistelis/Kröll, s. 418.

¹³⁶⁰ Bilgi için bkz. Redfern/Hunter, s. 138.

¹³⁶¹ Lew/Mistelis/Kröll, s. 417.

¹³⁶² Aynı yönde Demirkol, s. 145; Kalpsüz, s. 97; Redfern/Hunter, s. 210-211; Özkan, s. 841. Bir devlet hukuku seçildiğinde prensip olarak bu devletin maddî hukukunun uygulanacağına dair bkz. Akıncı, Tahkim, s. 350.

¹³⁶³ Demirkol, s. 145; Redfern/Hunter, s. 210-211; Kalpsüz, s. 97; Erdem, B. Bahadır: “Türk Milletlerarası Tahkim Hukukunda “Lex Mercatoria”, Uluslararası Ticari Tahkim ve Yeni Lex Mercatoria, (ed. Yıldırım, Ahmet Cemil/Eskiyörük, Serhat), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2014, s. 127 vd.

hükümleri, herhangi bir hukuk düzenine bağlı olmayan anasyonel kurallar uyuşmazlıklara herhangi bir sınırlandırma ve koşul öngörülmeden doğrudan uygulanacaktır.¹³⁶⁴ Bu bağlamda bir multimodal taşıma sözleşmesinde uyuşmazlık çözüm yolunun tahkim olarak tercihi ile uygulanacak hukuka dair ayrıntılı düzenlenmiş bir şart kapsamında karayolundan kaynaklanan uyuşmazlıklarda CMR, havayolundan kaynaklanan uyuşmazlıklarda Montreal Konvansiyonu'nun hükümlerine göre uyuşmazlıkların giderileceği belirlenebilir. Tahkimde hukuk seçiminin hukuk kurallarının seçimine de olanak verdiği dikkate alınarak tarafların kendi iradeleri çerçevesinde bu şekilde bir *network* sistemi oluşturmaları mümkündür. Hatta bu oldukça önerilebilir bir çözümdür.

Yeri gelmişken ifade edilmelidir ki, uluslararası taşıma konvansiyonlarının pek çoğunda tahkime yönelik hükümler bulunmaktadır.¹³⁶⁵ Varşova Konvansiyonu, m. 28'de eşyanın taşınmasına dair sözleşmelerde tahkim kaydına yer verilebileceğini düzenlenmekte, bunun haricinde herhangi bir hükme yer vermemektedir. Montreal Konvansiyonu m. 34'te, Hamburg Kuralları m. 22'de, Rotterdam Kuralları m. 75'te ve CMR m. 33'te tahkime dair daha ayrıntılı hükümler bulunmaktadır.

Bahsi geçen hükümler konvansiyonların tahkimde uygulanabilirliklerine yönelik bazı tartışmalar doğurmaktadır. Örneğin, CMR m. 33'te tarafların tahkimi tercih edebileceği, fakat sözleşmelerinde CMR'nin uygulanacağını açıkça öngörmeleri gerektiğine yer verilmiştir.¹³⁶⁶ İlgili ifadeye göre, "*Taşıma sözleşmesi hakem heyetine yetki veren bir klotz*

¹³⁶⁴ Özgenç tarafından uluslararası anlaşmaların seçimini içeren *paramount klotz*'nun tahkimde hukuk seçimi olarak kabul edilmesi gerektiği hakkında bkz. Özgenç, Navlun Sözleşmesi, s. 162.

¹³⁶⁵ COTIF'in CIM ekinde tahkime ilişkin herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. COTIF'in kendi metninde ise m. 28 ile tahkime dair bazı düzenlemelere yer verilmiştir. Fakat bunlar üye devletler arasında veya üye devlet ile COTIF ile kurulan hükümetlerarası örgüt arasındaki uyuşmazlıklar için öngörülmüştür. Ayrıntılı bilgi için bkz. Guideline Comparing the Legal Regimes: CMR-COTIF/CIM-SMGS, s. 10, <https://www.cit-rail.org/secure-media/files/guideline_cmr_cim_smgs_2017_03_28_en.pdf?cid=292731>, (13.03.2023). Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nda da tahkime dair herhangi bir ifade bulunmamaktadır. Ne var ki biz tahkimde belirtilen kuralların taraf iradesi çerçevesinde seçilmeleri hâlinde esasa bu kuralların uygulanmasında herhangi bir sakınca olmadığını düşünmekteyiz.

¹³⁶⁶ Benzer şekilde bkz. Montreal Konvansiyonu m. 34(3-4).

içerebilecektir. Hakem heyetine yetki veren kloz hakem heyetinin bu Konvansiyon'u uygulaması gerektiğine dair bir hüküm içermelidir".¹³⁶⁷ Bu hükmün düzenlenişi çeşitli açılardan sakıncalı bulunmuştur. Bir örnek bağlamında somutlaştırılacak olursa bir multimodal taşıma sözleşmesinde tahkim kaydına yer verildiği ve uygulanacak hukukun karayolu taşımasından doğan ihtilâflar için CMR olduğu öngörüldüğünde, CMR'nin hükümleri açısından Konvansiyon'un uygulanmasında herhangi bir problem bulunmamaktadır. Buna karşın aynı sözleşmede karayolu taşıması kısmına CMR'nin değil de söz gelimi CMR'nin tarafı olan bir devlet hukukunun uygulanmasına karar verilirse CMR m. 33'te yer verilen şart sağlanmamış olacaktır. *Fürrer*'e göre maddenin ifadesi dikkate alındığında tahkim yargılamasında CMR'nin tarafı olan bir devletin hukukunun esasa uygulanması gerektiğini içeren bir akdî şartın CMR'nin uygulanmasını sağlamayacağı anlaşılmaktadır.¹³⁶⁸ Öte yandan yazar, CMR'nin 1956 tarihli bir Konvansiyon olduğunu belirterek o dönemde tahkim yargılamasına ilişkin düzenlemelerin, özellikle tahkimde esasa uygulanacak hukuk konusunun belirsizliği ve hakem kararların tenfizine dair hukukî mekanizmaların yetersizliğinin hükmün düzenlenişine etkisi bulunduğunun altını çizmektedir.¹³⁶⁹ Bu doğrultuda hem tahkimin taraflarını hem de hakemleri CMR'yi uygulamaya yönlendirmek için de kuralın böyle şekillendiği sonucuna varmak mümkündür.¹³⁷⁰ Tahkimin günümüzdeki konumu ve taraf iradesinin yeri dikkate alındığında CMR'nin tarafı olan bir devletin hukuku seçildiğinde

¹³⁶⁷ Maddenin İngilizce orijinal metni şu şekildedir: "*The contract of carriage may contain a clause conferring competence on an arbitration tribunal if the clause conferring competence on the tribunal provides that the tribunal shall apply this Convention*". Türkçe resmî tercümesi ise şu şekildedir: "*Taşıma mukavelesi, bir mahkeme heyetine yetki veren bir madde içerebilir. Ancak bu karar hakimler heyetinin bu Sözleşmeyi uygulamasını içermelidir*".

¹³⁶⁸ Fürrer, Andreas: "Arbitration in Cross-Border Road Transport-Plea for A Modern Understanding of Art. 33 CMR", (çeviri: "Schiedsgerichtsbarkeit im grenz-überschreiten Strassentransport-Pladoyer für ein modernes Verständnis von Art. 33 CMR", Zivilprozess und Vollstreckung National und International-Schnittstellen und Vergleiche, (ed. Markus, Alexander R./Hrubesch-Millauer, Stephanie/Rodriguez, Rodrigo), Stampfli Verlag, Bern 2018, s. 333-362.), s. 10, <https://www.unilu.ch/fileadmin/fakultaeten/rf/furrer/dok/180619_arbitration_in_cross-border_road_transport_final.pdf>, (12.03.2023).

¹³⁶⁹ Bkz. Fürrer, s. 12.

¹³⁷⁰ Aynı yönde bkz. Fürrer, s. 12; Clarke, CMR, s. 164.

CMR'nin uygulanmayacağı fikri kabul edilebilecek bir düşünce değildir.¹³⁷¹ Yine de konu hakkındaki çelişkiye dikkat çekmek gerekmekte ve taşıma hukuku konvansiyonlarının revize edilmesi konusunda yer verdiğimiz öneri ile birlikte bu konunun da değerlendirilmesi ve modern tahkimin esaslarına uyarlanması önerilmektedir.

Montreal Konvansiyonu¹³⁷² ile Rotterdam Kuralları'nda tahkimde uygulanacak hukukun belirlenmesi konusuna ilişkin hükümlerde de bazı hususlar dikkat çekmektedir. Rotterdam Kuralları üzerinden mesele ele alınacak olursa, m. 75(1)'de tarafların tahkim yoluyla uyuşmazlıklarını çözebilecekleri belirtilmektedir.¹³⁷³ Madde metninin çevirisine göre “*Bu bölüme bağlı olarak taraflar, bu Sözleşme kapsamında malların taşınmasıyla ilgili olarak ortaya çıkabilecek herhangi bir anlaşmazlığın tahkime götürülmesi konusunda anlaşabilirler*”. Aynı maddenin ikinci fıkrasında ise tahkim yeri olarak kararlaştırılabilecek yerler açısından bir sınırlamaya gidilmiştir. Son olarak m. 75(5)'te¹³⁷⁴ hem birinci hem de ikinci fıkraya aykırı akdî düzenlemelerin geçersiz olacağı ifade edilmiştir. Tarafların tahkime yönelik irade muhtariyetine yer veren kurallar aynı zamanda bir şekilde tarafların bu Konvansiyonların hükümlerinin uygulanmasının önüne geçmeyi amaçlayan düzenlemelerini de hükümsüz ve geçersiz kabul etmektedir. Devlet mahkemelerindeki yargılamalarda konvansiyonların hükümleri emredici biçimde

¹³⁷¹ Aynı yönde bkz. Furrer, s. 14.

¹³⁷² Bkz. Montreal Konvansiyonu m. 34(1) ve (3). Montreal Konvansiyonu'na göre tahkim hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Şit-Köşgeroğlu, Montreal Sözleşmesi, s. 22-25.

¹³⁷³ Rotterdam Kuralları m. 75(1)'den çevirdiğimiz İngilizce ifadenin orijinal hâli şu şekildedir: “*Subject to this chapter, parties may agree that any dispute that may arise relating to the carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.*”

¹³⁷⁴ Rotterdam Kuralları m. 75(5)'in orijinal ifadesi şu şekildedir: “*The provisions of paragraphs 1, 2, 3 and 4 of this article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement to the extent that it is inconsistent therewith is void.*”

uygulandığından, tarafların tahkimi seçerek bu uygulamadan kaçınmalarına izin verilmemesi amacının arka planda yer aldığı belirtilmektedir.¹³⁷⁵

Seçilen uluslararası konvansiyon veya anasyonel hukuk kuralları, ilişkiyi yorumlamakta ve tamamlamakta eksik kalırsa hakemler, aşağıda ele alınacağı üzere, en yakın ilişkili hukuka göre veya ticarî örf ve âdet kurallarına göre de boşluğu doldurabilir.¹³⁷⁶ MTK m. 12(C)'de de belirtildiği üzere hakemlerce tarafların seçtiği hukuk uygulanacak ise de ayrıca ticarî teamüllerden ve örf ve âdetten de akdî ilişkinin yorumunda ve tamamlanmasında faydalanılabilir. Ulusal kanunlar ihtilâfi kurallarında ise uygulanacak devlet hukuku içerisinde ancak ilgili devletin maddî hukukunun müsaade ettiği ölçüde ve şekilde ticarî örf ve âdete göre uyuşmazlık çözülebilirken tahkimde uygulanacak hukuktan bağımsız şekilde hakemler, ticarî teamülleri uygulayabilmektedir.¹³⁷⁷

3.3.2. Uygulanacak Hukukun Hakemler Tarafından Belirlenmesi

Hakemlerin uygulanacak hukuku belirlemelerinde ulusal kanunlar ihtilâfi kurallarının arka planında izlenen politika ve menfaatlerden biraz daha farklı biçimde tarafların iradesi, beklentisi ve ticarî ilişkilerinin işleyişine uyum daha ön planda tutulmaktadır.¹³⁷⁸ Söz konusu menfaatler, taraflar uygulanacak hukuku seçmese dahi söz konusudur. *Lew, Mistelis&Kröll* tarafından da genel anlamda tarafların makul beklentilerinden uzak bir hukukun uygulanmaması gerektiğine dikkat çekilmiştir.¹³⁷⁹ Bu bağlamda, uygulanacak

¹³⁷⁵ Rotterdam Konvansiyonu hakkında benzer yönde bkz. Meijer, Gerard: “The Rotterdam Rules and Arbitration”, *European Journal of Commercial Contract Law*, 2010, Vol. 1, N. 2, s. 47.

¹³⁷⁶ *Lew/Mistelis/Kröll*, s. 419.

¹³⁷⁷ *Lex/Mistelis/Kröll*, s. 419; *Redfern/Hunter*, s. 213-214; *Kalpsüz*, s. 96.

¹³⁷⁸ *Lew/Mistelis/Kröll*, s. 426.

¹³⁷⁹ *Lew/Mistelis/Kröll*, s. 424.

hukukun belirlenmesi meselesi geniş bir serbestiyi ve hakemler açısından takdir yetkisini beraberinde getirmektedir.¹³⁸⁰

Hakemlerin uygulanacak hukuku belirlerken başvurabilecekleri tahkim kanunları ile kurumsal tahkim kurallarında, belirli gruplar içerisinde sunulabilecek yaklaşımlar söz konusudur.¹³⁸¹ İlk olarak bazı kurallarda doğrudan en sıkı ilişkili hukukun tespit edilmesi ve uygulanması gerektiği belirtilmektedir. Bunun dışında hakemlere herhangi bir devletin kanunlar ihtilâfi kurallarını dikkate alarak uygulanacak hukuku belirlemeleri imkânını sunan düzenlemeler de bulunmaktadır.¹³⁸² Hakemlere uygulanacak hukuku belirlerken istifade edebilecekleri kanunlar ihtilâfi kurallarını seçme olanağı veren hukuklar açısından ilk olarak UNCITRAL Model Kanunu¹³⁸³ m. 28(2)¹³⁸⁴ hükmü önem taşır. Söz konusu düzenleme “*Taraflarca herhangi bir belirleme yapılmamışsa, hakem kurulu uygun gördüğü kanunlar ihtilâfi kurallarınca belirlenen hukuku uygulayacaktır.*” şeklinde belirtilmiştir.¹³⁸⁵ Benzer esasa Milletlerarası Ticarî Tahkime İlişkin Avrupa Sözleşmesi (Cenevre Sözleşmesi)¹³⁸⁶ m. 7’de de yer verilmiştir. Çalışmada incelenen hukuk düzenleri içerisinde ise İngiliz hukukunda 1996 tarihli İngiliz Tahkim Kanunu¹³⁸⁷ m. 46(3)’te de benzer esas benimsenmiştir. Bununla birlikte, İngiltere’nin tahkim yeri

¹³⁸⁰ Hakemler tarafından uygulanacak hukukun belirlenmesinde başvurulabilecek çeşitli seçeneklere örnekler için bkz. Özel, Tahkim, s. 132.

¹³⁸¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Şanlı, Ticarî Tahkim, s. 216 vd.

¹³⁸² Bilgi için bkz. Lew/Mistelis/Kröll, s. 425; Şanlı, Ticarî Tahkim, s. 216 vd.; Özel, Uygulanan Hukuk, s. 195.

¹³⁸³ Bkz. <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/19-09955_e_ebook.pdf>, (08.03.2023).

¹³⁸⁴ UNCITRAL Model Kanunu m. 28(2) ifadesinin İngilizce metni şu şekildedir: “*Failing any designation by the parties, the arbitral tribunal shall apply the law determined by the conflict of laws rules which it considers applicable.*”

¹³⁸⁵ Özel tarafından herhangi bir devletin kanunlar ihtilâfi kurallarının uygulanmasının uygun bulunması anasyonel kuralların uygulanamayacağı şeklinde yorumlanmıştır. Bkz. Özel, Tahkim, s. 134.

¹³⁸⁶ Bkz. European Convention on International Commercial Arbitration, <https://treaties.un.org/doc/treaties/1964/01/19640107%2002-01%20am/ch_xxii_02p.pdf>, (12.04.2023).

¹³⁸⁷ Bkz. <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/23/section/46>>, (08.03.2023). Ayrıntılı bilgi için bkz. Briggs, 994.

olarak seçildiği durumda, genel olarak hakemlerin İngiliz kanunlar ihtilâfı hukukunu uygulamayı uygun gördükleri belirtilmektedir.¹³⁸⁸

Hakemlerin doğrudan bir maddî hukuku belirleyerek uyuşmazlığın esasına uygulamaları gerektiğini belirten tahkim düzenlemeleri ise görünüşte ikiye ayrılmaktadır.¹³⁸⁹ İspanyol hukukunda olduğu gibi milletlerarası tahkime ilişkin bazı düzenlemeler hakemlere doğrudan “uygulanmasını uygun buldukları” hukuku ilişkiye tatbik etmeleri gerektiğini ifade etmektedir.¹³⁹⁰ Bu elverişli hukukun nasıl belirleneceği hakkında öğretilerde çeşitli önerilerde bulunulmuştur. Uygulanacak hukukun taraflar arasındaki ilişkiyi en adil şekilde sonuçlandırmaya uygun, ticarî mesele hakkında gelişmiş, ayrıntılı kurallar içeren veya mahkeme içtihatları doğrultusunda gelişmiş, zengin bir uygulamaya sahip bir hukuk olabileceği belirtilmiştir.¹³⁹¹ Ayrıca uyuşmazlık ile en sıkı ilişkiyi tesis eden hukukun da dikkate alınabileceği ifade edilmiştir.¹³⁹² Bu doğrultuda hakemlere bu hukuku belirlemede geniş bir serbesti tanınmıştır.¹³⁹³

¹³⁸⁸ Bilgi için bkz. Özdel, s. 6.

¹³⁸⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Şanlı, Ticarî Tahkim, s. 289 vd.

¹³⁹⁰ İspanyol Tahkim Kanunu m. 34 için bkz. BOE (*Boletín Oficial del Estado*), num. 309, 26.03.2004. Erişim için bkz. <<https://www.boe.es/eli/es/l/2003/12/23/60/con>>, (08.03.2023). Diğer bir örnek için bkz. Hindistan Tahkim ve Arbuluculuk Kanunu m. 28(1-b), <https://www.indiacode.nic.in/bitstream/123456789/1978/1/AAA1996_26.pdf>, (08.03.2023). Kurumsal tahkim açısından çeşitli örnekler için bkz. 2021 tarihli Milletlerarası Ticaret Odası (*International Chamber of Commerce*, ICC) Tahkim Kuralları m. 21(1), <https://iccwbo.org/dispute-resolution-services/arbitration/rules-of-arbitration/#article_21>, (08.03.2023); İstanbul Tahkim Merkezi (ISTAC) Tahkim Kuralları m. 25, <<https://istac.org.tr/tr/uyusmazlik-cozumu/tahkim/tahkim-kurallari/>>, (08.03.2023); Singapur Uluslararası Tahkim Merkezi (*Singapore International Arbitration Centre*, SIAC) Tahkim Kuralları m. 31(1), <<https://siac.org.sg/siac-rules-2016>>, (08.03.2023).

¹³⁹¹ Lew/Mistelis/Kröll, s. 435.

¹³⁹² Lew/Mistelis/Kröll, s. 435.

¹³⁹³ Born, Gary B.: *International Commercial Arbitration*, 2nd Edition, Wolters Kluwer, Netherlands 2014, s. 2634.

Türk hukukunun da içinde bulunduğu diğer grup¹³⁹⁴ düzenlemelerde ise hakemler ilişki ile en yakın bağlantıya sahip olan hukuku tespit edip uygulamak durumundadır. Nitekim MTK m. 12(C)'de “*Tarafların uyuşmazlığın esasına uygulanacak hukuk kurallarını kararlaştırmamış olmaları hâlinde, hakem veya hakem kurulu, uyuşmazlık ile en yakın bağlantı içinde olduğu sonucuna vardığı devletin maddî hukuk kurallarına göre karar verir. Hakem veya hakem kurulu, ancak tarafların açıkça yetkili kılmış olmaları şartıyla hakkaniyet ve nasafet kurallarına göre veya dostane aracı olarak karar verebilir*” ifadesi yer almıştır.

MTK'da, MÖHUK'un aksine, akdî ilişkiye uygulanacak hukuku belirleme konusunda hakemlere sunulmuş bir karine bulunmamaktadır. Ancak her hâlükarda, yukarıda örnek verdiğimiz hukuklarda yer verilen “uygulanması uygun bulunan hukukun” yerine en yakın bağlantıya göre uygulanacak hukukun tayini de daha öngörülebilir bir durum yaratmaktadır. Bu bağlamda hakemler sözleşme ile ilintili tüm irtibatları dikkate alarak en sıkı bağlantıyı tesis eden devletin hukukunu ilişkinin esasına tatbik edecektir.

Alman Medenî Usul Kanunu m. 1051(2)'de olduğu üzere MTK m. 12(C)'ye göre en yakın ilişkiyi tesis eden hukuk, bir devlet hukuku olmak zorundadır. Bu bağlamda hakemler, taraflarca kararlaştırılmadığı hâlde herhangi bir hukuk düzenine tâbi olmayan anasyonel hukuk kurallarını ilişkiye uygulayamayacaktır.¹³⁹⁵ İsviçre Federal Milletlerarası Özel Hukuk Kanunu m. 187(1)'de ise bu şekilde bir kısıtlamaya yer verilmeden “en yakın ilişkili hukuk kurallarının” uygulanacağı belirtilmiştir. Bu doğrultuda, hakemlerin, tahkim yeri İsviçre olan yargılamalarda Multimodal Taşıma Konvansiyonu'nun hükümlerini multimodal taşıma sözleşmesinden doğan ihtilâfa uygulamalarının önünde bir engel bulunmamaktadır. Aynı doğrultuda, İkinci Bölüm'de değindiğimiz uluslararası konvansiyonların hakemler tarafından tahkimde uyuşmazlığın

¹³⁹⁴ Örneğin bkz. İsviçre Federal Milletlerarası Özel Hukuk Kanunu m. 187(1); Alman Medenî Usul Kanunu m. 1051(2), faydalandığımız İngilizce çevirisi için bkz. <https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_zpo/englisch_zpo.html>, (08.03.2023).

¹³⁹⁵ Aynı yönde bkz. Kalpsüz, s. 99; Erdem, Tahkim, s. 130-131; Özel, Tahkim, s. 141-142.

esasını çözmek maksadıyla uygulanması mümkündür. Bu noktada uluslararası konvansiyonların tahkimde uygulanması açısından değerlendirilmeleri önem taşır.

Hatırlanacağı üzere, multimodal taşıma sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklar taraf olunan pek çok uluslararası konvansiyonun mecburî uygulanma alanına girmektedir. Mahkeme yargılaması açısından söz konusu zorunluluk mutlak ise de aynı durum tahkim için söylenememektedir. Fakat yine de hakemler konvansiyonların uygulanma alanına giren durumlar açısından uyuşmazlığı çözmeye bu uluslararası konvansiyonlardan istifade edebilir.¹³⁹⁶

Son olarak ifade edilmelidir ki hakemlerin hakkaniyet, nesafet kurallarına göre ya da dostane aracı olarak karar vermeleri mümkündür.¹³⁹⁷ Fakat MTK açısından hakemlerin bu imkânı kullanabilmeleri ancak tarafların tahkim anlaşmalarında kararlaştırmaları suretiyle gerçekleşebilir.¹³⁹⁸

¹³⁹⁶ CMR’de tahkim açısından bkz. Furrer, s. 6.

¹³⁹⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. Kalpsüz, s. 99-100; Akıncı, Tahkim, s. 354-355.

¹³⁹⁸ Kalpsüz, s. 99-100; Akıncı, Tahkim, s. 354-355.

SONUÇ

Tedarik zinciri içerisinde eşyanın uzak mesafeler arasında bir noktadan diğerine ulaştırılması, çoğu zaman birden çok taşıma türü eşliğinde denizyolu, havayolu, karayolu, demiryolu ve iç suyolunu içeren birden çok taşıma ortamından geçilmesini gerektirmektedir. Eşyanın taşıma sürecinin düzgün yürütülmesi, aynı zamanda böyle yoğun bir faaliyetin organizasyonunun da pürüzsüz şekilde icrasına bağlıdır.

Geçmişten bu yana uluslararası satım ilişkilerinin tarafı olan tacirler açısından böyle bir organizasyonun yerine getirilmesi ve taşıma işinin yürütülmesi için çeşitli araçlardan istifade edilmiştir. Aracı kişiler taşıma akitlerinin kurulması için taşıyıcı ile taşıtanları bir araya getirme ve eşyanın taşınması için gerekli organizasyonu sağlama görevlerini üstlenmiştir. Büyük çaplı veya düzenli aralıklarla, uzak mesafeler arası eşya sevkiyatı gerçekleştirileceği zaman ise, taşıma işinin yalnızca organize edilmesi yeterli bulunmamış taşıma sürecini hem organize edecek hem de taşıyıcı sıfatıyla eşyanın varma yerine eksiksiz, hasarsız ve zamanında ulaştırılmasından sorumlu olacak kişilere ihtiyaç duyulmuştur.

Söz konusu ihtiyaç son yüz yıl içerisinde konteynerin icadı ve taşımacılıkta kullanımının yaygınlaşması ile de belirgin hale gelmiştir. Konteyner içerisinde taşınan eşya güvenli, ekonomik ve hızlı taşınmaktadır. Taşıma süreçleri arasında kolaylıkla depolanmaktadır. Bu yönüyle özellikle uzak mesafeler arası, birden fazla taşıma türünden istifade edilen taşımacılık şekillerinde konteyner kullanımı tercih edilmektedir. Konteynerde taşınan eşya, bir taşıma aracından diğerine kolaylıkla aktarılabilir.

Konteyner taşımacılığı, multimodal taşımanın yaygınlaşmasını desteklemiştir. Konteyner taşımacılığında çoğu zaman eşya birden fazla taşıma ortamı üzerinden taşındığından bu taşımacılık sürecinin tek bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde üstlenildiği hâllerde multimodal taşıma ilişkisi söz konusu olmaktadır. Multimodal taşıma, kısaca, tek bir taşıma sözleşmesi kapsamında eşyanın bir yerden diğerine birden fazla taşıma türü ve ortamı kullanılarak taşındığı bir ilişkidir. Söz konusu ilişki MTO adı verilen taşıyıcı tarafından yürütülmekte ve koordine edilmektedir.

MTO, taşıtan ile bir multimodal taşıma sözleşmesi kurarak eşyanın birden çok taşımacılık türü ile bir noktadan diğerine ulaştırılmasını sağlamaktadır. Taşıma işinin icrasını bizzat yerine getirebileceği gibi alt taşıma sözleşmeleri ve farklı akitler kurarak eşyanın taşınmasını sağlayabilir. Fakat multimodal taşıma sözleşmesi çerçevesinde, her halükârda, tüm taşıma sürecinin sorumluluğunu üstlenmektedir.

Multimodal taşıma sözleşmesi, kombine taşıma ve intermodal taşıma sözleşmesi olarak da nitelendirilmektedir. Aynı zamanda multimodal taşıma ilişkisi karma taşıma, çoklu taşıma şeklinde de öğretide adlandırılmıştır. Söz konusu terimlerin kavramsal içeriklerinin farklı olduğunu savunan yazarlar bulunmasına rağmen tarafımızca esasa etkili bir farklılık tespit edilmediğinden çalışmada sözleşme, multimodal taşıma sözleşmesi olarak adlandırılmıştır.

Multimodal taşıma sözleşmesi son elli yıllık süreç içerisinde eşya taşımacılığında çok sık kullanılan bir sözleşme hâline gelmiştir. Multimodal taşıma ilişkilerinin sık olması uyuşmazlıklarla da sık karşılaşılması anlamına gelmektedir. Kıta Avrupası ve Türk hukuku açısından taşıma hukuku disiplini çok taraflı uluslararası anlaşmalar çerçevesinde özel hukukun yeknesaklaştırılması faaliyetine yoğun biçimde konu olmuştur. Bununla birlikte belirtilen anlaşmalar karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu, iç su yolu taşımacılığında doğan ilişkileri düzenlemektedir. Bu taşımacılık şekillerinin bir arada varolduğu, yabancılık unsuru taşıyan multimodal taşıma ilişkileri açısından ise doğan uyuşmazlıkların ne surette giderileceği hakkında bir belirsizlik söz konusudur.

Multimodal taşıma sözleşmesini de düzenlemek için geçmişte çeşitli konvansiyon çalışmaları yapılmıştır. Fakat bunların hiçbirisi nihayete ulaşamamıştır. Söz konusu durum mahkemeleri ve diğer uyuşmazlık çözüm mercilerini uygulanacak hukukun tespitinde farklı yöntemlere itmiştir. Çoğu hâlde multimodal taşıma sözleşmesi içerdiği taşıma türlerine göre, söz gelimi karayolu ve demiryolu sözleşmelerinin bir birleşimi gibi değerlendirilmiştir. Zararın multimodal taşımanın hangi kısmında doğduğu tespit edildiğinde, uyuşmazlıklar da bu kısım ile ilgili uluslararası konvansiyonun uygulanması ile çözüme kavuşturulmuştur. Diğer bir ifadeyle, eğer karayolu taşıması sırasında eşya araçtan düşüp hasar gördüyse, uyuşmazlığın çözümüne CMR'nin uygulanması gerektiği

belirtilmiştir. Söz konusu uygulama *network* sistemi olarak adlandırılmakta olup Türk mahkemelerinin kararlarında da hala sıklıkla yer işgal etmektedir.

Öte yandan son dönemde bazı Alman, Hollanda ve İsviçre mahkemelerinin kararlarında multimodal taşıma sözleşmesinin bir *sui generis* akit olduğu veya karma akit niteliği taşımakla birlikte içerdiği taşıma aşamalarının ait olduğu bağımsız akitlerin bir birleşimi sayılmayacağı gerekçesi ile uyuşmazlık çözümünde *network* sisteminin tercih edilmemesi gerektiği ifade edilmiştir. Bu kararlarda yürürlükte bulunan ve belirli taşıma türlerini düzenleyen CMR gibi uluslararası konvansiyonların, ancak şartları yorumlanarak multimodal taşıma ilişkisine kısmen veya tamamen uygulanabileceği belirtilmiştir. Herhangi bir konvansiyonun kapsamına girmeyen uyuşmazlıklar açısından ise bu mahkeme kararlarında uygulanacak hukukun tespit edilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Gerçekten, çalışma kapsamında incelenen CMR, CIM, Varşova ve Montreal Konvansiyonu, Lahey (/Visby) Kuralları ile Hamburg Kuralları belirli koşullarda multimodal taşıma ilişkilerine kısmen veya tamamen uygulanabilmektedir. Fakat dikkat çekilmesi gereken nokta bu Konvansiyonların multimodal taşıma ilişkisinin karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu taşıma ayaklarına doğrudan uygulanmaları değil, hüküm ve şartlarının yorumlanarak hangi kapsamda uygulanabileceklerinin değerlendirilmesidir. Bu kapsamda çalışmanın İkinci Bölümü'nde mevcut taşıma hukuku konvansiyonlarının uygulanabilirliği ile uygulanacak maddî hukukun tespiti konusu ele alınmıştır.

İkinci Bölüm'de sırasıyla incelenen konvansiyonlar açısından CMR ve CIM'in bazı multimodal taşıma ilişkilerinin tamamına uygulandığı tespit edilmiştir. CMR açısından şartları taşıyan RO-RO taşımalarında, CIM'in ise demiryolu taşımaları ile ona ilave nitelik taşıyan bazı karayolu taşıma ilişkileri ile konvansiyonda kayıtlı hatlar listesinde bulunan demiryolu-denizyolu, demiryolu-iç su yolu taşımalarına uygulandığı tespit edilmiştir.

İkinci bir grup olarak ele alabileceğimiz hava taşıma ilişkilerini düzenleyen Varşova ve Montreal Konvansiyonu ile denizyolu taşıma ilişkilerini düzenleyen Hamburg Kuralları ise, multimodal taşıma ilişkilerinde doğrudan ilişkinin hava taşıması ayağına ve denizyolu taşıması ayağına uygulanmalarına imkân veren açık düzenlemeler içermektedir. Sınırlı *network* sistemi olarak adlandırabileceğimiz bu durum konvansiyonların hükümlerinden yola çıkarak vardığımız bir sonuçtur. Bununla beraber, Hamburg Kuralları'nda denizyolu taşıması haricinde multimodal taşımanın başka bir ayağına uygulanabilme imkânına yer veren herhangi bir hüküm bulunmazken Varşova ve Montreal Konvansiyonu'nda bu yönde ilave düzenlemeler mevcuttur. Buna göre, hava taşıma sözleşmesini gerçekleştirmek maksadıyla eşyanın teslim alınması veya teslim edilmesini içeren bir sözleşmede zararın, hangi aşamada oluştuğu belirlenemiyorsa hava taşıması sırasında oluştuğu kabul edilerek Konvansiyonlar uygulanacaktır.

Son olarak Lahey (/Visby) Kuralları'nın multimodal taşıma ilişkileri hakkında bir hüküm içermediği belirtilmelidir. Ayrıca, herhangi bir multimodal taşıma sözleşmesinin denizyolu taşıma ayağına da uygulanıp uygulanamayacağı da konvansiyonların metninden anlaşılamamaktadır. Bununla birlikte taşıyıcı tarafından konişmento düzenlenmesi gibi uygulanabilirlik şartları taşıyan konvansiyonların bu şartlarının sağlanması hâlinde multimodal taşımanın denizyolu taşıma ayağına uygulanmasında bir engel görülmemiştir.

İkinci Bölüm'de ele alınan tüm konvansiyonlar Türk mahkemeleri açısından doğan ihtilâflarda MÖHUK m. 1(2) hükmü gereğince öncelikle değerlendirilecektir. Bazen öyle hâller söz konusu olmaktadır ki birden fazla konvansiyon aynı anda belirli bir uyumsuzlığa uygulanabilmektedir. Özel hukuk açısından pek örneği bulunmayan bu durum öğretide “konvansiyonlar ihtilâfi” olarak adlandırılmaktadır. Taşıma hukuku disiplininde her bir taşıma türü merkezinde uluslararası konvansiyonlar kabul edildiği için bu konvansiyonlar arasında belirli durumlarda hüküm çatışmaları yaşanabileceği hesap edilmemiştir. Söz konusu hüküm çatışmalarının nasıl çözüleceği konusunda belirli bir çözüm yolundan bahsedilememektedir. Öğretide, ilk etapta, konvansiyonların birbirleri arasında uygulanmalarında öncelik veya sonralık tesis edilebilecek uyum hükümlerinden faydalanılması önerilmiştir. Fakat, adı geçen taşıma hukuku

konvansiyonlarında uyum hükmü sayısı az ve sorunu çözmekte yetersizdir. Söz konusu durum karşısından öğretide Viyana Konvansiyonu veya herhangi bir başka yazılı metinde yer verilmemiş bulunan “özel hükmün genel hükme üstünlüğü” maksimi (*lex specialis derogat legi generali*) ile Viyana Konvansiyonu m. 30’da yer alan “sonraki hükmün önceki hükmü ilga etmesi” (*lex posterior derogat legi priori*) maksiminden faydalanılması önerilmiştir. Bununla birlikte, belirtilen maksimler aynı konuda, farklı tarihlerde düzenlenmiş konvansiyon hükümleri arasında uygulanmaya elverişli olduğundan taşıma hukukunun farklı dallarına dair uluslararası konvansiyonların çatışmasında değerlendirilemeyecektir. Öğreti tarafından önerilen diğer, daha az önem taşıyan öneriler de çözüm getirmeye uygun görülmemiştir. Mevcut durumda, mahkemeler veya uyuşmazlık çözüm mercilerinin konvansiyonların içerisindeki uyum hükümlerinden faydalanamadığı hâlde, çoğunlukla Konvansiyonlar arasında bir tercihte bulunarak birisini uygulayamayacağı tahmin edilmektedir.

Çalışmanın Üçüncü Bölümü’nde konvansiyonların uygulanamadığı hâlde veya kısmen uygulanıp, kısmen uygulanmadığı uyuşmazlıklar açısından uygulanacak hukukun tespiti konusu ele alınmıştır. Uygulanacak hukukun tespiti Türk kanunlar ihtilâfi hukuku merkezinde değerlendirilmiştir. AB düzenlemeleri de konu açısından önem taşıdığından mukayeseli olarak incelenmiştir. İncelenen tüm hukuklarda eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk, genel kuraldan ayrı düzenlenmiştir. Multimodal taşıma sözleşmesi de her ne kadar taşımanın organizasyonu ve eşyanın saklanması gibi edimler içerse de asıl ve ağırlıklı ediminin taşıma olduğu düşünülerek bu maddenin içerisinde değerlendirilmiştir.

Eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukukta ilk etapta tarafların hukuk seçimi belirleyicidir. Hukuk seçiminin şekli ve zamanı hakkında MÖHUK m. 29’da herhangi bir ifadeye yer verilmemiştir. Fakat genel anlamda sözleşmeye uygulanacak hukukta, hukuk seçimi hakkında benimsenen yaklaşımların geçerli olduğu düşünülmektedir.

Hukuk seçimi açık veya örtülü şekilde yapılabilir. Taraflar, aralarındaki sözleşmesel ilişkiye uygulanmak üzere diledikleri hukuku seçebilir, diledikleri zaman bu seçimlerini değiştirebilirler. Akdî ilişkinin taraflarının hukuk seçimi hakkı, prensip olarak, zaman

yönünden de kısıtlanmamaktadır. Aralarındaki akdin kurulması sırasında hukuk seçiminde bulunabilecekleri gibi sonradan ve hatta uyuşmazlığın görüldüğü aşamada dahi taraflar, hukuk seçiminde bulunabilecektir.

Bazen taşıma akdinin metninde veya taşıma belgelerinde yer alan hukuk seçimi kayıtlarında belirli bir devlet hukukunun seçildiği açıkça zikredilmeden “*sözleşmeye taşımayı gerçekleştiren geminin bayrak devleti hukuku uygulanır*” gibi ifadelerle yer verilmektedir. Genel anlamda sözleşmeden veya taraf iradelerinden bu yerlerin tespit edilebildiği hâllerde geçerli bir hukuk seçiminin bulunduğu kabul edilmektedir. Yetki anlaşmasına bağlı olan, söz gelimi “*sözleşmeden doğan uyuşmazlıklara yetkili kılınan mahkemenin hukuku uygulanacaktır*” gibi, hukuk seçimi şartları da Türk hukuku açısından genel olarak geçerli bulunmaktadır.

Yetkili mahkeme tayininin veya tahkim yeri seçiminin, ilgili yerin hukukunun da örtülü olarak seçilip seçilmediği hususunda değerlendirilmesi gerekmektedir. Türk hukukundaki hakim fikre göre, tek başına yetkili mahkeme tayini veya tahkim kaydında tahkim yerinin belirtilmesi, bu yer hukuku lehine örtülü hukuk seçiminde bulunulduğu anlamına gelmemektedir.

Taşıma sözleşmelerinin ve taşımacılıkta kullanılan belgelerin pek çoğunda çeşitli uluslararası kuruluşlar tarafından oluşturulan metinlerden faydalanılmaktadır. Bazen belirli bir uluslararası anlaşma veya bu anlaşmanın bir devletin iç hukukunun parçası hâline getirilmiş metninin ifadelerine hukuk seçiminde yer verilmektedir. Örneğin Lahey Kuralları Kanada, İngiltere ve A.B.D. gibi ülkelerde ulusal mevzuata yansıtılmıştır. Bu bağlamda taraflar sözleşmelerinde örneğin, İngiltere’de yürürlükte bulunan *Carriage of Goods by Sea Act 1992 (COGSA)*’ya veya onun hükümlerine yer verilebilmektedir. Örnek verilen durum tek başına İngiliz hukuku lehine bir örtülü hukuk seçiminde bulunulduğu yönünde yorumlanmamalıdır. Aksi yorum tarafların belirli bir metni sözleşmelerine dahil etmeleri ile hukuk seçiminde bulunmaları arasındaki farkın bir kenara bırakılması anlamına gelmekte ve taraf iradelerinin orantısız bir yoruma tâbi tutulması riskini ortaya çıkarmaktadır.

Tarafların uluslararası kuruluşlarca düzenlenmiş birörnek kural örneklerini veya uluslararası konvansiyon metinlerini hukuk seçimi olarak yer verdikleri şartlar, taşıma hukukunda *paramount* klozu olarak adlandırılmaktadır. *Paramount* klozu milletlerarası özel hukuktaki hakim görüşe göre, sözleşmeye dahil edilmiş (enkorporasyon) metinler şeklinde değerlendirilmektedir. Buna göre, bir başka devlet hukuku lehine hukuk seçiminin bulunulmaması durumunda objektif bağlama kuralına göre uygulanacak hukuk tayin edilmekte ve *paramount* klotunda yer alan seçim bu hukukun emredici kurallarına aykırı olmadığı ölçüde ilişkiye uygulanmaktadır. Günümüzde yargı kararlarında bu klâsik görüş hakim olmakla birlikte bazı mahkeme kararlarında, liberal görüşün de etkisiyle, *paramount* klotunda yer alan kayıtlar bir başka devlet hukukundan bağımsız olarak hukuk seçimi şeklinde de değerlendirilmiştir.

Çalışma kapsamında incelenen CIM ve Hamburg Kuralları'nda bu konvansiyonların taraflarca uygulanacak hukuk olarak seçilmesi hâlinde doğrudan, kendi hükümleri gereği (*ex lege*) uygulanmaları mümkün kılınmıştır. Bu doğrultuda çalışmada ilgili konvansiyonların hükümlerinin özel olarak değerlendirilmesi gerekmiştir. CIM m. 1(2) hükmünde maddede yer verilen diğer koşulları taşıyan demiryolu ile eşya taşıma sözleşmesi kapsamında tarafların sözleşmelerinde CIM'in uygulanacağını öngörmeleri hâlinde sözleşmenin uygulanması mecburî tutulmuştur. Aynı durum Hamburg Kuralları m. 2 (1-e) için de geçerlidir. Bu bakımdan söz konusu Konvansiyonların uygulanma şartının sağlanması sebebiyle kanunlar ihtilâfi kurallarına müracaat edilmeden doğrudan (*ex lege*) CIM ve Hamburg Kuralları tüm hüküm ve sonuçlarıyla uygulanmalıdır.

Konteyner taşımacılığının yaygınlaşması tüm taşıma sürecini kapsayan multimodal taşıma belgelerinin düzenlenmesini ve taşımacılıkta kullanılmasını desteklemiştir. Hukuk seçimi açısından bir de multimodal taşıma belgelerinde yer alan kayıtların multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuka etkisi ele alınmıştır. Multimodal taşıma belgeleri de taşımacılıkta kullanılan diğer sevk vesikaları ile aynı formda düzenlendiğinden kanunlar ihtilâfi hukuku açısından bu belgelerden doğan meselelere benzer şekilde yaklaşılması mümkündür. Maddî hukuklar açısından en geniş fonksiyonu taşıyan konişmento ele alındığında, multimodal taşıma konişmentosunun tanzimi ve yükletene verilmesi ile taşıma sözleşmesi ile aynı hak ve borcu konu alan fakat ayrı,

bağımsız yapısı bulunan bir ilişki doğmaktadır. Konişmentodan doğan akdî ilişkinin belirgin biçimde farklı olan yönünü, yükletenin farklı olması ve hatta konişmentonun devri neticesinde taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan üçüncü kişi ile ayrıca bir borç ilişkisinin meydana gelmesi oluşturmaktadır. Bununla beraber, hak sahibi üçüncü kişi ile MTO arasındaki borç ilişkisi konumuzun kapsamı dışında tutulmuştur. Ne var ki konişmento gibi taşıma belgelerinde bulunan hukuk seçimi kayıtlarının MTO ile taşıtan arasındaki multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuka etkisi önemlidir.

İlk ihtimalde taraflar arasındaki multimodal taşıma sözleşmesinde geçerli bir hukuk seçimi bulunmuyor ve taşıma ilişkisini temsil eden konişmentoda ise açıkça bir devlet hukuku seçilmiş ise, konişmentodaki kayıt tek başına taraflar arasında açık hukuk seçiminde bulunulduğu anlamına gelmeyecektir. Zira konişmento ve diğer taşıma belgeleri taşıyıcı tarafından düzenlenip verilmektedir. Bu belgede yer alan hukuk seçiminin doğrudan taraflar arasında bir irade uyuşması çerçevesinde kararlaştırıldığı ifade edilememektedir. Konişmentodaki kayıt ancak sözleşme bakımından örtülü irade çerçevesinde hukuk seçiminde bulunulduğu yönünden önemli bir gösterge olarak kabul edilebilecektir. Ancak sözleşmede konişmentoya atıfta bulunularak bu belgedeki hukuk seçimi şartının sözleşme açısından da geçerli olacağı belirtilmiş ise o zaman açık hukuk seçiminin bulunduğu söz edilebilecektir.

Konişmento ile taşıma sözleşmesinin hükümlerinin prensip olarak birbiri ile çelişmemesi gerekir. Taşıma belgeleri genellikle bir taşıma sözleşmesi kurulduğu sırada veya onun hemen sonrasında düzenlenmektedir. Fakat, düşük bir olasılık söz konusu olsa da taşıma sözleşmesinde bir devlet hukuku lehine, sonradan düzenlenen konişmentoda ise bir başka devlet hukuku lehine açık hukuk seçimi kaydı yer alabilir. İlk olarak, taşıma ilişkisinin tarafları karşılıklı irade birliği çerçevesinde konişmentoda yer alan kayıt ile hukuk seçiminde değişiklik yapıldığını teyit edebilirler. Böyle bir hâlde sonradan düzenlenen konişmentodaki hukuk seçimi kaydı taşıyıcı ile taşıtan arasındaki ilişkide belirleyici olacaktır. Diğer bir ifadeyle konişmentoda yer verilen kayıtla sözleşmede yer verilen önceki kaydın tâdil edildiği varsayılacaktır. Taraflarca ilişkinin değiştirildiği teyit edilmezse, bize göre, konişmentonun taşıma sözleşmesindeki hukuk seçimini değiştirdiği

kabul edilemeyecektir. İhtilâf hâlinde konişmento hamili taşıtan, talebini sözleşmeye dayandırırrsa bir hukuk, konişmentoya dayandırırrsa bir başka hukuk uygulanacaktır.

Taraflarca geçerli bir hukuk seçiminde bulunulmadığında uygulanacak hukuk objektif bağlama kuralına göre tespit edilecektir. Eşya taşıma sözleşmeleri açısından MÖHUK m. 29'da yer verilen objektif bağlama kuralına göre taşıyıcının esas işyeri hukuku, gönderenin esas işyeri hukuku veya yükleme ya da boşaltmanın yapıldığı ülke hukuku ise, en sıkı ilişkili kabul edilerek uygulanacaktır. Bu kural Roma Konvansiyonu'ndaki düzenleme ile prensip olarak aynıdır. Kural hakkında yalnızca karakteristik edim borçlusunun işyeri olan taşıyıcının işyerine göre uygulanacak hukukun tespit edilmesinin önüne geçilmiş olması tarafımızca olumlu karşılanmıştır. Zira eşya taşıma ilişkileri birden çok devletle irtibatlıdır ve yalnızca taşıyıcının işyeri en sıkı irtibatı tesis etmekte yeterli olmayabilir. Fakat kuralda yer verilen yükleme ve boşaltma yerlerinin daha ziyade unimodal taşımaya uygun irtibat noktaları olduğu düşünülmektedir. Multimodal taşıma sözleşmesi açısından eşyanın MTO'ya verildiği yer, taşıma aracına yüklendiği yer ile aynı olmayabilir. Belirtilen durum eşyanın taşıma aracından boşaltılması ve teslim yerleri açısından da söz konusudur. Bu doğrultuda kuraldaki irtibat noktalarının CMNI Konvansiyonu'nda olduğu üzere eşyanın teslim alındığı yer ve yükleme yeri ile eşyanın teslim edilmesi kararlaştırılan yer ve boşaltma yeri olarak güncellenmesi önerilmektedir.

MÖHUK'ta yer verilen objektif bağlama kuralında eğer kuralın koşulları sağlanmazsa, diğer bir ifadeyle taşıyıcının işyeri sayılan yerlerden herhangi birisi ile örtüşmezse, uygulanacak hukukun nasıl tespit edileceği hakkında bir açıklamaya yer verilmemiştir. Bu durum Türk hukukunda tartışılmış ve görüş ayrılıkları doğmuştur. Bir grup yazar kuralda yer verilen istisna hükmüne bağlı olarak daha sıkı ilişkili hukukun mahkeme tarafından tespit edilmesi gerektiğini öne sürmektedir. Bizim de tarafı olduğumuz diğer görüşe göre ise, m. 29'da yer verilen karine uygulanamadığında m. 24'teki genel kuralın uygulanması gerekmektedir. Zira m. 29'da yer verilen karine uygulanabildiğinde ancak aynı kuraldaki istisna hükmü değerlendirilerek daha sıkı ilişkili bir hukuk tespit edilebilir. Eğer karine uygulanamıyorsa, kural terk edilerek m. 24'teki sözleşmeye uygulanacak hukuk hakkındaki genel kural uygulanmak zorundadır.

Böyle bir durumda, m. 24'te karakteristik edim borçlusunun esas işyerine göre uygulanacak hukuk tespit edilecektir. Fakat dikkat edilirse, sonuç itibarıyla, taşıyıcının işyeri m. 29'un işletilememesi sebebiyle uygulanamazken m. 24'e göre uygulanmış olacaktır. Elbette daha sıkı ilişkili bir hukuk mevcutsa hakim m. 24 açısından da bunu değerlendirip bulabilir fakat kuralların formulizasyonunu incelediğimizde belirtilen durum bir eksiklik ve uyumsuzluk doğurmaktadır.

Roma I Tüzüğü açısından eşya taşımalarına ilişkin sözleşmelere dair m. 5 hükmünde MÖHUK'ta yer verdiğimiz karinenin benzerine yer verilmiştir. Ayrıca, karinenin işlememesi durumunda taraflarca kararlaştırılan teslim yeri hukukunun uygulanması gerektiği ifade edilmiştir. Belirtilen düzenleme Roma I Tüzüğü açısından uygulanacak hukukun tespitinin ne şekilde yapılacağı tartışmalarına nokta koymuştur. Fakat maddede yer verilen karineyi katı bir kural hâline getirdiği şeklinde eleştirilere konu olmuştur. Ayrıca teslim yeri hukukunun da en sıkı ilişkiyi tesis etmekte yeterli olmadığı düşünülmüştür. Bunun yerine bize göre de en sıkı ilişkili hukukun hakim tarafından takdirine bırakıldığı bir düzenlemenin yapılması kural açısından daha önerilebilir olacaktır.

Aynı öneriyi MÖHUK açısından da ifade etmek gerekir. MÖHUK m. 29 hükmündeki karinenin işlememesi hâlinde uygulanacak hukukun nasıl tespit edileceği hakkında kural içerisinde bir çözüme yer verilmesi gerekir. Bu bağlamda m. 24(4)'teki genel kuraldaki gibi hukuk seçimi yapılmadığında en sıkı ilişkili hukukun eşya taşıma sözleşmesine uygulanacağını belirtilmesi ve daha sonra en sıkı ilişkili hukukun tespitine dair karineye yer verilmesi uygun olacaktır. Böylece karine işlemezse hakim, kuralın içerisinde kalarak en sıkı ilişkili hukuku tespit edebilecektir.

Multimodal taşıma sözleşmesinin şartlarının yorumu, uygulanması, sözleşmenin ifası, sözleşmenin geçerliliği ile taraflara düşen hak ve borçlar bu hüküm çerçevesinde değerlendirilecektir. Aynı şekilde, sözleşmenin yerine getirilememesinin sebepleri ile sonuçları da MÖHUK m. 29 içerisinde incelenecektir. Ne var ki, tarafların ehliyeti, sözleşmenin şekli ve sözleşmenin ifasında alınması gerekli tedbirler ile ifanın biçimine uygulanacak hukukun belirlenmesi bu maddenin sınırları içerisinde

değerlendirilmemektedir. Bu hususta ele alındığı üzere MÖHUK'un ilgili maddelerine başvurulması gerekmektedir.

Multimodal taşıma sözleşmesi için sözleşmeye uygulanacak hukukun uygulanmasını sınırlayan hâller doğrudan uygulanan kurallar ile kamu düzeni olabilir. Doğrudan uygulanan kurallar son dönemde Kovid-19 pandemisi ile taşıma ilişkilerini sınırlandırmıştır. Yolcu taşımaları, eşya taşımalarından daha çok etkilenmiştir. Yine de eşya taşımaları açısından da pandeminin etkileri sözleşmelerin yerine getirilmesinde ifa imkânsızlıkları veya teslimde gecikmelere yol açmıştır.

Son olarak, tahkim başlığı çalışmada ele alınmamış olsa da multimodal taşıma sözleşmesine tahkimde uygulanacak hukuk sorununa kısaca değinilmiştir. Mahkemelerin aksine tahkimde bir *lex fori* bulunmadığından devletlerin tâbi olduğu uluslararası anlaşmaların zorunlu uygulanması da söz konusu değildir. Tahkimde tarafların hukuk seçimi, uygulanacak hukuk konusunda belirleyicidir. Hukuk seçimi konusunda taraf muhtariyeti tahkimde daha geniştir. Zira *paramount* klotunda yer verilen, yukarıda ele aldığımız anasyonel kuralların veya uluslararası konvansiyon metinlerinin seçimi tek başına uygulanacak hukuk seçimi anlamına da gelmektedir. Diğer bir ifadeyle bir başka devlet hukukunun emredici düzenlemelerinin denetimi söz konusu olmamaktadır.

Uygulanacak hukuk taraflarca seçilmezse hakemler tarafından belirlenecektir. Hakemler de uygulanacak hukuku belirlemede daha geniş bir serbesti içerisindedir. Çeşitli kurumsal tahkim kuralları ve ulusal tahkim kuralları uygulanacak hukukun hakemlerce belirlenmesi hakkında farklı esasları tercih etmektedir. Kimisine göre hakem kurulu uygun gördüğü kanunlar ihtilafı kurallarınca belirlenen hukuku uygulayacaktır. Kimisine göre ise, hakemler doğrudan uygun gördükleri veya en sıkı ilişkili olduğunu tespit ettikleri maddî hukuku uygulayarak uyuşmazlığı çözüme kavuşturabilecektir. Ayrıca hakemlere dostane çözüm yoluyla uyuşmazlığı giderme imkânı da verilebilecektir.

KAYNAKÇA

- Abeyratne**, Ruwantissa: Law and Regulation of Air Cargo, Springer, Cham 2018.
- Abril-Rubio**, Antonio: “Regimen Juridico del Transporte Multimodal Internacional”, Ars Iuris Salmanticencis, 2014, Vol. 2, s. 71-93.
- Adıgüzel**, Burak: “Eşya Taşımalarında Taşıyıcı Yardımcısı Kavramı ve Yardımcıların Taşıyıcının Sorumluluğuna Etkisi”, Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2008, C. 3, S. 2, s. 291-332.
Çalışmamızda eser “Taşıyıcı Yardımcısı” olarak anılmıştır.
- Adıgüzel**, Burak: Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu, Adalet Yayınevi, Ankara 2015.
Çalışmamızda “Multimodal” olarak anılmıştır.
- Adıgüzel**, Burak: Taşıma Hukuku, B. 5, Adalet Yayınevi, Ankara 2022.
Çalışmamızda “Taşıma” olarak anılmıştır.
- Adıgüzel**, Burak: “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Fiilî Taşıyıcı Kavramı ve Fiilî Taşıyıcının Sorumluluğu”, İÜHFİM, C. 71, S. 2, s. 3-20.
Çalışmamızda “Fiilî Taşıyıcı” olarak anılmıştır.
- Akan**, Pınar: Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m.1061), Adalet Yayınevi, Ankara 2007.
- Akdeniz**, Umut: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi, çalışmamızda “Komisyonculuk” olarak anılmıştır, Adalet Yayınevi, Ankara 2013.
- Akdeniz**, Umut: “Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşini Üzerine Alması ve Bunun Hukuki Sonuçları”, çalışmamızda “Taşıma İş” olarak anılmıştır, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2013, C. 4, S. 2, s. 181-204.
- Akın**, Mehmet Zeki: “Uluslararası Taşımacılıkta “Multimodal” Çalışmalar ve Sigorta Problemleri”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar (İstanbul, 27 Ocak 1984), Sevinç Matbaası, Ankara 1984, s. 37-61.
- Akıncı**, Ziya: Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Seçkin Yayınevi, Ankara 1999.
Çalışmamızda “CMR” olarak anılmıştır.

- Akıncı**, Ziya: Milletlerarası Tahkim, B. 6, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2021.
Çalışmamızda “Tahkim” olarak anılmıştır.
- Aksoy**, Sami: Deniz Taşımalarında Gönderilenin Eşyayı Tesellümden Kaçınmasının Hukuki Sonuçları, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2019.
Çalışmamızda “Tesellüm” olarak anılmıştır.
- Aksoy**, Sami: “Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Taşıyana İadesi ve Konteyner Demurajı”, BATİDER, 2017, C. 33, S. 1, s. 137-178.
Çalışmamızda “Konteyner” olarak anılmıştır.
- Aksoy**, Sami: “RO-RO Taşımalarının Hukuki Boyutu”, BATİDER, 2019, C. 35, S. 2, s. 171-209.
Çalışmamızda “RO-RO” olarak anılmıştır.
- Aksoy**, Sami: Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2015.
Çalışmamızda “Fiili Taşıyıcı” olarak anılmıştır.
- Akyol**, Şener: Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1976.
- Alcantara**, Jose M.: “The New Regime and Multimodal Transport”, LMCLQ, 2002, Part: 3, s. 399-404.
- Alexander**, Laurence B.: “Containerization, the Per Package Limitation, and the Concept of Fair Opportunity”, The Maritime Lawyer, 1986, Vol. 11, N. 1, s. 123-140
- Algantürk-Light**, Didem: “6102 sayılı TTK Uyarınca Gemi Acentelerinin Tabi Olduğu Hükümlerin Değerlendirilmesi”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2013, C. 12, S. 24, s. 1-11.
- Alhan**, Yunus: Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğu, Adalet Yayınevi, Ankara 2023.
- Alibaba**, Arzu: Milletlerarası Unsurlu Sözleşmelerde Hukuk Seçimi ve Sınırlandırılması, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2005.
- Amasya**, Serap: “1992 Tarihli Çok Türlü Taşıma Belgeleri Hakkında UNCTAD/ICC Kuralları Üzerinde Bir İnceleme”, Çetingil ve Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, Çizgi Basım Yayın, İstanbul 2007, s. 261-277.

Angus, W. David: “Legal Implications of the Container Revolution in International Carriage of Goods”, McGill Law Journal, 1968, Vol. 14, N. 3, s. 395-429.

Antalya, Osman Gökhan: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C. V/1,1, Seçkin Yayınları, Ankara 2019.

Arkan, Sabih: “24.05.1980 tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerinde Bir İnceleme”, BATİDER, 1982, C. 11, S. 3, s. 27-48.

Çalışmamızda “Değişik Tür Taşıtlar” şeklinde anılmıştır.

Arkan, Sabih: “CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiilerinden Doğan Sorumluluk”, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’a 65 inci Yaş Armağanı, Olgaç Matbaası, Ankara 1988, s. 319-337.

Çalışmamızda “Yardımcılar” şeklinde anılmıştır.

Arkan, Sabih: Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü Yayınları Olgaç Matbaası, Ankara 1987.

Çalışmamızda “Demiryolu” olarak anılmıştır.

Arkan, Sabih: “Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar (İstanbul, 27 Ocak 1984), Sevinç Matbaası, Ankara 1984, s. 5- 21.

Çalışmamızda “CMR” şeklinde anılmıştır.

Arkan, Sabih: “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri”, BATİDER, 1979, C. 10, S. 2, s. 397-414.

Çalışmamızda “Uygulanma Koşulları” şeklinde anılmıştır.

Arkan, Sabih: “Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar”, Prof. Dr. Jale G. Akipek'e Armağan, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Konya 1991, s. 341-358.

Çalışmamızda “Karma Taşıma” şeklinde anılmıştır.

Arkan, Sabih: “Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler”, AÜHFD, 1980, C. 37, S. 1, s. 313-326.

Çalışmamızda “Komisyoncu” olarak anılmıştır

Arkan, Sabih: “Yolcu ve Eşya Taşımalarında Aracılık Faaliyetine İlişkin Yargıtay Kararları Üzerine Bir İnceleme”, AÜHFD, 1988, C. 40, S. 1-4, s. 313-320.

Çalışmamızda “Aracılık” olarak anılmıştır.

- Arslan**, İlyas: “5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Uyarınca Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerinde Zımnî Hukuk Seçimi”, MHB, 2013, C. 33, S. 2, s. 1-41.
- Asariotis**, Regina: “Contracts for the Carriage of Goods by Sea and Conflict of Laws: Some Questions Regarding the Contracts (Applicable Law) Act 1990”, Journal of Maritime Law and Commerce, 1995, Vol. 26, N. 2, s. 293-314.
- Atabek**, Reşat: Eşya Taşıma Hukuku, Sulhi Garan Matbaası, İstanbul 1960.
- Atamer**, Kerim: “1924 Brüksel Sözleşmesi’nin Hükümleri, Türk Ticaret Kanunu’na Aynen Alındı mı?”, Gündüz Aybay Armağanı, Aybay Yayıncılık, İstanbul 2004, s. 179-202.
- Ateş**, Ebru: Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen “Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu’nun Türk Hukukuna Etkisi”, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2008.
- Aydın**, Alihan: CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, B. 2, Arıkan Yayıncılık, İstanbul 2006.
- Aybay**, Rona/**Dardağan**, Esra: Uluslararası Düzeyde Yasaların Çatışması (Kanunlar İhtilafı), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2008.
- Aydın-Boz**, Selma: Multimodal (Karma) Taşımacılıkta Taşıma Operatörünün Sorumluluğu, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Kültür Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2015.
- Aydos**, Oğuz Sadık: Borçlar Hukuku (Genel Hükümler), Seçkin Yayınları, Ankara 2019.
- Aygül**, Musa: “Milletlerarası Ticarî Sözleşmelerde *Lex Mercatoria*’nın Uygulanması”, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2004, C. 12, S. 3-4, s. 45-85.
- Aygün**, Mesut: “*Yabancılık Unsurunun Mahiyeti ve Yargılamadaki Rolü*”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2014, C. 18, Özel Sayı, s. 1025-1066.
- Ayoğlu**, Tolga: Uluslararası Ticari Sözleşmelere Uygulanan Genel Prensipler, Maddi Hükümler ve Ticari Adet-Teamüller Olarak *Lex Mercatoria*, B. 2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2011.

Backden, Paula: The Contract of Carriage: Multimodal Transport and Unimodal Regulation, Informa Law from Routledge, Oxon 2019.

Basedow, Jürgen: “The Hague Principles on Choice of Law: their addresses and impact”, Uniform Law Review, 2017, Vol. 22, s. 304-315.

Baughen, Simon: “Multimodal Carriage of Goods by Sea: Time for an International Convention?”, s. 41-61’a erişim için bkz. <https://cronfa.swan.ac.uk/Record/cronfa54386/Download/54386__17432__43240afc2ca14875b2e7fb62166631d8.pdf>, (17.12. 2022).

Çalışmamızda “Convention” olarak anılmıştır.

Baughen, Simon: Shipping Law, 6th Edition, Routledge, Oxon 2015.

Çalışmamızda “Shipping Law” olarak anılmıştır.

Bayata-Canyaş, Aslı: “5718 Sayılı Yeni MÖHUK Uyarınca Doğrudan Uygulanan Kurallar ve Özellikle Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanan Kuralları”, Haluk Konuralp Anısına Armağan, C. 3, Yetkin Yayınları, Ankara 2009, s. 141-166.

Çalışmamızda “Doğrudan Uygulanan Kurallar” olarak anılmıştır.

Bayata-Canyaş, Aslı: AB ve Türk Hukuku Uyarınca Sözleşmeye Uygulanacak Hukuka İlişkin Genel Kural, Adalet Yayınevi, Ankara 2012.

Çalışmamızda “Genel Kural” olarak anılmıştır.

Bayata-Canyaş, F. Aslı: “Roma I Tüzüğü ile Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Uyarınca Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerinde Örtülü Hukuk Seçimi”, Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi, 2011, C. 1, S. 1, s. 110-121.

Çalışmamızda “Hukuk Seçimi” olarak anılmıştır.

Bayata-Canyaş, Aslı: UNCITRAL Model Kanunu Temelinde Uluslararası Ticarî Hakem Kararlarına Karşı Başvuru Yolu, Adalet Yayınevi, Ankara 2016.

Çalışmamızda “Başvuru Yolu” olarak anılmıştır.

Bayata-Canyaş, F. Aslı: “The Protection of Third Parties in Turkish Private International Law”, Ochrona osob trzecich w prawie prywatnym miğdzynarodowym (Third Party Protection in Private International Law), (ed. Koziol, Agata/ Twardoch, Paulina), Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa 2018, s. 21- 36.

Çalışmamızda “Third Parties” olarak anılmıştır.

Bayraktaroğlu-Özçelik, Gülüm: “Eşyanın Tamamen ya da Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Taşınmasına Dair Sözleşmeler Hakkında Taslak Konvansiyonun

Uygulama Alanının Belirlenmesi”, Haluk Konuralp Anısına Armağan, C. 3, Yetkin Yayınları, Ankara 2009, s. 167-189.

Çalışmamızda “Uygulama Alanı” olarak anılmıştır.

Bayraktaroğlu-Özçelik, Gülüm: “Konişmentoya Bağlanan Eşya Üzerindeki Aynı Hakka Uygulanacak Hukukun Tespiti”, Ankara Barosu Dergisi, 2008, S. 2, s. 57-73.

Çalışmamızda “Aynı Hak” olarak anılmıştır.

Beaumont, Paul R./**McEleavy**, Peter E.: Private International Law (A. E. Anton), 3rd Edition, Thomson Reuters, Edinburgh 2011.

Bell, John Manners: Introduction to Global Logistics: Delivering the Goods, 2nd Edition, Kogan Page Ltd., London 2017.

Berliner Pedersen, Michael: Optimization Models and Solution Methods for Intermodal Transportation (Report 2005-03), Centre for Traffic and Transport, Kongens Lyngby, 2005.

Berlingieri, Francesco: “A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules”, s. 1-65. Erişim için bkz. <https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf>, (27.04.2021).

Çalışmamızda “Comparative Analysis” olarak anılmıştır.

Berlingieri, Francesco: “An Analysis of Two Recent Commentaries on the Rotterdam Rules”, Il Diritto Marittimo, 2012, Fasc. I, s. 3-119.

Çalışmamızda “Commentaries” olarak anılmıştır.

Berlingieri, Francesco: “Door-To-Door Transport of Goods: Can Uniformity Be Achieved?”, Liber Amicorum for R. Roland, Larcier, Brussels 2003, s. 37-55.

Çalışmamızda “Uniformity” olarak anılmıştır.

Berlingieri, Francesco: “Implementation of Maritime Conventions: A Review of the Methods Used”, LMCLQ, 2013, Part 4, s. 443-475.

Çalışmamızda “Maritime Conventions” olarak anılmıştır.

Berlingieri, Francesco: “Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules”, (CMI Colloquium of the Rotterdam Rules, 2009), <<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20F.%20Berlingieri%2013%20OKT29.pdf>>, (13.05.2020).

Çalışmamızda “Multimodal Aspects” olarak anılmıştır.

- Berlingieri**, Francesco: “Revisiting the Rotterdam Rules”, LMCLQ, 2010, s. 583-639.
Çalışmamızda “Rotterdam Rules” olarak anılmıştır.
- Besong**, Christine: Towards a Modern Role for Liability in Multimodal Transport Law, Doctor of Philosophy Thesis, University of London, London 2007.
- Bican**, Buğrahan: Denizde Yük Taşımacılığında Konteyner Kaynaklı Zararlardan Doğan Sorumluluk, Seçkin Yayıncılık Ankara 2020.
- Bilgili**, Fatih: “Yükleme ve Boşaltma İşlerinin Eser Sözleşmesine Konu Olup Olmaması Sorunu-Eser Unsuru Açısından Bir Değerlendirme”, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan C. 2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2007, s. 1751-1762.
- Birinci-Uzun**, Tuba: Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, B. 2, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2015.
- Boele-Woelki**, Katharina: Unifying and Harmonizing Substantive Law and the Role of Conflict of Laws, Recueil des Cours, 2009, Vol. 340, s. 271-461.
- Bokareva**, Olena: Uniformity of Transport Law through International Regimes, Edward Elgar Publishing, Cheltenham/Northampton 2019.
- Bonomi**, Andrea: “Article 9: Overriding Mandatory Provisions”, European Commentaries on Private International Law ECPII, (ed. Magnus, Ulrich/Mankowski, Peter), Vol. II (Rome I Regulation), Sellier European Publishers, Cologne 2017, s. 599-661.
Çalışmamızda “Article 9” olarak anılmıştır.
- Bonomi**, Andrea: Le Norme Imperative nel Diritto Internazionale Privato, Schulthess, Zurich 1998.
Çalışmamızda “Norme Imperative” olarak anılmıştır.
- Booyesen**, Hercules: “The Liability of the International Carrier of Goods in International Law”, The Comparative and International Law Journal of Southern Africa, 1992, Vol. 25, N. 3, s. 293-311.
- Borgen**, Christopher J.: “Resolving Treaty Conflicts”, George Washington International Law Review, Vol. 37, N. 3, s. 573-648.
- Born**, Gary B.: International Commercial Arbitration, 2nd Edition, Wolters Kluwer, Netherlands 2014.

- Boyd, John A.:** “UNCTAD Convention on International Multimodal Transport”, *The American Journal of International Law*, 1979, Vol. 73, N. 3, s. 523-525.
- Bozkurt, Tamer:** *Türk Hukukunda ve Uygulamada Tellâllık*, Yetkin Yayınları, Ankara 2007.
- Böckstiegel, Karl Heinz:** “Experiences of An Arbitrator on the Practice of International Arbitration Regarding the Applicable Law”, *Uluslararası Ticari Tahkim ve Yeni Lex Mercatoria*, (ed. Yıldırım, Ahmet Cemil/Eskiyörük, Serhat), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2014, s. 89-99.
- Briggs, Adrian:** *Private International Law in English Courts*, Oxford University Press, Oxford 2014.
- Burdurlu-Ahlat, Özlem:** “Avrupa Birliği ve Türk Hukuku Düzenlemelerinde Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk”, *Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2022, C. 12, S. 2, s. 1795-1843.
Çalışmamızda “Taşıma İşleri Komisyonculuğu” olarak anılmıştır.
- Burdurlu-Ahlat, Özlem:** “Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun’un 29. Maddesi Kapsamında Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukukun Değerlendirilmesi”, *Atipik Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk*, (ed. Özel, Sibel/ Pürselim Arning, Hatice Selin), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2020, s. 579-616.
Çalışmamızda “Multimodal Taşıma” olarak anılmıştır.
- Calvo Caravaca, Alfonso Luis/Carrascosa Gonzalez, Javier:** *Derecho Internacional Privado, Volumen II, Decimoctava Edición*, Editorial Comares, Granada 2018.
- Can, Mertol:** *Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları*, C.1, İmaj Yayınevi, Ankara 2017.
- Cansel, Erol/Özel, Çağlar:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. 1, B. 2, Seçkin Yayınları, Ankara 2017.
- Carbone, Sergio M./La Mattina, Andrea:** “Uniform International Law on the Carriage of Goods by Sea: Recent Trends Toward a Multimodal Perspective”, *International Courts and the Development of International Law (Essays in Honor of Tullio Treves)*, (ed. Boschiero, Nerina/Scovazzi, Tullio/Pitea, Cesare/Ragni, Chiara), Asser Press, The Hague (The Netherlands), 2013, s. 825-838.

Carr, Indira: “International Multimodal Transport, UK Law for the Millenium”, United Kingdom Comparative Law Series, 1998, Vol. 19, s. 298-327.

Cassar, Roberto: “Evolution or Devolution: Aviation Law and Practice After Covid-19”, Air& Space Law, 2020, Vol. 45, Special Issue, s. 3-16.

Cheshire, North&Fawcett Private International Law, (ed. Torremans, Paul), 15th Edition. Oxford University Press, Oxford 2017.

Çalışmamızda “Cheshire/North/Fawcett” olarak anılmıştır.

Ciğer, Selim: “İç Su Yolları ile Yük Taşınması Konulu Sözleşmeler ile İlgili Budapeşte Konvansiyonu (CMNI)”, Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2022, C. 12, S. 2, s. 1387-1412.

Çalışmamızda “CMNI” olarak anılmıştır.

Ciğer, Selim: “Rotterdam Rules’ Scope of Application in the Context of Multimodal Transport”, Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2015, C. 5, S. 2, s. 159-187.

Çalışmamızda “Rotterdam Rules” olarak anılmıştır.

Clarke, Malcolm A.: “*Carriage by Road*”, The Journal of Business Law, 2002, s. 210-217.

Çalışmamızda “Road” olarak anılmıştır.

Clarke, Malcolm A.: “Intermodal Transport: CMR as Unimodal Plus?”, 2005, erişim için bkz. <www.juridicum.su.se>, (25.12.2019), s. 1-15.

Çalışmamızda “Unimodal” olarak anılmıştır.

Clarke, Malcolm A.: International Carriage of Goods by Road: CMR, Routledge, Oxon 2014.

Çalışmamızda “CMR” olarak anılmıştır.

Clarke, Malcolm A.: “Multimodal Transport in the New Millennium”, WMU Journal of Maritime Affairs, 2002, Vol. 1, N. 1, s. 71-84.

Çalışmamızda “Millenium” olarak anılmıştır.

Clarke, Malcolm A./**Yates**, David: Contracts of Carriage by Land and Air, Informa Law, London 2004.

CMI Yearbook 2000 Annuaire, s. 118-121, <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2000-YEARBOOK-ANNUAIRE-SINGAPORE-I.pdf>>, (30.04.2021).

Colebunders, Caroline: Multimodal Cargo Carrier Liability and Insurance: In Search of Suitable Regime, Master's Thesis, University of Gent, Gent 2013.

Commentary on the Convention of 19 May 1956 Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), ECE/TRANS/14, Geneva 1975, <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2006/sc1cmr/commentary.pdf>>, (04.03.2021).

Çalışmamızda "CMR Commentary" olarak anılmıştır.

Connerty, Anthony: "Lex Mercatoria: Is It Relevant to International Commercial Arbitration?", Uluslararası Ticari Tahkim ve Yeni Lex Mercatoria, (ed. Yıldırım, Ahmet Cemil/Eskiyörük, Serhat), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2014, s. 100-123.

Coşkun, Gürkan: Çoklu (Multimodal) Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, Yetkin Yayınları, Ankara 2018.

Csoklich, Peter: "Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)", Commercial Law, (ed. Mankowski, Peter), International and European Business Law Series, Nomos/Beck/Hart, Baden 2019, s. 898-989.

Cumalıoğlu, Emre: Kırkambar Sözleşmesi, Turhan Kitabevi, Ankara 2011.

Cuniberti, Gilles: "The Merchant Who Would Not Be King", Private International Law and Global Governance, (ed. Muir Watt, Horatia/Arroyo, Diego F. Fernandez), Oxford University Press, New York 2014, s. 141-155.

Czaplinski, Wladyslaw/Danilenko, Gennady: Conflict of Norms in International Law, Netherlands Yearbook of International Law, 1990, Vol. 21, s. 3-42.

Czepelak, Marcin: "The Law Applicable to the Contract of Carriage under the Rome I Regulation", Czech Yearbook of International Law, 2010, Vol. I, s. 47-68.

Çağa, Tahir: Enternasyonal Deniz Hususî Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler, BATİDER, 1977, C. 9, S. 2, s. 289-324.

Çağa, Tahir/**Kender**, Rayegân: Deniz Ticareti Hukuku-I, B. 16, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2010.

Çalışmamızda "Deniz Ticareti Hukuku-I" olarak anılmaktadır.

Çağa, Tahir/**Kender**, Rayegân: Deniz Ticareti Hukuku-II, B. 10, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2010.

Çalışmamızda “Deniz Ticareti Hukuku-II” olarak anılmaktadır

Çakıcı, Latif: Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık (Konteynerle Kombine Taşımacılık), Ankara 1978.

Çelikel, Aysel/ **Erdem**, B. Bahadır: Milletlerarası Özel Hukuk, B. 17, Beta, İstanbul 2021.

Çilingiroğlu, Cüneyt: “Devletler Özel Hukuku Alanında Borç Sözleşmelerinde Hukuk Seçimi: Sübjektif Bir Bağlanma Noktası Olarak Taraf İradeleri”, MHB, 1989, C. 9, S. 2, s. 103-120.

Çörtoğlu-Koca, Sema: “Danışmanlık Sözleşmesinin Esasına Uygulanacak Hukuk”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2007, C. 11, S. 1-2, s. 233-257.

Damar, Duygu: “Konişmentodan Çarter Partiye Yapılan Atıfla Tahkim Anlaşmasının Kurulması Meselesi ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’ndaki Hükümün Değerlendirilmesi”, İÜHFİM, 2006, C. 64, S. 2, s. 247-271.

von der Decken, Kerstin: “Article 30: Application of Successive Treaties Relating to the Same Subject Matter”, Vienna Convention on the Law of Treaties: A Commentary, (ed. Dörr, Oliver/Schmalenbach, Kirsten), 2nd Edition, Springer, Berlin 2018, s. 539-559.

Demir, İsmail: Deniz Ticareti Hukuku (Ders Kitabı), Yetkin Yayınları, Ankara 2021.

Demirkol, Berk: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun’un 24. Maddesi Çerçevesinde Sözleşmeye Uygulanacak Hukuk, B. 2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2014.

Demir-Gökyayla, Cemile: Milletlerarası Özel Hukukta Tek Satıcılık Sözleşmeleri (Münhasır Bayilik Sözleşmeleri), B. 2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2013.

Dempsey, Paul Stephen: “The Law of Intermodal Transportation: What It Was, What It Is, What It Should Be”, Transportation Law Journal, 2000, Vol. 27, s. 367-417.

Dempsey, Paul Stephen/**Milde**, Michael: International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999, Centre for Research in Air & Space Law McGill University, Montreal 2005.

Deniz, İnci: “Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar (İstanbul, 27 Ocak 1984), Sevinç Matbaası, Ankara 1984, s. 173-192.
Çalışmamızda “Kombine Taşıma” olarak anılmıştır.

Deniz, İnci: Konteyner Taşımacılığı ve Hukukî Sorunları, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Doktora Tezi, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1982.
Çalışmamızda “Konteyner” olarak anılmıştır.

Deniz- Kaner, İnci: Deniz Ticareti Hukuku I-II, B. 3, Filiz Kitabevi, İstanbul 2019.
Çalışmamızda “Deniz Ticareti” olarak anılmıştır.

Derkach, Ella/**Pavliuk**, Sergii: “International Law on the Multimodal Carriage of Goods: Recent Trends and Perspectives”, International Journal of Legal Studies, 2017, Vol. 2, N. 2, s. 269-286.

Dhar, Prem Nath: Global Cargo Management: Concept, Typology, Law and Policy, Kanishka Publishers, New Delhi 2008.

Diamond, Anthony: “The United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980”, Multimodal Transport Avoiding Legal Problems, (ed. Faber, Diana), LLP Limited, London 1997.

Diamond QC, Anthony: “The Rotterdam Rules”, LMCLQ, 2009, s. 445-536.

Dicey, Morris and Collins on the Conflict of Laws (ed. Lord Collins of Mapesbury/Briggs, Adrian/Harris, Jonathan/ McClean, J. D., Sweet&Maxwell, London 2012.

Çalışmamızda “Dicey/Morris/Collins” olarak anılmıştır.

Doğan, Vahit: İş Akdinden Doğan Kanunlar İhtilafı Alanında Bağlama Kuralının ve Sınırlarının Tespiti, Yetkin Yayınları, Ankara 1996.
Çalışmamızda “İş Akdi” olarak anılmıştır.

Doğan, Vahit: Milletlerarası Özel Hukuk, B. 8, Savaş Yayınevi, Ankara 2022.
Çalışmamızda “Milletlerarası Özel Hukuk” olarak anılmıştır.

Doğanay, İsmail: “Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Taşınması”, BATİDER, 1970, C. 5, S. 3, s. 432-479.

- Drews**, Kai Holger: “A Brief Introduction into Multimodal Transport”, Maritime Law-Current Developments and Perspectives, (ed. Ehlers, Peter/ Paschke, Marian), LIT VERLAG, Zurich 2018, s. 305-322.
- Driscoll**, William J.: “The Convention on International Multimodal Transport: A Status Report”, Journal of Maritime Law and Commerce, 1978, Vol. 9, N. 4, s. 441-460.
- Driscoll**, William/**Larsen**, Paul B.: “The Convention on International Multimodal Transport of Goods”, Tulane Law Review, 1982, Vol. 57, N. 2, s. 193-281.
- Eckardt**, Tobias/**Steger**, Alma/**Rosing**, Jakob/**Dawson**, George W./**Ylikantola**, Timo/**Eckoldt**, Jan/**Garcia**, Luis Alberto/**Schmitt**, Mathias/**Hinderling**, Regula: “Multimodal Transport Including Cross-Border Road Haulage-Will the CMR Apply?”, European Journal of Commercial Contract Law, 2010, Vol. 2, N. 3, s. 153-162.
- Edis**, Altan: “CMR Konvansiyonu Kapsamında Sırtta Taşıma (Huckepack/Piggy-Back ve Roll-on/Roll-off Taşıma)”, UTTDER, 2012, C. 1, S. 1, s. 93-137.
- Eftestol-Wilhelmsson**, Ellen: European Sustainable Carriage of Goods, Routledge, Oxon/New York 2016.
Çalışmamızda “Carriage of Goods” olarak anılmıştır.
- Eftestol-Wilhelmsson**, Ellen: “The Rotterdam Rules in a European Multimodal Context”, The Journal of International Maritime Law, 2010, Vol. 16, N. 4, s. 274-288.
Çalışmamızda “Rotterdam Rules” olarak anılmıştır.
- Ekşi**, Nuray: Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma (CIM 1999), Beta, İstanbul 2020.
Çalışmamızda “Demiryolu” olarak anılmıştır.
- Ekşi**, Nuray: “Kanunlar İhtilâfi Alanında ‘Incorporation’”, MHB, 1999-2000, C. 19, S. 1-2, s. 263-291.
Çalışmamızda “Incorporation” olarak anılmıştır.
- Ekşi**, Nuray: Milletlerarası Deniz Ticareti Alanında “Incorporation” Yoluyla Yapılan Tahkim Anlaşmaları, B. 2, Beta, İstanbul 2010.
Çalışmamızda “Tahkim Anlaşmaları” olarak anılmıştır.
- Ekşi**, Nuray: Milletlerarası Ticaret Hukuku, Beta, İstanbul 2010.
Çalışmamızda “Ticaret” olarak anılmıştır.

Ekşi, Nuray: “Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk (5718 Sayılı MÖHUK md. 29)”, Avrupa’da Devletler Özel Hukuku ve Yeni Türk Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun’un Akitler ve Ticaret Hukukuna İlişkin Hükümleri (Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dr. Nüsret-Semahat Arsel Uluslararası Ticaret Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi Konferans Yayınları Dizisi-2, Legal Yayıncılık, İstanbul 2010, s. 125-169. Çalışmamızda “Eşya Taşıma” olarak anılmıştır.

Ekşi, Nuray: “Yabancılık Unsuru Taşıyan Akitler ve Bu Akitlerin AT Roma Konvansiyonu’na Göre Anlamı”, MHB, 1992, C. 12, S. 1-2, s. 1-10. Çalışmamızda “Yabancılık Unsuru” olarak anılmıştır.

Elçin, Doğa: “Karşılaştırmalı Hukuk Işığında Türk Hukukunda Sözleşmeyle İrtibatlı Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanan Kuralları”, Prof. Dr. Ata Sakmar’a Armağan, Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2011, S. 1, s. 329-354. Çalışmamızda “Doğrudan Uygulanan Kurallar” olarak anılmıştır.

Elçin, Doğa: Milletlerarası Unsurlu Bireysel ve Toplu İş Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, Adalet Yayınevi, Ankara 2012. Çalışmamızda “İş Sözleşmeleri” olarak anılmıştır.

Emanet, Hakan: “Uluslararası Eşya Taşıma Konvansiyonlarının Temel Hükümlerinin Karşılaştırmalı Analizi”, Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2016, C. 9, S. 1, s. 162-172.

Emparanza Sobejano, Alberto/**Recalde Castells**, Andres: El Contrato De Transporte Internacional De Mercancias Por Ferrocarril, Thomson Civitas, Pamplona 2008.

Erdem, B. Bahadır: “Türk Milletlerarası Tahkim Hukukunda “Lex Mercatoria”, Uluslararası Ticari Tahkim ve Yeni Lex Mercatoria, (ed. Yıldırım, Ahmet Cemil/Eskiyörük, Serhat), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2014, s. 123-150. Çalışmamızda “Tahkim” olarak anılmıştır.

Erdem, Ercan: CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Karayolu Taşıma Hukuku, Bilge Yayınevi, Ankara 2013. Çalışmamızda “CMR” olarak anılmıştır.

Erdem, Ercüment: “Lex Mercatoria ve Uluslararası Ticarete Örf ve Adetin Önemi”, Uluslararası Ticari Tahkim ve Yeni Lex Mercatoria, (ed. Yıldırım, Ahmet Cemil/Eskiyörük, Serhat), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2014, s. 37-73. Çalışmamızda “Lex Mercatoria” olarak anılmıştır.

- Erdil**, Engin: Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi), B. 3, Seçkin Yayınları, İstanbul 2020.
- Erdoğan**, İhsan: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, B. 4, Gazi Kitabevi, Ankara 2019.
- Eren**, Fikret: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, B. 26, Yetkin Yayınları, Ankara 2021.
- Eriş**, Gönen: Açıklamalı-İçtihatlı-Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku, Seçkin Yayınevi, Ankara 1996.
- Erkan**, Mustafa: “MÖHUK m. 31 Bağlamında Türk Hukukunda Doğrudan Uygulanan Kurallara Bakış”, GÜHFD, 2011, C. 12, S. 2, s. 81-121.
- EUROSTAT-ITF-UNECE Illustrated Glossary for Transport Statistics, 2009, B. 4, <<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-RA-10-028>>, (12.11.2019).
- Explanatory Memorandum, COM (2005) 650 final, s. 6, <[http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/com/com_com\(2005\)0650_/com_com\(2005\)0650_en.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/com/com_com(2005)0650_/com_com(2005)0650_en.pdf)>, (18.02.2020).
- Evtimov**, Erik/**Payosova**, Tatyana: “COTIF Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Passengers (CIV UR) and Goods (CIM UR)”, Commercial Law, (ed. Mankowski, Peter), International and European Business Law Series, Nomos/Beck/Hart, Baden 2019, s. 1076-1178.
- Faghfour**, Mahin: “UNCTAD and Its Role in Regulation of Liability for Carriage of Goods by Sea and Multimodal Transport”, Serving the Rule of International Maritime Law-Essays in Honour of Professor David Joseph Attard, (ed. Norman A. Martinez Gutierrez), Routledge, s. 255-273.
- Fentiman**, Richard: “Article 5: Contracts of Carriage”, European Commentaries on Private International Law ECPIL, (ed. Magnus, Ulrich/ Mankowski, Peter), Vol. II (Rome I Regulation), Sellier European Publishers, Cologne 2017, s. 441-453.
- Filani**, Michael O.: “Multimodal Transport Operations in International Cargo Movement: Implications for Transport Policies and Development in Tropical Africa”, GeoJournal, 1978, Vol. 2, N. 5, s. 413-418.

FitzGerald, Gerald F.: “The Proposed Convention on International Multimodal Transport of Goods: A Progress Report”, *Canadian Yearbook of International Law*, 1979, C. 17, s. 247-279.

Fitzpatrick, P. G.: “Combined Transport and the CMR Convention”, *The Journal of Business Law*, 1968, s. 311-319.

Flessner, Alex/**Wilderspin**, Michael: “Overriding Mandatory Provisions”, *Encyclopedia of Private International Law*, Vol. I, (ed. Basedow, Jürgen/Rühl, Giesela/ Ferrari, Franco/ de Miguel Asensio, Pedro), Edward Elgar Publishing, Cheltenham/Northampton 2017, s. 1330-1336.

Fragmentation of International Law: Difficulties Arising From the Diversification and Expansion of International Law, Report of the Study Group of the International Law Commission, A/CN.4/L.702, United Nations General Assembly, 18.06.2006.

Çalışmamızda “International Law Commission Report” olarak anılmıştır.

Franko, Nisim: *Hatır Nakliyatı ve Hukukî Mahiyeti*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 1992.

Fürrer, Andreas: “Arbitration in Cross-Border Road Transport-Plea for A Modern Understanding of Art. 33 CMR”, (çeviri: “Schiedsgerichtsbarkeit im grenzüberschreiten Strassentransport-Pladoyer für ein modernes Verstandnis von Art. 33 CMR”, *Zivilprozess und Vollstreckung National und International-Schnittstellen und Vergleiche*, (ed. Markus, Alexander R./Hrubesch-Millauer, Stephanie/Rodriguez, Rodrigo), Stampfli Verlag, Bern 2018, s. 333-362.), s. 1-22, <https://www.unilu.ch/fileadmin/fakultaeten/rf/furrer/dok/180619_arbitration_in_cross-border_road_transport_final.pdf>, (12.03.2023).

Garner, Bryan A. et al.: *Black’s Law Dictionary*, 9th Edition, West, St. Paul 2009.

Garnowski, Konrad: “Paramount Clause in the International Transport of Goods by Road and Rail”, *Problemy Transportu i Lojistyki*, 2018, Vol. 43, N. 3, s. 139-146.

Ghuri, Ahmad Ali: “Is Characterization of Treaties a Solution to Treaty Conflicts”, *Chinese Journal of International Law*, 2012, Vol. 11, N. 2, s. 247-280.

Glass, David A.: *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, 2nd Edition, Routledge, Oxon 2012.

Göğür, Erdoğan: *Deniz Hukukundaki Eşya Taşıma (Navlun) Mukavelelerinden Doğan Kanunlar İhtilâfı*, Ajans-Türk Matbaası, Ankara 1965.

Gölcüklü, İlyas: Hava Hukuku, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2018.

Grönfors, Kurt: “Liability for Delay in Combined Transport”, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 5, N. 3, s. 483-490.

Guideline Comparing the Legal Regimes: CMR-COTIF/CIM-SMGS, s. 10, <https://www.cit-rail.org/secure-media/files/guideline_cmr_cim_smgs_2017_03_28_en.pdf?cid=292731>, (13.03.2023).

Gümüş, Mustafa Alper: Borçlar Hukukunun Genel Hükümleri, Yetkin Yayınları, Ankara 2021.

Gümüşlü-Tunçağıl, Gülce: Milletlerarası Özel Hukukta Sivil Hava Taşımacılığı Kazaları ve Taşıyıcının Hukukî Sorumluluğu, Yetkin Yayınları, Ankara 2016.

Güner-Özbek, Meltem Deniz: “Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması, Havayoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı”, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 2016, S. 123, s. 325-372. Çalışmamızda “Havayolu” olarak anılmıştır.

Güner-Özbek, Meltem Deniz: “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 2012, C. 18, S. 3, s. 233-254. Çalışmamızda “Konişmento” olarak anılmıştır.

Güngör, Gülin: Temel Milletlerarası Özel Hukuk Metinlerinin Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuk Konusunda Yakınlık Yaklaşımı, Yetkin Yayınları, Ankara 2007. Çalışmamızda “Yakınlık Yaklaşımı” olarak anılmıştır.

Güngör, Gülin: Türk Milletlerarası Özel Hukuku, Yetkin Yayınları, Ankara 2021. Çalışmamızda “Milletlerarası Özel Hukuk” olarak anılmıştır.

Gürses, Özlem: “Uluslararası Eşya Taşımalarında Kullanılan Taşıma Senetleri”, Prof. Dr. Özer Seliçi’ye Armağan, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2006, s. 267-309.

Haak, Krijn F.: “The Harmonization of Intermodal Liability Arrangements”, ETL, 2005, Vol. 6, N. 1, s. 11-51.

Haak, Krijn F./Hoeks, Marian (MAIH): “Arrangements of Intermodal Transport in the Field of Conflicting Conventions”, *Journal of International Maritime Law*, 2004, Vol. 5, s. 422-433.

Çalışmamızda “Conflicting Conventions” olarak anılmıştır.

Haak, Krijn/Hoeks, Marian: “Intermodal Transport under Unimodal Arrangements: Conflicting Conventions: the UNCITRAL/CMI Draft Instrument and the CMR on the Subject of Intermodal Contracts”, *TranspR*, 2005, N. 3, s. 89-102.

Çalışmamızda “Intermodal Transport” olarak anılmıştır.

Hancock QC, Christopher: “Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods”, *Journal of International Maritime Law*, 2008, Vol. 14, N. 6, s. 484-495.

Çalışmamızda “Convention” olarak anılmıştır.

Hancock QC, Christopher: “Multimodal Transport under the Convention”, *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea-The Rotterdam Rules*, (ed. Thomas, D. Rhidian), Lawtext Publishing Limited, Oxon 2009, s. 34-51.

Çalışmamızda “Multimodal Transport” olarak anılmıştır.

van Hee, Leendert: “The Applicability of the CMR Convention from a Dutch Perspective”, *CMR 60 Years: Time for Retirement or Future Proof?*, (Verheyen, Wouter), Paris Legal Publishers, Zutphen 2017, s. 17-22.

Hepgülerler, Ezgi: *Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2011.

Hill, D. J.: *Freight Forwarders, Steven and Sons Ltd.*, London 1972.

Hill, Jonathan/Shuilleabhain, Maire Ni: *Clarkson&Hill’s Conflict of Laws*, 5th Edition, Oxford University Press, Oxford 2016.

Hoeks, Maria Anna Ida Henriette: *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*, Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn 2010.

House, David J.: *Cargo Work for Maritime Operations*, B. 7, Elsevier Butterworth Heinemann, Oxford 2005.

Illustrated Dictionary of Cargo Handling, (ed. Brodie, Peter R.), 3rd Edition, Lloyd’s List, London 2010.

- Jennings, Barton/Collins-Holcomb**, Mary: “Beyond Containerization: The Broader Concept of Intermodalism”, *Transportation Journal*, 1996, Vol. 35, s. 5-13.
- Jesser-Huß**, Helga: “Multimodal Transport”, *The Max Planck Encyclopedia of European Private Law*, Vol. II, (ed. Basedow, Jürgen/Hopt, Klaus J./Zimmermann, Reinhard/Stier, Andreas), Oxford University Press, Oxford 2012, s. 1186-1189.
- Jerman**, Boris: “The Role of Maritime Transport in Conventions on Multimodal Transport”, *Il Diritto Marittimo*, 2010, Vol. 1, Numero Speciale (Scritti in Onore di Francesco Berlingieri), s. 586-605.
- Johansson**, Svante O.: *An Outline of Transport Law*, Second Edition, Jure Förlag AB, Stockholm 2014.
- Johnson**, K. M/**Garnett**, H.C.: *The Economics of Containerisation*, George Allen&Unwin, London 1971.
- Kalpsüz**, Turgut: *Türkiye’de Milletlerarası Tahkim*, B. 2, Yetkin Yayınları, Ankara 2010.
- Kaner**, İnci: *Hava Hukuku (Hususi Kısım)*, B. 2, Filiz Kitabevi, İstanbul 2004.
- Kara**, Hacı: “Deniz Taşımacılığında Freight Forwarder”, *Legal Hukuk Dergisi*, 2006, C. 4, S. 37, s. 67-89.
Çalışmamızda “Freight Forwarder” olarak anılmıştır.
- Kara**, Hacı: *Deniz Ticareti Hukuku*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2020.
Çalışmamızda “Deniz Ticareti” olarak anılmıştır.
- Kara**, Hacı: *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, B. 2, Legal Yayıncılık, İstanbul 2018.
Çalışmamızda “Rotterdam Kuralları” olarak anılmıştır.
- Karaman-Coşgun**, Özlem: “Gümrük Antrepoları, Eşyanın Tasfiyesi ve Antrepo Ücretinden Sorumluluk”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 2011, C. 17, S. 1-2, s. 377-392.
- Karan**, Hakan: “Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki”, *BATİDER*, 2000, C. 20, S. 4, s. 153-165.
Çalışmamızda “İlişki” olarak anılmıştır.

Karan, Hakan: Elektronik Konişmento, Turhan Kitabevi, Ankara 2004.
Çalışmamızda “E-Konişmento” olarak anılmıştır.

Karan, Hakan: Law On International Carriage of Goods, Turhan Bookstore, Ankara 2013.
Çalışmamızda “Carriage” olarak anılmıştır.

Karan, Hakan: “TBMM Adalet Komisyonunun Taşıma Hukukuna Katmayı Başardığı İki Temel Sorun: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi İle Ulusal Demiryolu Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk”, XXVI. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar (Ankara, 14 Aralık 2012), Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 2013, s. 155-190.
Çalışmamızda “İki Temel Sorun” olarak anılmıştır.

Karan, Hakan: “The Rotterdam Rules v. The Hague and Hamburg Rules, Recent Developments in Maritime Law”, Papers Submitted to the Joint Seminars of the German and Turkish Maritime Law Associations (held in Hamburg on 25 August 2011 and in İstanbul on 6 October 2011), Deniz Hukuku Derneği, İstanbul 2012, s. 107-115.
Çalışmamızda “Rotterdam Rules” olarak anılmıştır.

Karan, Hakan: “Yargıtay’ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 tarihli La Haye Kaideleri’ni Uygulaması Gereği”, XVII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar (Ankara, 9-10 Haziran 2000), Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 2000, s. 223-243.
Çalışmamızda “Konişmentolu Taşımalar” olarak anılmıştır.

Karan, Hakan/**Kara**, Özgenur/**Varan**, İzel: Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon: CMR Şerhi, Yetkin Yayınları, Ankara 2020.

Kaya, Arslan: “Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)”, Prof. Dr. Oğuz İmregün’e Armağan, Beta, İstanbul 1998, s. 311-333.
Çalışmamızda “CMR-I” olarak anılmıştır.

Kaya, Arslan: “Taşıyıcının Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)”, İÜHFİM, 1998, C. 56, S. 1-4, s. 239-267.
Çalışmamızda “CMR-II” olarak anılmıştır.

Kayıhan, Şaban/**Ünlütepe**, Mustafa: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, B. 6, Seçkin Yayınları, Ankara 2018.

Kılıçoğlu, Ahmet: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, B. 25, Ankara 2021.

Kırca, İsmail: “Havayolu ile Yapılan Eşya Taşımaları Dolayısıyla Düzenlenen Hava Yük Senedinin Hukukî Niteliği ve İspat Fonksiyonu”, BATİDER, 1990, C. 15, S. 3, s. 89-104.

Kiantou-Pampouki, Aliki: “Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading”, XVth International Congress of Comparative Law (Bristol, 26 July-1 August 1998), (ed. Kiantou-Pampouki, Aliki), Etablissements Emile Bruylant S. A., Brussels 2000 s. 3-69.

Kösoğlu, Mehmet: “Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun 31. Maddesi: Sözleşme ile Sıkı İlişkili Üçüncü Bir Devletin Doğrudan Uygulanan Kurallarına Etki Tanınması”, MHB, 2008, C. 28, S. 1-2, s. 147-170.

Kubilay, Huriye: Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu, Barış Yayınları Fakülteler Kitabevi, İzmir 2001.

Kula, Nil: Türk Eşya Taşıma Hukuku, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2018.

Kula-Değirmenci, Nil: Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir 2012.
Çalışmamızda “Komisyoncu” olarak anılmıştır

Kula-Değirmenci, Nil: “Taşıyanın “Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı”, İÜHFİM, 2015, C. 73, S. 1, s. 389-420.
Çalışmamızda “Fiili Taşıyan” olarak anılmıştır.

Kula-Değirmenci, Nil: Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2021.
Çalışmamızda “Sorumsuzluk Anlaşmaları” olarak anılmıştır.

Kula-Değirmenci, Nil: “Türk Deniz Hukukunda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme”, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 2010, C. 1, S. 1, s. 79-97.
Çalışmamızda “Çoklu Taşımacılık” olarak anılmıştır.

- Kula-Değirmenci**, Nil: “Türk Ticaret Kanunu ile Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği'nin İlgili Hükümleri Işığında Taşıma İşleri Komisyonculuğu”, BATİDER, Yıl: 2019, Cilt: 35, Sayı: 1, s. 17-68.
Çalışmamızda “Taşıma İşleri Komisyonculuğu” olarak anılmıştır.
- Kula-Değirmenci**, Nil: “Türk Ticaret Kanunu'nun 5. Kitap Hükümleri Karşısında Atıl Durumda Bulunan 1992 FIATA Karma Taşıma Konişmentosu Matbu Şartları”, UTDER, 2017, C. 6, S. 2, s. 397-442.
Çalışmamızda “FIATA Konişmentosu” olarak anılmıştır.
- Kula-Değirmenci**, Nil: “What Would Be the Possible Effects of Articles 26 and 82 of the Rotterdam Rules on the New Turkish Law Relating to Multimodal Transport of Goods?”, BATİDER, 2014, B. 30, S. 2, s. 91-134.
Çalışmamızda “Rotterdam Rules” olarak anılmıştır.
- Kuntalp**, Erden: Karışık Muhtevalı Akit (Karma Sözleşme), B. 2, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 2013.
- Konur**, Erdi: Liman İşletmeleri Hizmetlerinin İfasından Doğan Hukuki Sorumluluk, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2017.
- İnci**, Özge: Navlun Sözleşmelerinde Tellallık, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2002.
- Lando**, Ole: “Some Issues Relating to the Law Applicable to Contractual Obligations”, King's College Law Journal, 1996-1997, Vol. 7, s. 55-74.
- Layton**, Alexander/**Dinelli**, Albert/**Schilling**, Johannes: “Freight Forwarding Contracts”, Encyclopedia of Private International Law, Vol. I, (ed. Basedow, Jürgen/Rühl, Giesela/Ferrari, Franco/de Miguel Asensio, Pedro), Edward Elgar Publishing, Cheltenham/Northampton 2017, s. 816-823.
- Leloudas**, George: “Multimodal Transport under the Warsaw and Montreal Convention Regimes: A Velvet Revolution?”, Unimodal and Multimodal Transport in the 21st Century, (ed. Soyer, Barış/Tettenborn, Andrew), Oxon/New York 2014, s. 77-110.
- Lew**, Julian D. M./**Mistelis**, Loukas A./**Kröll**, Stefan M.: Comparative International Commercial Arbitration, Kluwer Law International, The Hague/London/New York 2003.

- Lindroos**, Anja: “Addressing Norm Conflicts in a Fragmented Legal System: The Doctrine of *Lex Specialis*”, Nordic Journal of International Law, 2005, Vol. 74, s. 27-66.
- Llorente Gomez de Segura**, Carlos: “La Ley Aplicable Al Contrato de Transporte Internacional Segun El Reglamento Roma I”, Cuadernos de Derecho Transnacional, 2009, Vol. 1, N. 2, s. 160-178.
- Lobato**, Francisco: Transporte Internacional De Mercancias, Marcombo Ediciones Tecnicas, Spain 2015.
- Lojda**, Jiri: “The Impact of CMR on Multimodal Transport”, Czech Yearbook of International Law, 2015, Vol. VI (International Transportation), s. 149-167.
- Lojistik Terimleri Sözlüğü, <<https://www.ekol.com/tr/lojistik-terimleri-sozlugu/>>, (20.07.2023).
- Long**, Douglas: Uluslararası Lojistik (çev. Tanyaş, Mehmet/ Düzgün, Murat), B. 2, Nobel Yayınları, Ankara 2016.
- Lookofsky**, Joseph/**Hertz**, Ketilbjorn: EU-PIL: European Union Private International Law in Contract and Tort, DJOF Publishing, Copenhagen 2009.
- Lorenzo İdiarte**, Gonzalo Arturo: Derecho Aplicable al Transporte Multimodal entre Uruguay y Los Demas Paises Integrantes del Mercosur, Universidad de Montevideo, Montevideo 2005.
- de Ly**, Filip: “Choice of Non-State Law and International Contracts”, Diritto del Commercio Internazionale, 2012, Vol. 26, s. 825-835.
- Mandelbaum**, Samuel Robert: “International Ocean Shipping and Risk Allocation for Cargo Loss, Damage and Delay: A U.S. Approach to COGSA, Hague-Visby, Hamburg and the Multimodal Rules”, Journal of Transnational Law & Policy, 1995, Vol. 5, N. 1, s. 1-40.
- Mankabady**, Samir: “Some Legal Aspects of the Carriage of Goods by Container”, ICLQ, 1974, Vol. 23, N. 2, s. 317-338.
Çalışmamızda “Container” olarak anılmıştır.
- Mankabady**, Samir: “The Multimodal Transport of Goods Convention: A Challenge to Unimodal Transport Conventions”, ICLQ, 1983, Vol. 32, N. 1, s. 120-140.
Çalışmamızda “Multimodal Transport” olarak anılmıştır.

Mankowski, Peter: “Article 3 of the Hague Principles: the final breakthrough for the choice of non-State law?”, *Uniform Law Review*, 2017, Vol. 22, s. 369-394.
Çalışmamızda “Hague Principles” olarak anılmıştır.

Mankowski, Peter: “Article 3: Freedom of Choice”, *European Commentaries on Private International Law ECPIL*, (ed. Magnus, Ulrich/ Mankowski, Peter), Vol. II (Rome I Regulation), Sellier European Publishers, Cologne 2017, s. 87-263.
Çalışmamızda “Choice of Law” olarak anılmıştır.

Mankowski, Peter: “The Rotterdam Rules-Scope of Application and Freedom of Contract”, *European Journal of Commercial Contract Law*, 2010, Vol. 2, N. 1-2, s. 9-21.
Çalışmamızda “Rotterdam Rules” olarak anılmıştır.

Manual on Modernization of Inland Water Transport for Integration within a Multimodal Transport System, United Nations Publications, New York 2014.

la Mattina, Andrea: “Decision Making and Maritime Law: The Role of *Lex Marittima*”, *Il Diritto Marittimo*, 2017, Terza Serie, s. 64-67.
Çalışmamızda “Lex Marittima” olarak anılmıştır.

la Mattina, Andrea: “Il Trasporto Multimodale e le Regole di Rotterdam”, *Il Diritto Marittimo*, 2010, Vol. 2, Numero Speciale (Scritti in Onore di Francesco Berlingieri), s. 643-658.
Çalışmamızda “Rotterdam” olarak anılmıştır.

Maurer, Andreas: “Transnational Shipping Law: The Role of Private Legal Actors in International Shipping”, *The Role of Arbitration In Shipping Law*, (ed. Goldby, Miriam/Mistelis, Loukas), Oxford University Press, Oxford 2016, s. 229-247.

“Max Planck Institute for Foreign Private and Private International Law Comments on the European Commission’s Green Paper on the Conversion of the Rome Convention of 1980 on the Law Applicable to Contractual Obligations into a Community Instrument and Its Modernization”, *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht*, 2004, Vol. 68, N. 1, s. 1-118.

Çalışmamızda “Max Planck Comments on Green Paper” olarak anılmıştır.

“Max Planck Institute for Comparative and International Private Law Comments on the European Commission’s Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on the law applicable to contractual obligations (Rome I)”, *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht*, 2007, Vol. 71, Nr. 1, s. 225-344.

Çalışmamızda “Max Planck Comments on Commission’s Proposal” olarak anılmıştır.

McClearn, David/**Ruiz Abou-Nigm**, Veronica: *Morris on the Conflict of Laws*, 9th Edition, Thomson Reuters, London, 2016.

Meijer, Gerard: “The Rotterdam Rules and Arbitration”, *European Journal of Commercial Contract Law*, 2010, Vol. 1, N. 2, s. 42-50.

Messent, Andrew/**Glass**, David A.: *Hill & Messent CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, 2nd Edition, Lloyd’s of London Press Ltd, London/New York/Hamburg/Hong Kong 1995.

Michaels, Ralf: “The Re-State-ment of Non-State Law: The State, Choice of Law, and the Challenge from Global Legal Pluralism”, *Wayne Law Review*, 2005, Vol. 51, s. 1209-1259.

Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Tasarısı ile Adalet Komisyonu Raporu (1/1231), <<https://www5.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss1324m.htm>>, (09.08.2023).

Mills, Alex: *Party Autonomy in Private International Law*, Cambridge University Press, Cambridge 2018.

Min, Yeo Tiong: “The Rise of Party Autonomy in Commercial Conflict of Laws”, *Commercial Issues in Private International Law*, (ed. Douglas, Michael/Bath, Vivienne/Keyes, Mary/Dickinson, Andrew), Hart Publishing, Oxford/London/New York/New Delhi/Sydney 2019, s. 257-276.

Misili, Sinan: “Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşımanın Üstlenilmesi ve Eşya Kavramı”, *Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi*, 2019, C. 5, S. 1, s. 69-86. Çalışmamızda “Eşya Taşıma” olarak anılmıştır.

Misili, Sinan: “Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon (CMR) Uygulama Alanına İlişkin Şartlar ve CMR m. 2 Uygulaması”, *Terazi Hukuk Dergisi*, 2019, C. 14, S. 151, s. 545-555. Çalışmamızda “CMR m. 2” olarak anılmıştır

Morse, Robin: “Contracts of Carriage and the Conflict of Laws”, *Convergence and Divergence in Private International Law (Liber Amicorum Kurt Siehr)*, (ed. Boele-Woelki, Katharina/Einhorn, Talia/Girsbergers, Daniel/ Symeonides, Symeon), Eleven International Publishing, Zurich/The Hague 2010, s. 463-479.

- Murray, Carole/Holloway, David/Timson-Hunt, Daren:** Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade, 11th Edition, Sweet&Maxwell, London 2007.
- Mus, Jan B.:** "Conflicts Between Treaties in International Law", Netherlands International Law Review, 1998, Vol. 45, s. 208-232.
- Musi, Massimiliano:** "Il Trasporto Con Vettori Successivi Tra Jus Positum e Jus in Fieri", Il Diritto Marittimo, 2016, Vol. 118, N. 3, s. 419-448.
- Nasseri, Kurosh:** "The Multimodal Convention", Journal of Maritime Law and Commerce, 1988, Vol. 19, N. 2, s. 231-260.
- Nielsen, Peter A.:** "The Rome I Regulation and Contracts of Carriage", Rome I Regulation: The Law Applicable to Contractual Obligations in Europe Editors, (ed. Ferrari, Franco/Leible, Stefan), Sellier European Law Publishers, Munich 2009, s. 99-108.
- Nikaki, Theodora:** "Bringing Multimodal Transport Law into the New Century: Is the Uniform Liability System the Way Forward?", Journal of Air Law and Commerce, 2013, Vol. 78, N. 1, s. 69-119.
Çalışmamızda "Multimodal Transport" olarak anılmıştır.
- Nikaki, Theodora:** "Conflicting Laws in Wet Multimodal Carriage of Goods: the UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods (Wholly or Partly) (by Sea)", Journal of Maritime and Commerce, 2006, Vol. 37, N. 4, s. 521-544.
Çalışmamızda "Conflicting Laws" olarak anılmıştır.
- Nikaki, Theodora/Soyer, Barış:** "A New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain, Inclusive and Efficient, or Just Another One for the Shelves?", Berkeley Journal of International Law, 2012, Vol. 30, N. 2, s. 303-348.
- Nita, M. Carolina:** "Regulation (EC) No. 593/2008 (Rome I) Special Rules to Determine Applicable Law to International Carriage Contracts", Conferinta Internationala de Drept, Studii Europene si Relatii Internationale, 2015, s. 261-272.
- Nomer, Ergin:** Devletler Hususî Hukuku, B. 23, Beta, İstanbul 2021.
- Nurverdi, Muhammed:** Taşıma İşleri Komisyonculuğu, Yetkin Yayınları, Ankara 2022.
- Ocean Bills of Lading and Some Problems of Conflict of Laws, Columbia Law Review, 1958, Vol. 58, N. 2, s. 212-233.

Çalışmamızda “Ocean Bills of Lading” olarak anılmıştır.

Oertel, Christoph: “Incoterms 2010”, Commercial Law, (ed. Mankowski, Peter), International and European Business Law Series, Nomos/Beck/Hart, Baden 2019, s. 828-898.

Okoli, Chukwuma: “Choice of Law for Contracts of Carriage of Goods in the European Union”, LMCLQ, 2015, s. 512-524.

Okoli, Chukwuma Samuel Adesina/**Arishe**, Gabriel Omoshemime: “The Operation of the Escape Clauses in the Rome Convention, Rome I Regulation and Rome II Regulation”, Journal of Private International Law, 2012, Vol. 8, N. 3, s. 513-545.

On İkinci Kalkınma Planı (2024-2028). Erişim için bkz. <https://onikinciplan.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2023/11/On-Ikinci-Kalkinma-Plani_2024-2028.pdf>, (20.10.2023)

OTIF General Assembly Consolidated Explanatory Report-AG 12/13 Add. 5, 21.04.2015, <https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/03_erlaeut/05_CIM_e_Consolidated_Explanatory_report.pdf>, (21.12.2020).

Özçelik, Gülüm: Konişmentodan Doğan Kanunlar İhtilâfi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2007.

Özdel, Melis: Bills of Lading Incorporating Charterparties, Hart Publishing, Oxford/Portland, 2015.

Özdemir, Didem: “Milletlerarası Ticarî Tahkimde Esasa Uygulanacak Hukuk Olarak *Lex Mercatoria*”, GÜHFD, 2003, C. 7, S. 1-2, s. 91-131.
Çalışmamızda “*Lex Mercatoria*” şeklinde belirtilmiştir.

Özdemir, Hatice: “MÖHUK Kapsamına Giren Sözleşmelerin Tespiti Bağlamında ‘Yabancılık Unsuru Taşıyan Sözleşme’ ve ‘Uluslararası Sözleşme’ Kavramları”, İstanbul Barosu Dergisi, 1999, C. 73, S. 10-11-12, s. 926-941.
Çalışmamızda “Yabancılık Unsuru” şeklinde belirtilmiştir.

Özdemir, Türkey: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006.
Çalışmamızda “Taşıma Hukuku” şeklinde belirtilmiştir.

Özdemir-Kocasakal, Hatice: Doğrudan Uygulanan Kurallar ve Sözleşmeler Üzerindeki Etkileri, Galatasaray Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2001.
Çalışmamızda “Doğrudan Uygulanan Kurallar” olarak anılmıştır.

- Özdemir-Kocasakal**, Hatice: “Sözleşmelere Uygulanacak Hukukun MÖHUK m. 24 Çerçevesinde Tespiti ve Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanan Kuralları”, MHB, 2010, C. 30, S. 1-2, s. 27-88.
Çalışmamızda “Üçüncü Devlet” olarak anılmıştır.
- Özel**, Sibel: Milletlerarası Ticarî Tahkimde Kanunlar İhtilafı Meseleleri, Legal Yayıncılık, İstanbul 2008.
Çalışmamızda “Tahkim” olarak anılmıştır.
- Özel**, Sibel: “Sözleşmesel İlişkide MÖHUK m. 24/II’de Öngörülen Objektif Bağlama Kuralının Mukayeseli Hukuk Açısından Değerlendirilmesi”, MHB, 2002, C. 22, S. 2, s. 577-617.
Çalışmamızda “Objektif Bağlama” olarak anılmıştır.
- Özel**, Sibel: “Sözleşmesel İlişkide Yabancılık Unsuru ve Hukuk Seçimi”, Milletlerarası Özel Hukukta Güncel Konular Sempozyumu (Eskişehir, 21-22 Nisan 2016), (ed. Tiryakioğlu, Bilgin/Aygün, Mesut/Önal, Ali/Altıparmak, A. Kübra/Kaya, Cansu), Yetkin Yayınları, Ankara 2016, s. 423-435.
Çalışmamızda “Hukuk Seçimi” olarak anılmıştır.
- Özel**, Sibel: “Tahkimde Uyuşmazlığın Esasına Uygulanan Hukuk”, Tahkim ve Uygulanacak Hukuk, (ed. Akıncı, Ziya/Demirkol, Berk), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2021, s. 193-221.
Çalışmamızda “Uygulanan Hukuk” olarak anılmıştır.
- Özel**, Sibel/**Erkan**, Mustafa/**Pürselim**, Hatice Selin/**Karaca**, Hüseyin Akif: Milletlerarası Özel Hukuk, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2022.
- Özgenç**, Zeynep: “Genel İşlem Şartlarında Yer Alan Hukuk Seçimi Anlaşmasının Geçerliliği”, Genç Milletlerarası Özel Hukukçular Konferansı, Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuka Genç Yaklaşımlar Konferans Serisi No. 8 (Milletlerarası Özel Hukuk), (ed. Tarman, Zeynep Derya), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2018, s. 389-434.
- Özgenç**, Zeynep: “Türk Hukuku’nda Navlun Sözleşmesine İlişkin Kanunlar İhtilâfi Meseleleri”, BATİDER, 2018, C. 34, S. 3, s. 243-307.
Çalışmamızda “Meseleler” olarak anılmıştır.
- Özgenç**, Zeynep: Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2014.
Çalışmamızda “Navlun Sözleşmesi” olarak anılmıştır.

Özkan, Işıl: “Uluslararası Ticari Tahkimde Uygulanacak Hukuk”, MHB, 2020, C. 40, S. 2, s. 831-858.

Pacchioni, Giovanni: *Diritto Civile Italiano-Parte Prima Volume Secondo Diritto Internazionale Privato*, Secondo Edizione, CEDAM, Padova 1935.

Palmer, Richard W./**Degiulio**, Frank P: “Admiralty Law Institute Symposium: Terminal Operations and Multimodalism,” *Tulane Law Review*, 1989, Vol. 64, N. 2–3, s. 281-360.

Papers and Summary of Discussions in Seventh International Trade Law Seminar (Australian Academy of Science, Canberra, 28- 29 June 1980), Australian Government Publishing Service, Canberra 1980.

Partalçı, Rümeysa: “Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki MÖHUK Madde 29’un Değerlendirilmesi”, MHB, 2017, C. 37, S. 2, s. 761-797.

Paschke, Marian: “Multimodal Transport Carrier Liability and Issues Related to the Bill of Lading”, XVth International Congress of Comparative Law (Bristol, 26 July-1 August 1998), (ed. Kiantou-Pampouki, Alikı), Etablissements Emile Bruylant S. A., Brussels 2000, s. 113-131.

Pauknerova, Monika: “Presumptions, Escape Clauses and International Carriage of Goods Contracts”, *Convergence and Divergence in Private International Law (Liber Amicorum Kurt Siehr)*, (ed. Boele-Woelki, Katharina/Einhorn, Talia/Girsbergers, Daniel/ Symeonides, Symeon), Eleven International Publishing, Zurich/The Hague 2010, s. 481-495.

Pauwelyn, Joost: *Conflict of Norms in Public International Law: How WTO Law Relates to Other Rules of International Law*, 4th Edition, Cambridge University Press, Cambridge 2005.

Pesce, Alessandro: “The Contract and Carriage Under the CMR”, *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, (ed. Theunis, Jan), Lloyd’s of London Press Ltd., Bristol 1987, s. 1-18.

Plender, Richard/**Wilderspin**, Michael: *The European Private International Law of Obligations*, 3rd Edition, Sweet&Maxwell, London 2009.

Porter, James H.: “Multimodal Transport, Containerization, and Risk of Loss”, Virginia Journal of International Law, 1984, Vol. 25, N. 1, s. 171-209.

Proctor, Carol: The Legal Role of the Bill of Lading, Sea Waybill and Multimodal Transport Document in Financing International Sales Contracts, Master of Laws Thesis, University of South Africa, 1996.

Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on the law applicable to contractual obligations (Rome I), 15.12.2005, COM (2005) 650 final, <<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0650:FIN:EN:PDF>>, (03.03.2020).

Çalışmamızda “Proposal (Rome I)” olarak anılmıştır.

Pürselim, Hatice Selin: “Eşyanın Taşınmasına Uygulanacak Hukuku Düzenleyen MÖHUK Md. 29/II’deki Şartların Gerçekleşmemesi Halinde Uygulanacak Hukuk”, VII. International Multidisciplinary Congress of Eurasia- IMCOFE’19 (Antalya, 24-26 April 2019) Proceeding & Abstract Book, 2019, s. 300-307, <<https://www.imcofe.org/dosyalar/antalyaproceedingdandabstract.pdf>>, (07.09.2019).

Rabel, Ernst et. al.: Conflict of Laws: A Comparative Study, 2nd Edition, University of Michigan Law School, Ann Arbor 1958.

Ramberg, Jan: “Deviation From the Legal Regime of the CMR (Art. 2)”, International Carriage of Goods by Road (CMR), (ed. Theunis, Jan), Lloyd’s of London Press Ltd. Bristol 1987, s. 19-30.

Çalışmamızda “CMR Art. 2” olarak anılmıştır.

Ramberg, Jan: “Future of International Unification of Transport Law”, The Scandinavian Studies in Law, 2001, Vol. 41, s. 453-458.

Çalışmamızda “Future” olarak anılmıştır.

Ramberg, Jan: “Is Multimodal Transport a Contract sui generis also within the Field of EU Competition?”, EC Shipping Policy (The 17th Nordic Maritime Law Conference, 2-4 September 1996), (ed. Bull, H. Jacob/Stemshaug, Helge), Juridisk Forlag, Oslo 1997, s. 163-168.

Çalışmamızda “Sui Generis” olarak anılmıştır.

Ramberg, Jan: “Law of Carriage of Goods Attempts at Harmonization”, The Scandinavian Studies in Law, 1973, Vol. 17, s. 211-252.

Çalışmamızda “Harmonization” olarak anılmıştır.

- Ramberg, Jan:** The Law of Transport Operators, Nordstedts Juridik, Stockholm, 2005.
Çalışmamızda “Transport Operators” olarak anılmıştır.
- Ramberg, Jan:** “Unification of the Law of International Freight Forwarding”, Uniform Law Review, 1998, Vol. 3, N. 1, s. 5-14.
Çalışmamızda “Freight Forwarding” olarak anılmıştır.
- Ramberg, Jan:** “Unification of Transport Law-Difficulties and Possibilities”, Il Diritto Marittimo, 2010, Vol. 2, Numero Speciale (Scritti in Onore di Francesco Berlingieri), s. 813-818.
Çalışmamızda “Unification” olarak anılmıştır.
- Redfern and Hunter on International Arbitration, 6th Edition, (ed. Blackaby, Nigel/Partasides/Constantine/Redfern, Alan/Hunter, Martin), Oxford Publishing, Oxford 2015.
Çalışmamızda “Redfern/Hunter” olarak anılmıştır.
- Report on the Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations (Giuliano, Mario/Lagarde, Paul), *Official Journal C 282, 31/10/1980 P. 0001 – 0050. Erişim için bkz. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31980Y1031%2801%29>>, (06.04.2023).*
Çalışmamızda “Giuliano/Lagarde Raporu” olarak anılmıştır.
- Reynolds, Francis:** “Hague, Visby, Hamburg and Rotterdam: A Maritime Tour of Northern Europe”, Serving the Rule of International Maritime Law: Essays in Honour of Professor David Joseph Attard (ed. Norman A. Martinez Gutierrez), Routledge, Oxfordshire/New York 2010, s. 235-250.
- Reynolds QC, Francis:** “The Liability of Freight Forwarders, Carriage of Goods by Sea, Land and Air”, Unimodal and Multimodal Transport in the 21st Century, (ed. Soyer, Barış/Tettenborn, Andrew), Oxon/New York 2014, s. 253-266.
- Rodiere, Rene:** Introduction to Transport Law and Combined Transports, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. XII, (ed. Rodiere, Rene), J.C.B. Mohr, Oceana Publications Inc., Tübingen/Mouton/The Hague/Paris/New York 1972, s. 3-38.
- Rosaeg, Erik:** “Conflicts of Conventions in the Rotterdam Rules”, The Journal of International Maritime Law, 2009, Vol. 15, N. 3, s. 238-248.
Çalışmamızda “Conflicts” olarak anılmıştır.

- Rosaeg, Erik:** “The Applicability of Conventions for the Carriage of Goods and for Multimodal Transport”, LMCLQ, 2002, Part 3, s. 316-335.
Çalışmamızda “Applicability” olarak anılmıştır.
- Rosaeg, Erik:** “The Rotterdam Rules as a Model for Multimodal Transport Law”, Journal of Commercial Contract Law, 2010, Vol. 2, N.1-2, s. 94-97.
Çalışmamızda, “Rotterdam Rules” olarak anılmıştır.
- Sargin, Fügen:** “Karakteristik Edim Teorisine Eleştirel Bir Yaklaşım”, AÜHFD, 2001, C. 50, S. 2, s. 37-95.
- Saumier, Genevieve:** “Article 3 of the Hague Principles: a response to Peter Mankowski”, Uniform Law Review, 2017, Vol. 22, s. 395-401.
- Schoenbaum, Thomas J.:** Admiralty and Maritime Law, 6th Edition, West Academic, St. Paul 2019.
- Schultsz, J. C.:** “The Concept of Characteristic Performance and the Effect of the E.E.C. Convention on Carriage of Goods”, Contract Conflicts, (ed. North, P. M.), North-Holland Publishing Company, Amsterdam/New York/Oxford 1982, s. 185-201.
- Schwartz, Andrew A.:** “Contracts and Covid-19”, Stanford Law Review Online, 2020, Vol. 73, s. 48-60.
- Selvig, Erling:** “Hamburg Rules-Convention on Carriage of Goods by Sea 1978”, The Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook, 1978, s. 1-34.
Çalışmamızda “Hamburg Rules” olarak anılmıştır.
- Selvig, Erling:** “The Hamburg Rules, the Hague Rules and Marine Insurance Practice”, Journal of Maritime Law and Commerce, 1981, Vol. 12, N. 3, s. 299-326.
Çalışmamızda “Insurance” olarak anılmıştır.
- Selvig, Erling:** “Through-Carriage and On-Carriage of Goods by Sea”, American Journal of Comparative Law, 1979, Vol. 27, N. 2-3, s. 369-390.
Çalışmamızda “Through Carriage” olarak anılmıştır.
- Seven, Vural:** 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 856-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen, Yetkin Yayınları, Ankara 2012.
- Sevinç, Aslıhan:** “5718 Sayılı MÖHUK Uyarınca Taşıma İşlerine Uygulanacak Hukuk”, Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan, C. 2, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2010, s. 1585-1613.

Siligardi, Gabriele/Piccioni, Emanuele: “The Multimodal Transport Operator’s Areas of Liability”, Italian National Reports to the XVth International Congress of Comparative Law (Bristol, 1998), Giuffrè Editore, Milano 1998, s. 439-447.

Sözer, Bülent: “Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımaları (Karma Taşımalar) ve Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Bazı Meseleler (Rotterdam Kuralları ve Yeni Ticaret Kanunu’nun Hükümleri ile Karşılaştırmalı Olarak)”, İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu, Lojistik ve Taşıma Hukuku Günleri Konferans ve Seminerlerinde Sunulan Tebliğler Kitabı, İstanbul Barosu Yayınları, İstanbul 2021, s. 11-51.

Çalışmamızda, “Karma Taşımalar” olarak anılmıştır.

Sözer, Bülent: “Deniz Ticareti Hukuku-I”, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2013.

Çalışmamızda “Deniz Ticareti” olarak anılmıştır

Sözer, Bülent: “Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/La Haye Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi”, BATİDER, 2001, C. 21, S. 1, s. 141-194.

Çalışmamızda “Montreal” olarak anılmıştır.

Sözer, Bülent: “Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları”, BATİDER, 1977, C. 9, S. 2, s. 369-406.

Çalışmamızda “Hava Taşıma” olarak anılmıştır.

Sözer, Bülent: Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, B. 2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2009.

Çalışmamızda “Hava Yolu” olarak anılmıştır.

Spanjaart, Michiel: “GODAFLOSS, the Applicability of the CMR within Multimodal Contracts of Carriage”, TranspR, 2012, Vol. 37, S. 7, s. 278-282.

Çalışmamızda “Godafoss” olarak anılmıştır.

Spanjaart, Michiel: Multimodal Transport Law, Routledge, Oxon, New York 2018.

Çalışmamızda “Multimodal” olarak anılmıştır.

Stevens, Frank: The Bill of Lading, Routledge, Oxon/New York 2018.

Stone, Peter: Stone on Private International Law in the European Union, 4th Edition, Edward Elgar Publishing, Cheltenham/Northampton 2018.

Struycken, Antoon Victor Marie: Co-ordination and Co-operation in Respectful Disagreement, Recueil des Cours, 2004, Vol. 311, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden/Boston 2009.

Sturley, Michael F.: “Maritime Cases about Train Wrecks: Applying Maritime Law to the Inland Damage of Ocean Cargo”, Journal of Maritime Law and Commerce, 2009, Vol. 40, N. 1, s. 1-41.
Çalışmamızda “Maritime Cases” olarak anılmıştır.

Sturley, Michael F.: “Transport Law for the Twenty-First Century: An Introduction to the Preparation, Philosophy, and Potential Impact of the Rotterdam Rules”, A New Convention for the Carriage of Goods by Sea-The Rotterdam Rules, (ed. Thomas, D. Rhidian), Lawtext Publishing Limited, Oxon 2009, s. 1-33.
Çalışmamızda “New Convention” olarak anılmıştır.

Süznel, Cüneyt: Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2014.

Sweeney, Joseph C.: “UNCITRAL and the Hamburg Rules-The Risk Allocation Problem in Maritime Transport of Goods”, Journal of Maritime Law and Commerce, 1991, Vol. 22, N. 3, s. 511-538.

Sykes, Alan O.: “Short Supply Conditions and the Law of International Trade: Economic Lessons from the Pandemic”, American Journal of International Law, 2020, Vol. 114, N. 4, s. 647-656.

Symeonides, Symeon C.: Codifying Choice of Law Around the World: An International Comparative Analysis, Oxford University Press, New York 2017.
Çalışmamızda “Choice of Law” olarak adlandırılmıştır.

Symeonides, Symeon C.: “Contracts Subject to Non-State Norms”, The American Journal of Comparative Law, 2006, Vol. 54, N. Supplement Issue, s. 209-232.
Çalışmamızda “Norms” olarak adlandırılmıştır.

Şanlı, Cemal: Milletlerarası Ticarî Tahkimde Esasa Uygulanacak Hukuk, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Sevinç Matbaası, Ankara 1986.
Çalışmamızda “Ticarî Tahkim” olarak adlandırılmıştır.

Şanlı, Cemal: “Uluslararası Kara ve Demir Yolu Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk”, MHB, 1989, C. 9, S. 2, s.47-53.
Çalışmamızda “Uygulanacak Hukuk” olarak adlandırılmıştır.

- Şanlı**, Cemal: Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemelerin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk, Kazancı Hukuk Yayınları, İstanbul 1992.
Çalışmamızda “Sivil Havacılık” olarak adlandırılmıştır.
- Şanlı**, Cemal: Uluslararası Ticari Akitlerin Hazırlanması ve Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları, B. 7, Beta, İstanbul 2019.
Çalışmamızda “Ticari Akitlerin Hazırlanması” olarak adlandırılmıştır.
- Şanlı**, Cemal/**Esen**, Emre/**Ataman-Fıganmeşe**, İnci: Milletlerarası Özel Hukuk, B. 10, Beta, İstanbul 2023.
- Şit**, Banu: Kurumsal Tahkim ve Hakem Kararlarının Tanınması ve Tenfizi, İmaj Yayınevi, Ankara 2005.
Çalışmamızda “Tenfiz” olarak anılmıştır.
- Şit**, Banu: Milletlerarası Karayolu Taşıma Sözleşmelerinin Düzenlenmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 1998.
Çalışmamızda “Karayolu” olarak anılmıştır.
- Şit**, Banu: “Yargıtay Kararlarında Milletlerarası Tahkim Kanunu’nun Zaman Bakımından Uygulanması ve Hukuk Seçimi Sorunu”, BATİDER, 2009, C. 25, S. 4. s. 457-473.
Çalışmamızda “Hukuk Seçimi Sorunu” olarak anılmıştır.
- Şit-Köşgeroğlu**, Banu: “İptal Davasında Esasa Uygulanacak Hukuk”, Tahkim ve Uygulanacak Hukuk, (ed. Akıncı, Ziya/Demirkol, Berk), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2021, s. 315-387.
Çalışmamızda “İptal Davası” olarak anılmıştır.
- Şit-Köşgeroğlu**, Banu: Milletlerarası Yetki Tesisinde İfa Yeri Kuralı, Yetkin Yayınları, Ankara 2022.
Çalışmamızda “İfa Yeri Kuralı” olarak anılmıştır.
- Şit-Köşgeroğlu**, Banu: “Montreal Sözleşmesi Kapsamında Taşıyıcının Sorumluluğuna İlişkin Sivil Havacılık Davalarında Milletlerarası Yetki ve Tahkim”, Hava Hukuku Sempozyumu (Hacettepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 15 Aralık 2016), (ed. Fendoğlu, Hasan Tahsin/ Şit-Köşgeroğlu, Banu), Adalet Yayınevi, Ankara 2017, s. 13-25.
Çalışmamızda “Montreal Sözleşmesi” olarak anılmıştır.

- Tarırbilir**, Feriha Bilge/Şit, Banu: “Milletlerarası Tahkim Müessesesi ve Yeni Milletlerarası Tahkim Kanunu”, MHB, 2002, C. 19, S. 2, s. 819-837.
- Tarman**, Zeynep Derya: “5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK) Uyarınca Yabancılık Unsuru Taşıyan Akdi Borç İlişkilerinde Hukuk Seçimi”, BATİDER, 2010, C. 26, S. 1, s. 143-171.
Çalışmamızda “Hukuk Seçimi” olarak anılmıştır.
- Tarman**, Zeynep Derya: “Yabancılık Unsuru Taşıyan İş Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk”, AÜHFD, C. 59, S. 3, s. 521-550.
Çalışmamızda “İş Sözleşmeleri” olarak anılmıştır.
- Tekil**, Fahiman: Deniz Hukuku, B. 6, Alkım Yayıncılık, İstanbul 2001.
- Tekin**, Esra: Milletlerarası Özel Hukukta Kişilik Haklarının İnternet Yoluyla İhlâlinde Sorumluluk, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2021.
Çalışmamızda “Kişilik Hakları” olarak anılmıştır.
- Tekin**, Safa Murat: Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2017.
Çalışmamızda “Navlun Sözleşmesi” olarak anılmıştır.
- Tekinalp**, Gülören: Akdî İlişkide Uygulanacak Hukuk- MÖHUK m. 24 ve Zımnî Hukuk Seçimi, MHB, 1985, C. 5, S. 1, s. 28-31.
Çalışmamızda “Zımnî Hukuk Seçimi” olarak anılmıştır.
- Tekinalp**, Gülören: Milletlerarası Özel Hukuk: Bağlama ve Usul Hukuku Kuralları, B. 13, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2020.
Çalışmamızda “Bağlama Kuralları” olarak anılmıştır.
- Tekinalp**, Gülören: Türk Mahkeme Kararları: Taşıma Sözleşmesine Uygulanan Hukuk, MHB, 1982, C. 2, S. 2, s. 35-41.
Çalışmamızda “Kararlar” olarak anılmıştır.
- Tereshchenko**, Tatiana: “International Freight Forwarding Contracts: What to Know When Entering the Contract”, Czech Yearbook of International Law, 2015, Vol. 4, s. 211-228.
- Tetley**, William: “Uniformity of International Private Maritime Law-The Pros, Cons, and Alternatives to International Conventions-How to Adopt an International Convention”, Tulane Maritime Law Journal, 2000, Vol. 24, N. 2, s. 775-856.

The Rotterdam Rules an Attempt to Clarify Certain Concerns that Have Emerged, <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/The-Rotterdam-Rules-%E2%80%93-An-attempt-to-clarify-certain-concerns-that-have-emerged.pdf>>, (11.05.2020).

The World Book Dictionary, Vol. II, (ed. Barnhart, C. L./ Barnhart, R. K.), World Book Inc., Chicago 1987.

Thomas, Rhidian: “Multimodalism, and Through Transport-Language, Concepts, Categories”, Tulane Maritime Law Journal, 2012, Vol. 36, N. 2, s. 761-777.

Tiryakioğlu, Bilgin: “Milletlerarası Tahkim Kanununa Göre Hakem Kararlarının İptali”, Milletlerarası Özel Hukukta Güncel Konular Sempozyumu (Eskişehir, 21-22 Nisan 2016), (ed. Tiryakioğlu, Bilgin/Aygün, Mesut/Önal, Ali/Altıparmak, A. Kübra/Kaya, Cansu), Yetkin Yayınları, Ankara 2016, s. 301-317.
Çalışmamızda “İptal” olarak anılmıştır.

Tiryakioğlu, Bilgin: Taşınır Mallara İlişkin Milletlerarası Unsurlu Satım Akitlerine Uygulanacak Hukuk, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları (No. 503), Ankara 1996.
Çalışmamızda “Taşınır Mallar” olarak anılmıştır.

Tompkins, George N.: Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States, Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn 2010.

Tonolo, Sara: “La Legge Applicabile ai Contratti di Trasporto nel Regolamento Roma I”, Rivista di Diritto Internazionale Privato e Processuale, 2009, Vol. 45, N. 1, s. 309-326.

Treves, Tullio: “Fragmentation of International Law: The Judicial Perspective”, Agenda Internacional, 2009, Vol. 16, N. 27, s. 213-153.

Tüzüner, Özlem: “Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi”, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 2012, S. 101, s. 167-196.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Türkiye Kombine Taşımacılık Strateji Belgesi 2014, <http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/TMKDG/tr/doc/20150106_122025_64574_1_64896.pdf>, (03.04. 2019).

Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC), 2020 Report on Combined Transport (CT), Brussels 2020, s. 9. Erişim için bkz. <https://uic.org/IMG/pdf/2020_combined_transport_report_press_conference_202010230.pdf>, (27.11.2021).

UNCTAD Report on Implementation of Multimodal Transport Rules (UNCTAD/SDTE/TLB/2-27.06.2001). Erişim için bkz. <<https://unctad.org/en/Docs/posdtetlbd2.en.pdf>>, (14.11.2019).

UNECE Terminology on Combined Transport 2001, New York/Geneva 2001, <<http://www.unece.org/index.php?id=26168&L=0>>, (17.04.2019).

Uzun, Elif: “Uluslararası Andlaşmaların Geçici Uygulanması-Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi 25. Madde”, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2018, C. 9, S. 2, s. 187-210.

Çalışmamızda “Geçici Uygulanma” olarak anılmıştır.

Uzun, Fatih Burak: Milletlerarası Özel Hukukta Gerçek Kişilerin Hak ve Fiil Ehliyeti, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2014.

Çalışmamızda “Ehliyet” olarak anılmıştır.

Ülgen, Hüseyin: Hava Taşıma Sözleşmesi, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Bayrak Matbaacılık, İstanbul 1987.

Çalışmamızda “Sözleşme” olarak anılmıştır.

Ülgen, Hüseyin: Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul Ticaret Odası Yayın No: 1988-27, İstanbul 1988.

Çalışmamızda “Taşımacılık” olarak anılmıştır.

Ülgener, Fehmi: “Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri”, BATİDER, 1995, C. 18, S. 1-2, s. 97-136.

Çalışmamızda “Uygulanacak Hukuk” olarak anılmıştır.

Ülgener, M. Fehmi: “Konişmento ve Navlun Sözleşmesindeki Tahkim/Yetki Klotlarının Uygulanması ile İlgili Sorunlar”, 1999, C. 4, S. 2, Deniz Hukuku Dergisi, s. 59-91.

Çalışmamızda “Klotlar” olarak anılmıştır.

Ünan, Samim: “Karayolu Taşıma Kanunu’ndaki Eşya Taşımaya, Taşımacı Acentesine, Taşıma İşleri Yüklenicisine ve Zorunlu Sigortaya İlişkin Bazı Yanlış Düzenlemeler”, Mehmet Somer’in Anısına Armağan, Kurtiş Matbaacılık, İstanbul 2006, s. 383-401.

Çalışmamızda “Düzenlemeler” olarak anılmıştır.

Ünan, Samim: “Navlun Sözleşmesinin Akdinde Temsil ile İlgili Bazı Sorunlar”, Deniz Hukuku Dergisi, 1997, C. 2, S. 4, s. 73-98.

Çalışmamızda “Temsil” olarak anılmıştır.

Ünsal, Muhammed: Deniz Hukukunda Brokerlik, Seçkin Yayınları, Ankara 2019.

Var, Kübra: Gemi Acenteliği Sözleşmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2015.

Var-Türk, Kübra: Taşıma Hukukunda Eşya Üzerinde Tasarruf Hakkı, Yetkin Yayınları, Ankara 2023.

Verheyen, Wouter: “Could (Contractual Incorporation of) the DCFR or PECL be an Answer to the Lack of Harmonisation in the Field of Forwarding Law?”, *European Journal of Commercial Contract Law*, 2015, C. 7, S. 1-2, s. 82-89.
Çalışmamızda “Harmonisation” olarak anılmıştır

Verheyen, Wouter: “Fleximodal Contracts and CMR: The Belgian Approach”, *Journal of International Maritime Law*, 2012, N. 18, s. 364-371.
Çalışmamızda “Fleximodal Contracts” olarak anılmıştır.

Verheyen, Wouter: “Freight Forwarding: New Kids on the Block?”, *ETL*, 2016, S. 3, s. 263-273. Çalışmamızda “Freight Forwarding” olarak anılmıştır.

Voigt, Stefan: “Are International Merchants Stupid-Their Choice of Law Sheds Doubt on the Legal Origin Theory”, *Journal of Empirical Legal Studies*, 2008, Vol. 5, N. 1, s. 1-20.

VS Parani, Captain: A Boxful of Rules: Which Rule Applies in Multimodal Transport, World Maritime University, The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University, 2018, erişim için bkz. <https://commons.wmu.se/lib_books/3/>, (20.07.2023).

Vural-Çelenk, Belkıs: Application of Third Country Overriding Mandatory Rules- Analytical Comparison of Swiss, Turkish and EU Law, Schulthess, Zurich 2018.

Webster’s Third New International Dictionary of the English Language Unabridged with Seven Language Dictionary, Vol. II, Meriam-Webster Inc., Chicago 1981.

Wilke, Felix M.: A Conceptual Analysis of European Private International Law, Intersentia, Cambridge/Antwerp/Chicago 2019.

de Wit, Ralph: Multimodal Transport, Lloyd’s of London Press Ltd, London 1995.

Wolff, Martin: Private International Law, 3rd Edition, Scientia Verlag Aalen, Oxford 1977.

Yavuz, Cevdet: “Türk Hukukunda Tahkim Sözleşmesi ve Tabi Olduğu Hükümler”, II. Uluslararası Özel Hukuk Sempozyumu (Haydarpaşa, 14.02.2009), erişim için bkz. <http://dosya.marmara.edu.tr/huk/Sempozyumyay%C4%B1nlar%C4%B1/II.%20Uluslararası%C4%B1%20%C3%96zel%20Hukuk%20Sempozyumu/3prof.dr.cevdet_yavuz.pdf>, (10.03. 2023).

Yazıcıoğlu, Emine: “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, MHB, 2002, C. 22, s. 1039-1055.
Çalışmamızda “Sorumluluk” olarak anılmıştır.

Yazıcıoğlu, Emine: “Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu”, Deniz Hukuku Dergisi, 1997, C. 2, S. 2-3, s. 79-90.
Çalışmamızda “Geç Teslim” olarak anılmıştır.

Yazıcıoğlu, Emine: Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, Beta, İstanbul 2000.
Çalışmamızda “Hamburg Kuralları” olarak anılmıştır.

Yazıcıoğlu, Emine/**Kender**, Rayegân/**Çetingil**, Ergon: Deniz Ticareti Hukuku, B. 16, Filiz Kitabevi, İstanbul 2020.

Yeşilova, Ecehan: Konişmentonun İspat Kuvveti, Güncel Yayınevi, İzmir 2006.
Çalışmamızda “Konişmento” olarak anılmıştır.

Yeşilova, Ecehan: Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, Yetkin Yayınları, Ankara 2004.
Çalışmamızda “Yardımcı Şahıslar” olarak anılmıştır

Yetiş-Şamlı, Kübra: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2013.
Çalışmamızda “Sorumluluk” olarak anılmıştır.

Yetiş-Şamlı, Kübra: Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2008.
Çalışmamızda “Sınırlı Sorumluluk” olarak anılmıştır.

Yılmaz, Oğuz: CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma, Güncel Yayınevi, İzmir 2008.
Çalışmamızda “Müteakip Taşıma” olarak anılmıştır.

Yılmaz, Oğuz: “Taşımanın En Az İki Değişik Taşıma Türü Uygulanarak Gerçekleştirilmesinde Karayolu Taşıyıcısının Durumu (CMR m. 2)”, Legal Hukuk Dergisi, 2008, S. 72, s. 4015-4034.

Çalışmamızda “CMR m.2” olarak anılmıştır.

Yiannopoulos, Athanassios: “Bills of Lading and the Conflict of Laws: Validity of Negligence Clauses in England”, University of Detroit Law Journal, 1959, Vol. 27, N. 2, s. 198-225.

Zekos, Georgios I.: E-Bills of Lading Contracts in Global Transportation, Nova Science Publishers, New York 2018.

Zeyneloğlu, Ahmet: Taşıma Hukuku, Yetkin Yayınları, Ankara 1993.

EK-1. TEZ ORJİNALLİK RAPORU

	HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	Doküman Kodu Form No.	FRM-DR-21
		Yayın Tarihi Date of Pub.	04.01.2023
	FRM-DR-21 Doktora Tezi Orjinallik Raporu <i>PhD Thesis Dissertation Originality Report</i>	Revizyon No Rev. No.	01
		Revizyon Tarihi Rev.Date	04.01.2023

HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ	
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞINA	
Tez Başlığı MULTİMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUK	
Tez Başlığı (Almanca/Fransızca)*:.....	
.....	
Yukarıda başlığı verilen tezin a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 333 sayfalık kısmına ilişkin, 16/12/2023 tarihinde tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda işaretlenmiş filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orjinallik raporuna göre, tezin benzerlik oranı % 9'dur.	
Uygulanan filtrelemeler**:	
1. <input type="checkbox"/> Kabul/Onay ve Bildirim sayfaları hariç	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Kaynakça hariç	
3. <input checked="" type="checkbox"/> Alıntılar hariç	
4. <input type="checkbox"/> Alıntılar dâhil	
5. <input checked="" type="checkbox"/> 5 kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç	
Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orjinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nı inceledim ve bu Uygulama Esasları'nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tezin herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumlarda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.	
Gereğini saygılarımla arz ederim.	
18.12.2023	
Özlem BURDURLU AHLAT	

Öğrenci Bilgileri	Ad-Soyad	Özlem BURDURLU AHLAT	Öğrenci No	
	Enstitü Anabilim Dalı	ÖZEL HUKUK		
	Programı	ÖZEL HUKUK DOKTORA PROGRAMI		
	E-posta/Telefon			
	Statüsü	Doktora	<input checked="" type="checkbox"/>	Lisans Derecesi ile (Bütünleşik) Dr

DANIŞMAN ONAYI

UYGUNDUR.

18.12.2023

Doç. Dr. Banu ŞİT KÖŞGEROĞLU

*Tez Almanca veya Fransızca yazılıyor ise bu kısımda tez başlığı Tez Yazım Dilinde yazılmalıdır.

**Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orjinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları İkinci bölüm madde (4)'te de belirtildiği üzere: Kaynakça hariç, Alıntılar hariç/dâhil, 5 kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç (Limit match size to 5 words) filtreleme yapılmalıdır.

	HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	Doküman Kodu Form No.	FRM-DR-21
		Yayın Tarihi Date of Pub.	04.01.2023
	FRM-DR-21 Doktora Tezi Orijinallik Raporu <i>PhD Thesis Dissertation Originality Report</i>	Revizyon No Rev. No.	01
		Revizyon Tarihi Rev.Date	04.01.2023

TO HACETTEPE UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES
DEPARTMENT OF PRIVATE LAW

Thesis Title (In English): APPLICABLE LAW TO THE MULTIMODAL TRANSPORT CONTRACT

According to the originality report obtained by my thesis advisor by using the Turnitin plagiarism detection software and by applying the filtering options checked below on 16/12/2023 for the total of 333 pages including the a) Title Page, b) Introduction, c) Main Chapters, and d) Conclusion sections of my thesis entitled above, the similarity index of my thesis is 9 %.

Filtering options applied**:

- Approval and Declaration sections excluded
- References cited excluded
- Quotes excluded
- Quotes included
- Match size up to 5 words excluded

I hereby declare that I have carefully read Hacettepe University Graduate School of Social Sciences Guidelines for Obtaining and Using Thesis Originality Reports that according to the maximum similarity index values specified in the Guidelines, my thesis does not include any form of plagiarism; that in any future detection of possible infringement of the regulations I accept all legal responsibility; and that all the information I have provided is correct to the best of my knowledge.

I respectfully submit this for approval. . 18.12.2023

Özlem BURDURLU AHLAT

Student Information	Name-Surname	Özlem BURDURLU AHLAT	Student Number	
	Department	PRIVATE LAW		
	Programme	Ph.D IN PRIVATE LAW		
	E-mail/Phone Number			
	Status	PhD <input checked="" type="checkbox"/>	Combined MA/MSc-PhD <input type="checkbox"/>	

SUPERVISOR'S APPROVAL

APPROVED.

18.12.2023
Assoc. Prof. Dr. Banu ŞİT KÖŞGEROĞLU

**As mentioned in the second part [article (4)/3]of the Thesis Dissertation Originality Report's Codes of Practice of Hacettepe University Graduate School of Social Sciences, filtering should be done as following: excluding references, quotations excluded/included, Match size up to 5 words excluded.

EK-2. ETİK KURUL MUAFİYET FORMU

	HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	Doküman Kodu Form No.	FRM-DR-12
	FRM-DR-12 Doktora Tezi Etik Kurul Muafiyeti Formu <i>Ethics Board Form for PhD Thesis</i>	Yayın Tarihi Date of Pub.	04.12.2023
		Revizyon No Rev. No.	01
		Revizyon Tarihi Rev.Date	01.12.2023

HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞINA
Tez Başlığı MULTIMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUK Tez Başlığı (Almanca/Fransızca)*:.....
Yukarıda başlığı verilen tez çalışmam: 1. İnsan ve hayvan üzerinde deney niteliği taşımamaktadır. 2. Biyolojik materyal (kan, idrar vb. biyolojik sıvılar ve numuneler) kullanılmasını gerektirmemektedir. 3. Beden bütünlüğüne veya ruh sağlığına müdahale içermemektedir. 4. Anket, ölçek (test), mülakat, odak grup çalışması, gözlem, deney, görüşme gibi teknikler kullanılarak katılımcılardan veri toplanmasını gerektiren nitel ya da nicel yaklaşımlarla yürütülen araştırma niteliğinde değildir. 5. Diğer kişi ve kurumlardan temin edilen veri kullanımını (kitap, belge vs.) gerektirmektedir. Ancak bu kullanım, diğer kişi ve kurumların izin verdiği ölçüde Kişisel Bilgilerin Korunması Kanuna riayet edilerek gerçekleştirilecektir.
Hacettepe Üniversitesi Etik Kurullarının Yönergelerini inceledim ve bunlara göre çalışmamın yürütülebilmesi için herhangi bir Etik Kuruldan izin alınmasına gerek olmadığını; aksi durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim. Gereğini saygılarımla arz ederim.
18.12.2023
Özlem BURDURLU AHLAT

Öğrenci Bilgileri	Ad-Soyad	Özlem BURDURLU AHLAT	Öğrenci No	
	Enstitü Anabilim Dalı	ÖZEL HUKUK		
	Programı	ÖZEL HUKUK DOKTORA PROGRAMI		
	E-posta/Telefon			
	Statüsü	Doktora <input checked="" type="checkbox"/>	Lisans Derecesi ile (Bütünleşik) Dr <input type="checkbox"/>	

DANIŞMAN ONAYI

UYGUNDUR.

18.12.2023
Doç. Dr. Banu ŞİT KÖŞGEROĞLU

* Tez Almanca veya Fransızca yazılıyor ise bu kısımda tez başlığı Tez Yazım Dilinde yazılmalıdır.

	HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	Doküman Kodu Form No.	FRM-DR-12
		Yayın Tarihi Date of Pub.	04.12.2023
	FRM-DR-12 Doktora Tezi Etik Kurul Muafiyeti Formu <i>Ethics Board Form for PhD Thesis</i>	Revizyon No Rev. No.	01
		Revizyon Tarihi Rev.Date	01.12.2023

HACETTEPE UNIVERSITY GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES DEPARTMENT OF PRIVATE LAW	
Thesis Title (In English): APPLICABLE LAW TO THE MULTIMODAL TRANSPORT CONTRACT	
My thesis work with the title given above:	
<ol style="list-style-type: none"> Does not perform experimentation on people or animals. Does not necessitate the use of biological material (blood, urine, biological fluids and samples, etc.). Does not involve any interference of the body's integrity. Is not a research conducted with qualitative or quantitative approaches that require data collection from the participants by using techniques such as survey, scale (test), interview, focus group work, observation, experiment, interview. Requires the use of data (books, documents, etc.) obtained from other people and institutions. However, this use will be carried out in accordance with the Personal Information Protection Law to the extent permitted by other persons and institutions. 	
I hereby declare that I reviewed the Directives of Ethics Boards of Hacettepe University and in regard to these directives it is not necessary to obtain permission from any Ethics Board in order to carry out my thesis study; I accept all legal responsibilities that may arise in any infringement of the directives and that the information I have given above is correct.	
I respectfully submit this for approval.	
18.12.2023	
Özlem BURDURLU AHLAT	

Student Information	Name-Surname	Özlem BURDURLU AHLAT	Student Number	
	Department	PRIVATE LAW		
	Programme	Ph.D. IN PRIVATE LAW		
	E-mail/Phone Number			
	Status	PhD	<input checked="" type="checkbox"/>	Combined MA/MSc-PhD

SUPERVISOR'S APPROVAL

APPROVED.

18.12.2023
Assoc. Prof. Dr. Banu ŞİT KÖŞGEROĞLU

